



2026/781

10.4.2026

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2026/781 DE LA COMISIÓN

de 8 de abril de 2026

por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1178/2011 y (UE) n.º 965/2012 en lo que respecta a los requisitos aplicables a los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento y a la utilización de dichos dispositivos para la formación de los pilotos, las pruebas y las verificaciones

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo ⁽¹⁾, y en particular su artículo 23, su artículo 27, apartado 1, y su artículo 31, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión ⁽²⁾ establece los requisitos para el uso de dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento (FSTD) en la formación de los pilotos, las pruebas y las verificaciones.
- (2) El Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽³⁾ establece requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas y, en particular, los requisitos para el uso de FSTD en el entrenamiento periódico de los operadores.
- (3) Desde la entrada en vigor del Reglamento (UE) n.º 1178/2011, la calificación formal de FSTD, caracterizada por tipos y niveles de FSTD, ha determinado en qué medida un FSTD puede utilizarse para la formación de los pilotos, las pruebas y las verificaciones. Teniendo en cuenta la evolución y las innovaciones de la tecnología de los FSTD, deben revisarse las disposiciones sobre el uso de FSTD para la habilitación de tipo y el entrenamiento periódico de los operadores, según proceda, con el fin de permitir una tarea de formación concreta y el uso del FSTD más adecuado sobre la base de sus capacidades técnicas, lo que se denomina «perfil de capacidad del FSTD (FCS)».
- (4) Las disposiciones sobre el uso de FSTD en la habilitación de tipo y el entrenamiento periódico de los operadores recogidas en los Reglamentos (UE) n.º 1178/2011 y (UE) n.º 965/2012 deben modificarse para establecer las características de simulación necesarias y los niveles de fidelidad requeridos para facilitar las tareas de formación y permitir una mayor flexibilidad a la hora de determinar los FSTD adecuados para dichas tareas. Dichas modificaciones deben tener en cuenta el material orientativo publicado por la Organización de Aviación Civil Internacional, que recomienda basar la calificación de los FSTD en criterios relacionados con las características de simulación y los niveles de fidelidad.
- (5) Al introducir el FCS para los FSTD calificados, deben establecerse disposiciones transitorias adecuadas para garantizar una transición fluida de los requisitos actuales a los futuros requisitos aplicables a los FSTD existentes, y apoyar, al mismo tiempo, la aplicación del FCS por parte de la industria lo antes posible.
- (6) La aplicación de las modificaciones que introducen el FCS debe aplazarse, a fin de conceder a las autoridades competentes de los Estados miembros el tiempo necesario para prepararse para su aplicación.

⁽¹⁾ DO L 212 de 22.8.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 311 de 25.11.2011, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj>).

⁽³⁾ Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

- (7) Dado que los requisitos de los Reglamentos (UE) n.º 1178/2011 y (UE) n.º 965/2012 sobre la formación distinta de la formación de habilitación de tipo seguirán haciendo referencia a determinados tipos y niveles de FSTD, deben establecerse requisitos para determinar la equivalencia entre los FSTD calificados con tipos y niveles y los FSTD calificados con FCS.
- (8) La Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea elaboró proyectos de normas de desarrollo, que presentó a la Comisión con el Dictamen n.º 01/2025, de conformidad con el artículo 75, apartado 2, letras b) y c), y el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (9) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del comité establecido por el artículo 127, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (UE) n.º 1178/2011 se modifica como sigue:

1) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) el punto 20 se sustituye por el texto siguiente:

«20) “dispositivo de simulación de vuelo para entrenamiento (FSTD)”: los dispositivos para la formación de los pilotos, las pruebas y las verificaciones cuyo certificado de calificación incluya un perfil de capacidad del FSTD o un perfil de capacidad del FSTD asignado, o un FSTD preexistente;»;

b) el punto 23 se sustituye por el texto siguiente:

«23) “guía de pruebas de calificación (QTG)”: un documento elaborado para demostrar que el FSTD cumple las tolerancias prescritas y los requisitos aplicables de los documentos de referencia primaria para el tipo de aeronaves simuladas o grupo de aeronaves;»;

c) se añaden los puntos 26 a 43 siguientes:

«26) “EC-FSTD”: las especificaciones de certificación para los FSTD expedidas por la Agencia de conformidad con el punto ORA.FSTD.205 del anexo VII (Parte ORA);

27) “perfil de capacidad del FSTD (FCS)”: la información anotada en el certificado de calificación de un FSTD, en la que se indican las características y sus niveles de fidelidad, así como la aeronave simulada por dicho FSTD de conformidad con las EC-FSTD, edición 1 o posterior;

28) “perfil de capacidad del FSTD asignado (FCS asignado)”: la información anotada en el certificado de calificación de un FSTD, en la que se indican las características y los niveles de fidelidad, así como la aeronave simulada por dicho FSTD, cuando tal FSTD no haya sido calificado de conformidad con las EC-FSTD, edición 1;

29) “lista de especificaciones del equipo (ESL)”: una lista que forma parte de la calificación de un FSTD y que proporciona información precisa y completa sobre la calificación del dispositivo y sus bases de calificación, los equipos instalados, las capacidades y las especificaciones;

30) “documento de referencia primaria (PRD)”: la especificación técnica o el conjunto de especificaciones técnicas utilizadas para establecer las bases de calificación de un FSTD;

31) “evaluación inicial”: la primera evaluación realizada por la autoridad competente para determinar si un FSTD cumple las normas de las bases de calificación pertinentes;

32) “datos de validación”: los datos de ensayos en tierra y en vuelo, los datos de ingeniería y otras fuentes aplicables utilizados para confirmar objetivamente que el FSTD refleja las características estáticas y dinámicas de manejo y rendimiento de la aeronave simulada y sus sistemas pertinentes;

33) “verificación”: en el contexto de los FSTD, el proceso para garantizar que un FSTD cumple los requisitos de calificación técnica aplicables;

- 34) “evaluación periódica”: la evaluación periódica realizada por la autoridad competente tras la evaluación inicial para determinar si un FSTD sigue cumpliendo las normas de las bases de calificación pertinentes;
- 35) “evaluación especial”: toda evaluación por parte de la autoridad competente de un FSTD distinta de las evaluaciones inicial y periódica;
- 36) “elemento”: en el contexto de los FSTD, la no conformidad de un FSTD con respecto a los requisitos aplicables de sus bases de calificación;
- 37) “modificación”: en el contexto de los FSTD, un cambio en un FSTD;
- 38) “validación”: en el contexto de los FSTD, el proceso de evaluación de las capacidades de un FSTD para la formación, las pruebas y las verificaciones;
- 39) “FSTD preexistente”: un FSTD cuyo certificado de calificación no incluye un FCS o un FCS asignado, y que es uno de los siguientes:
 - a) para los aviones, un simulador de vuelo (FFS), un equipo de instrucción de vuelo (FTD), un entrenador de procedimientos de navegación y vuelo (FNPT) o un dispositivo básico de entrenamiento de vuelo por instrumentos (BITD);
 - b) para los helicópteros, un simulador de vuelo (FFS), un equipo de instrucción de vuelo (FTD) o un entrenador de procedimientos de navegación y vuelo (FNPT);
- 40) “grupo de aeronaves”: en el contexto de los FSTD, las aeronaves que tengan características operativas y de manejo similares;
- 41) “hoja de ruta de datos de validación”: un documento en el que se determinan, en forma de matriz, la fuente o fuentes de datos para todas las pruebas objetivas requeridas de un FSTD, junto con las justificaciones o explicaciones aplicables;
- 42) “informe técnico”: un documento elaborado por el fabricante de un FSTD para describir los datos y métodos utilizados para diseñar y verificar un FSTD en función de las bases de calificación aplicables;
- 43) “simulación de vuelo”: un vuelo simulado realizado durante la realización de las pruebas funcionales y subjetivas de un FSTD incluidas en la QTG máster (MQTG) por un piloto debidamente cualificado.».

2) En el artículo 10 *ter* se añaden los siguientes apartados:

«2. Al volver a expedir certificados de calificación de FSTD de conformidad con los requisitos del anexo VI (Parte ARA) para FSTD que estaban calificados de conformidad con las especificaciones de certificación aplicables antes del 30 de abril de 2028, los Estados miembros y la AESA adoptarán las medidas siguientes:

- a) a petición del titular del certificado, cumplimentar la sección “Perfil de capacidad del FSTD (FCS)” del certificado:
 - i) en el caso de FFS calificados de conformidad con la modificación 3 de JAR-STD 1A o la expedición inicial de JAR-STD 1H o posterior, en el caso de FTD de nivel 2 (FTD 2) y nivel 3 (FTD 3) calificados de conformidad con la expedición inicial de JAR-STD 2A o la expedición inicial de JAR-STD 2H o posterior, y en el caso de FNPT calificados de conformidad con la modificación 1 de JAR-STD 3A o la expedición inicial de JAR-STD 3H o posterior, con una de las indicaciones siguientes:
 - 1) un FCS asignado de conformidad con el apéndice IX del anexo VI (Parte ARA);
 - 2) el FCS, tras una evaluación del FSTD de conformidad con el EC-FSTD aplicable a partir del 30 de abril de 2028,
 - ii) en el caso de los FFS, FTD 2, FTD 3 y FNPT distintos de los especificados en la letra a), inciso i), con una de las indicaciones siguientes:
 - 1) un FCS asignado de conformidad con el apéndice IX del anexo VI (Parte ARA), tras una evaluación del FSTD de conformidad con las especificaciones de certificación a que se refiere la letra a), inciso i), según proceda;
 - 2) el FCS, tras una evaluación del FSTD de conformidad con el EC-FSTD aplicable a partir del 30 de abril de 2028,

- iii) en el caso de los FTD de nivel 1 (FTD 1) con el FCS, tras una evaluación del FSTD de conformidad con las EC-FSTD aplicables a partir del 30 de abril de 2028,
 - iv) en cualquier caso, cuando un FSTD haya sido calificado utilizando condiciones especiales de conformidad con el punto ARA.FSTD.100, letra h), apartado 1), del anexo VI (Parte ARA), con el FCS, tras una evaluación del FSTD de conformidad con las EC-FSTD aplicables a partir del 30 de abril de 2028;
- b) en todos los demás casos, cuando no se cumplan las condiciones establecidas en la letra a), incisos i) a iv):
- i) volver a expedir el certificado de calificación del FSTD sin cumplimentar la sección “Perfil de capacidad del FSTD (FCS)”,
 - ii) al volver a expedir certificados de calificación de FSTD para BITD, incluir las especificaciones de FSTD establecidas en el apéndice IV del anexo VI (Parte ARA), según proceda, hasta el 29 de abril de 2028;
- c) antes de volver a expedir un certificado de calificación de un FSTD con un FCS de conformidad con la letra a), informará al solicitante del resultado de la reevaluación.
3. Cuando actúen de conformidad con el apartado 2, letra a), en los casos en que un FSTD esté calificado para múltiples tipos y niveles de calificación de FSTD que simulen el mismo tipo de aeronave, los Estados miembros y la AESA fusionarán dichos certificados de calificación del FSTD en un único certificado de calificación del FSTD con un FCS o un FCS asignado. En tales casos, los Estados miembros y la AESA adoptarán las siguientes medidas:
- a) si un FSTD cumple las bases de calificación a que se refiere el apartado 2, letra a), inciso i), llevarán a cabo una de las siguientes acciones:
 - i) tomar el nivel de fidelidad más alto para cada característica, resultante de una comparación del FCS asignado para cada calificación,
 - ii) si el titular del certificado de FSTD solicita un FCS, determinar el FCS tras una evaluación del FSTD;
 - b) si un FSTD no cumple las bases de calificación a que se refiere el apartado 2, letra a), inciso i), para cada certificado de calificación, el Estado miembro y la AESA expedirán el certificado de calificación del FSTD con un FCS o un FCS asignado que se determine de conformidad con el apartado 2, letra a), incisos ii), iii) o iv), según proceda.
4. Los Estados miembros y la AESA sustituirán, a más tardar el 30 de octubre de 2029, los certificados de calificación de FSTD existentes por certificados que se ajusten al formato establecido en el apéndice IV del anexo VI (Parte ARA), siempre que hayan recibido y revisado lo siguiente:
- a) la ESL;
 - b) una declaración que confirme que la organización ha establecido el cumplimiento de la parte ORA, subparte FSTD, modificada por el Reglamento de Ejecución (UE) 2026/781 de la Comisión (*).

Al sustituir los certificados de calificación de FSTD existentes de conformidad con el párrafo primero del presente apartado, los Estados miembros y la AESA actuarán de conformidad con el apartado 2. Cuando los Estados miembros y la AESA expidan el certificado de calificación de un FSTD de conformidad con el formato establecido en el apéndice IV del anexo VI (Parte ARA), la ESL desarrollada para dicho certificado de FSTD pasará a formar parte de la calificación del FSTD.

5. para cada certificado de calificación de FSTD distinto de los de BITD, los titulares de certificados de calificación de FSTD elaborarán una ESL y la presentarán a la autoridad competente, junto con una declaración que confirme que la organización ha establecido el cumplimiento de la subparte FSTD del anexo VII (Parte ORA), modificado por Reglamento de Ejecución (UE) 2026/781, en los siguientes casos:

- a) al solicitar la reexpedición del certificado de conformidad con los requisitos del anexo VII (Parte ORA);
- b) cuando el FSTD esté destinado a utilizarse para llevar a cabo una formación de conformidad con el anexo I (Parte FCL) del presente Reglamento o los requisitos del Reglamento (UE) n.º 965/2012, con arreglo a un programa de formación nuevo o modificado;
- c) a más tardar el 30 de abril de 2029.

6. Un certificado de calificación BITD seguirá siendo válido a reserva de evaluaciones periódicas, que la autoridad competente realizará cada tres años.
7. Los requisitos del presente Reglamento que incluyan una referencia a los tipos y niveles de FSTD se aplicarán a los FSTD con un FCS o un FCS asignado de conformidad con el punto FCL.036 del anexo I (Parte FCL).

(*) Reglamento de Ejecución (UE) 2026/781 de la Comisión, de 8 de abril de 2026, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1178/2011 y (UE) n.º 965/2012 en lo que respecta a los requisitos aplicables a los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento y a la utilización de dichos dispositivos para la formación de los pilotos, las pruebas y las verificaciones (DO L, 2026/781, 10.4.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/781/oj).»;

- 3) El anexo I se modifica con arreglo a lo dispuesto en el anexo I del presente Reglamento.
- 4) El anexo VI se modifica con arreglo a lo dispuesto en el anexo II del presente Reglamento.
- 5) El anexo VII se modifica con arreglo a lo dispuesto en el anexo III del presente Reglamento.
- 6) El anexo VIII se modifica con arreglo a lo dispuesto en el anexo IV del presente Reglamento.

Artículo 2

El Reglamento (UE) n.º 965/2012 se modifica como sigue:

- 1) El anexo I se modifica con arreglo a lo dispuesto en el anexo V del presente Reglamento.
- 2) El anexo III se modifica con arreglo a lo dispuesto en el anexo VI del presente Reglamento.

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 30 de abril de 2028.

No obstante, los puntos 5 (FCL.740.H), 6 (punto FCL.930.TRI) y 7 (punto FCL.935.TRI) del anexo I serán aplicables a partir del 30 de abril de 2026.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 8 de abril de 2026.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

Modificaciones del anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011

El anexo I del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 se modifica como sigue:

- 1) En el punto FCL.010, la definición de «Equipo de instrucción de vuelo (FTD)» se sustituye por el texto siguiente:
«Equipo de instrucción de vuelo (FTD)» significa una réplica a tamaño real de los instrumentos, equipos, paneles y controles de un tipo de aeronave en un área de cabina de pilotaje abierta o un puesto de pilotaje de aeronave cerrado, incluido el montaje de los equipos y programas informáticos necesarios para representar la aeronave en condiciones de tierra y de vuelo hasta donde permitan los sistemas instalados en el dispositivo.».

- 2) Se inserta el punto FCL.036 siguiente:

«FCL.036 Uso de FSTD para la formación, las pruebas y las verificaciones»

Los solicitantes estarán facultados para cumplir los requisitos relativos a los tipos y niveles de FSTD utilizando FSTD cuyos certificados de calificación incluyan FCS o FCS asignados, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

- a) para cada característica, el FCS o el FCS asignado indica un nivel de fidelidad igual o superior al equivalente determinado en los cuadros siguientes:

- 1) para aviones:

Referencia del tipo y del nivel del FSTD	FCS equivalente													
	1. Disposición y estructura del puesto de pilotaje	2. Fuerzas de control de vuelo y soporte físico	3. Funcionamiento de los sistemas de control de vuelo	4. Sistemas de aeronaves	5. Rendimiento y manejo en tierra	6. Rendimiento y manejo con efecto de suelo	7. Rendimiento y manejo sin efecto de suelo	8. Señalización acústica	9. Señalización por vibraciones	10. Señalización por movimiento	11. Señalización visual	12. Navegación	13. Atmósfera y condiciones meteorológicas	14. Lugares de operación y terreno
FNPT I	G	G	G	N	N	N	G	N	N	N	N	R	N	N
FNPT II/FNPT II MCC	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
FTD 2	E	R	E	E	N	G	G	G	N	N	N	E	N	N
FSTD calificado con arreglo a una norma equivalente al nivel B	E	R	E	E	R	R	R	G	R	R	G	E	G	G
FFS de nivel C	E	E	E	E	E	E	E	R	R	E	R	E	E	E
FFS de nivel C provisional	E provisional	E provisional	E provisional	E provisional	E provisional	E provisional	E provisional	E provisional	E provisional	E provisional	E provisional	E	E	E
FFS de nivel D	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E

Nota: E: específico; R: representativo; G: genérico; N: ninguno.

2) para helicópteros:

Referencia del tipo y del nivel del FSTD	FCS equivalente													
	1. Disposición y estructura del puesto de pilotaje	2. Fuerzas de control de vuelo y soporte físico	3. Funcionamiento de los sistemas de control de vuelo	4. Sistemas de aeronaves	5. Rendimiento y manejo en tierra	6. Rendimiento y manejo con efecto de suelo	7. Rendimiento y manejo sin efecto de suelo	8. Señalización acústica	9. Señalización por vibraciones	10. Señalización por movimiento	11. Señalización visual	12. Navegación	13. Atmósfera y condiciones meteorológicas	14. Lugares de operación y terreno
FNPT I	G	G	G	N	N	N	N	N	N	N	N	R	N	N
FNPT II/FNPT II MCC	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G
FNPT III/FNPT III MCC	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	R
FTD 2/FTD 2 MCC	R	R	R	E	G	G	G	G	N	N	R	E	G	R
FTD 3/FTD 3 MCC	R	R	R	E	G	R	R	G	N	N	R	E	R	R
FFS de nivel C	E	E	E	E	E	E	E	R	R	E	R	E	E	R
FFS de nivel D	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E

b) los FSTD tienen:

- 1) soporte físico táctil;
- 2) mandos de vuelo primarios cuyas fuerzas cambien en función de las diferentes condiciones de vuelo para ejercicios que impliquen vuelo manual, excepto en el caso de FSTD cuyos FCS o FCS asignados sean inferiores al equivalente de un FNPT II;
- 3) cuando se utilice para la formación en MCC, la capacidad adicional para la MCC indicada en el certificado de calificación del FSTD.».

3) El punto FCL.110.H se modifica como sigue:

a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Los solicitantes de la LAPL(H) deberán haber completado 40 horas de instrucción de vuelo en helicópteros y, en la medida y en las condiciones especificadas en la letra a) bis), en FSTD. La instrucción de vuelo debe incluir al menos los siguientes elementos:

- 1) 20 horas de instrucción en doble mando;
- 2) 10 horas de vuelo solo supervisado, incluidas al menos 5 horas de vuelo de travesía solo con al menos 1 vuelo de travesía de al menos 150 km (80 NM), durante el cual se realizará 1 aterrizaje con parada completa en un aeródromo que no sea el de partida;
- 3) 35 horas de instrucción de vuelo en el mismo tipo de helicóptero que vaya a utilizarse para la prueba de pericia.»;

- b) se inserta la letra a *bis*) siguiente:
- «a *bis*) De las 20 horas de instrucción en doble mando especificadas en la letra a), apartado 1), los solicitantes podrán completar un máximo de 5 horas en un FSTD, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:
- 1) el FSTD representa el tipo de helicóptero que vaya a utilizarse para la prueba de pericia;
 - 2) la organización de formación ha demostrado a la autoridad competente responsable de la supervisión de dicha organización de formación la adecuación entre las especificaciones del FSTD y el programa de formación para la LAPL(H). La organización de la formación será cualquiera de las siguientes:
 - i) una ATO,
 - ii) una DTO, siempre que la autoridad competente haya autorizado el uso de dicho FSTD para la formación para LAPL(H).».
- 4) El punto FCL.210.H se modifica como sigue:
- a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) Los solicitantes de una PPL(H) deberán haber completado al menos 45 horas de instrucción de vuelo en helicópteros y, en la medida y en las condiciones especificadas en la letra a *bis*), en FSTD. La instrucción de vuelo debe incluir al menos los siguientes elementos:
- 1) 25 horas de instrucción en doble mando;
 - 2) 10 horas de vuelo solo supervisado, incluidas al menos 5 horas de vuelo de travesía solo con al menos 1 vuelo de travesía de al menos 185 km (100 NM), durante el cual se realizarán al menos 2 aterrizajes con parada completa en aeródromos que no sean el de partida;
 - 3) 35 horas de instrucción de vuelo en el tipo de helicóptero que vaya a utilizarse para la prueba de pericia.»;
- b) se inserta la letra a *bis*) siguiente:
- «a *bis*) De las 25 horas de instrucción en doble mando especificadas en la letra a), apartado 1, los solicitantes podrán completar una de las siguientes en FSTD:
- 1) 5 horas como máximo;
 - 2) un máximo de 10 horas, siempre que cumplan todo lo siguiente:
 - i) completar al menos cinco de esas 10 horas en un FSTD que represente el tipo de helicóptero que se va a utilizar para la prueba de pericia,
 - ii) completar el curso de formación en una organización de formación que, con respecto al FSTD especificado en el inciso i), haya demostrado a la autoridad competente responsable de la supervisión de dicha organización de formación la adecuación entre las especificaciones del FSTD y el programa de formación PPL(H). La organización de la formación será cualquiera de las siguientes:
 - A) una ATO;
 - B) una DTO, siempre que la autoridad competente haya autorizado el uso de dicho FSTD para la formación para PPL(H).».
- 5) En el punto FCL.740.H, letra c), el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:
- «La verificación de competencia o el curso de actualización, según proceda, se llevarán a cabo cada vez en un tipo diferente. El nuevo período de validez de todas las habilitaciones de tipo revalidadas de conformidad con la presente letra comenzará en el mismo momento que el período de validez de la habilitación de tipo para la que se realice la verificación de competencia o el curso de actualización.».
- 6) En el punto FCL.930.TRI, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) en el caso de solicitantes que sean o hayan sido titulares de un certificado de instructor, dicho certificado se contabilizará en su totalidad en relación con el requisito indicado en la letra a *ter*), punto 1.».

- 7) En el punto FCL.935.TRI, se añade la letra c) siguiente:
- «c) No obstante lo dispuesto en la letra b), la evaluación de la competencia:
- 1) para TRI para helicópteros no complejos podrá llevarse a cabo en una combinación de uno o más FSTD y la aeronave, incluso si hay un FFS disponible y accesible;
 - 2) para TRI para helicópteros a que se refiere la sección A, punto 1 *sexies*, letra c), del apéndice 9, podrá llevarse a cabo de conformidad con los puntos FCL.935.TRI, letra b), puntos 1, 2 o 3, independientemente de la disponibilidad y la accesibilidad de un FFS o FSTD.».
- 8) El apéndice 9 se modifica como sigue:
- a) La sección A se modifica como sigue:
 - i) el punto 1 *septies* se sustituye por el texto siguiente:

«1 *septies*. Si se utilizan FSTD durante la formación, las pruebas o las verificaciones, se aplicará lo siguiente:

 - a) un FSTD solo se utilizará para un ejercicio concreto si el FSTD posee las características y los niveles de fidelidad correspondientes para simular las características pertinentes de simulación de aeronaves, señalizaciones y entorno en dicho ejercicio en la medida necesaria para que la persona candidata:
 - i) desarrollar las competencias necesarias para la fase adecuada de la formación,
 - ii) demostrar las competencias necesarias para operar con seguridad la aeronave de que se trate durante el ejercicio pertinente para las pruebas y verificaciones;
 - b) adicionalmente, la idoneidad de estos se verificará con respecto al “Cuadro de funciones y pruebas subjetivas” y al “Cuadro de pruebas de validación de FSTD” correspondientes que pueden encontrarse en el PRD relativo al dispositivo utilizado.
Se tendrán en cuenta todas las restricciones y limitaciones indicadas en el certificado de calificación del dispositivo o ESL asociada.».
 - ii) se inserta el punto 1 *octies* siguiente:

«1 *octies*. Cuando se especifique en los cuadros de las secciones B a E del presente apéndice, podrán utilizarse OTD para llevar a cabo las tareas de formación de un programa de formación de habilitación de tipo. No obstante, el tiempo de formación completado en dichos dispositivos no se contabilizará a efectos del tiempo mínimo de formación en FSTD especificado en el programa de formación de habilitación de tipo pertinente.».
 - iii) el punto 18 se modifica como sigue:
 - la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«A los efectos del entrenamiento para la recuperación de la pérdida de control, un “caso de pérdida” puede significar una aproximación a la pérdida o una entrada en pérdida. La ATO puede utilizar un FFS de nivel C o D para entrenar la recuperación de una entrada en pérdida o para demostrar las características específicas de una entrada en pérdida, o ambas, siempre y cuando se cumplan las dos condiciones siguientes:».
 - la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) el FFS haya sido calificado de acuerdo con los requisitos especiales de evaluación de EC-FSTD(A), edición 2, o de conformidad con las bases de calificación aplicables más recientes;».
 - b) la sección B se modifica como sigue:
 - i) el punto 5 se modifica como sigue:
 - las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:

«a) Los siguientes símbolos significan:

P = Entrenado como piloto al mando o copiloto y como piloto a los mandos (PF) y piloto no a los mandos (PM).

X = No se utilizará un avión para este ejercicio

P# = La formación se complementará con la inspección supervisada del avión.

- b) La formación práctica se llevará a cabo al menos a nivel del equipo de entrenamiento mostrado como (P), o puede llevarse a cabo a cualquier nivel superior de equipo mostrado por la flecha (→ —).

Las siguientes siglas se utilizan para indicar el equipo de entrenamiento usado:

A = Avión.

FFS = Simulador de vuelo completo.

FSTD = Dispositivo de simulación de vuelo para entrenamiento.

OTD = Otro dispositivo de enseñanza»,

— el cuadro que figura después de la letra l) se sustituye por el siguiente:

«AVIONES DE UN SOLO PILOTO Y TMG, EXCEPTO PARA AVIONES COMPLEJOS DE ALTA PERFORMANCE		FORMACIÓN PRÁCTICA				PRUEBA DE PERICIA O VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA DE HABILITACIÓN DE CLASE O TIPO	
Maniobras/Procedimientos		OTD	FSTD	A	Iniciales del instructor cuando se complete la formación	Probado o verificado en FSTD o A	Iniciales del examinador cuando se complete la prueba o verificación
SECCIÓN 1							
1	Salida	P					
1.1	Prevuelo, que incluya: — documentación; — carga y centrado; — información meteorológica; y — NOTAM.						
1.2	Comprobaciones antes del arranque						
1.2.1	Externas	P#		P		M	
1.2.2	Internas	P#	P#	P		M	
1.3	Arranque del motor: averías normales		P	→ —		M	
1.4	Rodaje		P	→ —		M	
1.5	Inspecciones previas a la salida: prueba de motores (si fuera aplicable)		P	→ —		M	
1.6	Procedimiento de despegue: — normal con ajuste de flaps del manual de vuelo, y — con viento cruzado (si se dan las condiciones).		P	→ —		M	
1.7	Ascenso: — V_x/V_y , — virajes hacia rumbos, y — nivelar.		P	→ —		M	
1.8	Relación con ATC – cumplimiento, procedimientos R/T		P			M	

SECCIÓN 2							
2	Trabajo aéreo [condiciones meteorológicas visuales (VMC)]		P	→ —			
2.1	Vuelo recto y vuelo nivelado a diversas velocidades aerodinámicas, incluido el vuelo a velocidad aerodinámica críticamente baja con y sin flaps (incluida la aproximación a V_{mca} cuando sea aplicable)						
2.2	Virajes cerrados (360° izquierda y derecha a 45° de inclinación lateral)		P	→ —		M	
2.3	Pérdidas y recuperación: (i) pérdida limpia, (ii) aproximación a pérdida en viraje descendente con inclinación lateral con configuración y potencia de aproximación, (iii) aproximación a pérdida en configuración y potencia de aterrizaje, y (iv) aproximación a pérdida, viraje de ascensión con flap de despegue y potencia de ascenso (solo aviones monomotor).		P	→ —		M	
2.4	Manejo con el piloto automático y sistema director de vuelo (puede llevarse a cabo en la sección 3), si fuera aplicable		P	→ —		M	
2.5	Relación con ATC – cumplimiento, procedimientos R/T		P	→ —		M	
SECCIÓN 3A							
3A	Procedimientos VFR en ruta		P	→ —			
3A.1	[véase B.5, letras c) y d)] Plan de vuelo, cálculo de posición a estima e interpretación de mapas						
3A.2	Mantenimiento de altitud, rumbo y velocidad		P	→ —			
3A.3	Orientación, sincronización y revisión de la hora estimada (ETA)		P	→ —			
3A.4	Empleo de las radioayudas (si fuera aplicable)		P	→ —			
3A.5	Gestión del vuelo (libro de vuelo, inspecciones de rutina, incluidos el combustible, los sistemas y el hielo)		P	→ —			
3A.6	Relación con ATC – cumplimiento, procedimientos R/T		P	→ —			
SECCIÓN 3B							
3B	Vuelo por instrumentos		P	→ —		M	
3B.1*	Salida IFR						
3B.2*	IFR en ruta		P	→ —		M	

3B.3*	Procedimientos de espera		P	→ —		M	
3B.4*	Operaciones 3D a decisión de altura/altitud (DH/A) de 200 pies (60 m) o a mínimos más elevados si lo requiere el procedimiento de aproximación (puede usarse el piloto automático para interceptación de la senda de planeo vertical en el segmento final de la aproximación)		P	→ —		M	
3B.5*	Operaciones 2D para un descenso mínimo altura/altitud (MDH/A)		P	→ —		M	
3B.6*	Ejercicios de vuelo, incluido el fallo simulado de la brújula y el indicador de actitud de vuelo: — virajes de régimen normal, y — recuperación de actitudes inusuales		P	→ —		M	
3B.7*	Fallo del localizador o senda de planeo		P	→ —			
3B.8*	Relación con ATC – cumplimiento, procedimientos R/T		P	→ —		M	
	Intencionadamente en blanco						
SECCIÓN 4							
4	Llegadas y aterrizajes		P	→ —		M	
4.1	Procedimiento de llegada al aeródromo						
4.2	Aterrizaje normal		P	→ —		M	
4.3	Aterrizaje sin flaps		P	→ —		M	
4.4	Aterrizaje con viento cruzado (si se dan las condiciones)		P	→ —			
4.5	Aproximación y aterrizaje con potencia al régimen de marcha lenta desde 2 000 pies sobre la pista (solo aviones monomotor)		P	→ —			
4.6	Maniobra de motor y al aire desde la altura mínima		P	→ —		M	
4.7	Maniobra de motor y al aire y aterrizaje nocturnos (si fuera aplicable)		P	→ —			
4.8	Relación con ATC – cumplimiento, procedimientos R/T		P	→ —		M	
SECCIÓN 5							
5	Procedimientos anómalos y de emergencia (Esta sección puede combinarse con las secciones 1 a 4)						
5.1	Aborto de despegue a una velocidad razonable		P	→ —		M	

5.2	Fallo simulado de motor tras el despegue (solo aviones monomotor)			P		M	
5.3	Aterrizaje forzoso simulado sin potencia (solo aviones monomotor)			P		M	
5.4	Emergencias simuladas: (i) incendio o humo en vuelo, y (ii) averías de los sistemas, según sea apropiado		P	→ —			
5.5	Solo formación para aviones ME y TMG: parada y reinicio del motor (a una altitud segura si se realiza en la aeronave)		P	→ —			
5.6	Relación con ATC – cumplimiento, procedimientos R/T						
SECCIÓN 6							
6	Vuelo asimétrico simulado		P	→ —		M	
6.1*	(Esta sección puede combinarse con las secciones 1 a 5). Fallo simulado del motor durante el despegue (a una altitud segura, a menos que se lleve a cabo en un FFS o FNPT II)						
6.2*	Aproximación asimétrica y maniobra de motor y al aire		P	→ —		M	
6.3*	Aproximación asimétrica y aterrizaje con parada completa		P	→ —		M	
6.4	Relación con ATC – cumplimiento, procedimientos R/T		P	→ —		M	
SECCIÓN 7							
7	UPRT						
7.1	Maniobras y procedimientos de vuelo						
7.1.1	Vuelo manual con y sin directores de vuelo [sin piloto automático, sin sistema regulador de potencia automático (autothrust/ autothrottle) y con leyes de control diferentes, en su caso]		P	→ —			
7.1.1.1	A diferentes velocidades (incluido el vuelo lento) y altitudes dentro de la envolvente de vuelo utilizada en la formación en FSTD.		P	→ —			
7.1.1.2	Virajes pronunciados con inclinación lateral de 45°, 180° a 360° izquierda y derecha		P	→ —			
7.1.1.3	Virajes con y sin spoilers		P	→ —			

7.1.1.4	Procedimientos de vuelo instrumental y maniobras, incluidas la salida y la llegada con instrumentos, y aproximación visual		P	→ —			
7.2 7.2.1	Formación para la recuperación de la pérdida de control Recuperación de situaciones de pérdida en: — configuración de despegue, — configuración limpia a baja altitud, — configuración limpia cerca de la altitud máxima de operación, y — configuración de aterrizaje.		P	→ —			
7.2.2	Los siguientes ejercicios de situación de pérdida de control: — recuperación de encabritamiento con distintos ángulos de alabeo, y — recuperación de picado con distintos ángulos de alabeo.		P	→ —			
7.3	Maniobra de motor y al aire con todos los motores operativos* en varias fases durante una aproximación por instrumentos		P	→ —			
7.4	Aterrizaje frustrado con todos los motores operativos: — desde varias alturas por debajo de DH/MDH 15 m (50 pies) sobre el umbral de pista, — tras la toma de contacto (aterrizaje frustrado), — en los aviones no certificados en la categoría de transporte (JAR/FAR 25) o como aviones de categoría de tercer nivel (SFAR 23), el aterrizaje frustrado con todos los motores operativos se iniciará por debajo de la MDH/A o tras la toma de contacto.		P	→ —»,			

ii) el punto 6 se modifica como sigue:

— las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:

«a) Los siguientes símbolos significan:

- P = Entrenado como piloto al mando o copiloto y como piloto a los mandos y piloto que no está a los mandos para la emisión de una habilitación de tipo, según sea aplicable.
X = No se utilizará un avión para este ejercicio.
P → = El ejercicio deberá completarse en un FSTD debidamente calificado.
P# = La formación se complementará con la inspección supervisada del avión.

b) La formación práctica se llevará a cabo al menos a nivel del equipo de entrenamiento mostrado como (P), o puede llevarse a cabo a cualquier nivel superior de equipo mostrado por la flecha (→ —).

Las siguientes siglas se utilizan para indicar el equipo de entrenamiento usado:

- A = Avión.
FFS = Simulador de vuelo completo
FSTD = Dispositivo de simulación de vuelo para entrenamiento
OTD = Otro dispositivo de enseñanza»,

— el cuadro que figura en la letra j) se sustituye por el siguiente:

«AVIONES MULTIPILOTO Y AVIONES COMPLEJOS DE ALTA PERFORMANCE DE UN SOLO PILOTO		FORMACIÓN PRÁCTICA				PRUEBA DE PERICIA O VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA DE ATPL/MPL/ HABILITACIÓN DE TIPO	
Maniobras/Procedimientos		OTD	FSTD	A	Iniciales del instructor cuando se complete la formación	Probado o verificado en FSTD o A	Iniciales del examinador cuando se complete la prueba o verificación
SECCIÓN 1							
1	Preparación del vuelo	P					
1.1	Cálculo de performance						
1.2	Inspección visual externa del avión, situación de cada elemento y propósito de la inspección	P#	P#	P			
1.3	Inspección de la cabina de vuelo		P	→ —			
1.4	Uso de la lista de verificación antes de arrancar motores, procedimientos de arranque, verificación de equipos de radio y navegación, selección y sintonización de las frecuencias de navegación y comunicación		P	→ —		M	
1.5	Rodaje de conformidad con las instrucciones de ATC o del instructor		P	→ —			
1.6	Verificaciones previas al despegue		P	→ —		M	
SECCIÓN 2							
2	Despegues		P	→ —			
2.1	Despegues normales con varios calajes de flaps, incluido despegue inmediato						
2.2*	Despegue instrumental, transición a instrumentos durante rotación o inmediatamente después de estar en el aire		P	→ —			
2.3	Despegue con viento cruzado		P	→ —			

2.4	Despegue con masa máxima al despegue (real o simulada)		P	→ —			
2.5	Despegues con fallo simulado de motor:		P	→ —			
2.5.1*	Inmediatamente después de V_2						
	(En aviones no certificados con categoría de transporte o aviones de categoría de tercer nivel, el fallo del motor no puede simularse hasta alcanzar una altura mínima de 500 pies sobre el extremo de la pista. En aviones que tengan la misma performance que un avión de categoría de transporte en relación con la masa de despegue y la altitud de densidad, el instructor puede simular el fallo del motor poco tiempo después de alcanzar V_2)						
2.5.2*	Entre V_1 y V_2		P	X		M Solo FFS	
2.6	Aborto de despegue a una velocidad razonable antes de alcanzar V_1		P	→ —		M	
SECCIÓN 3							
3	Maniobras y procedimientos de vuelo		P	→ —			
3.1	Vuelo manual con y sin directores de vuelo [sin piloto automático, sin sistema regulador de potencia automático (autothrust/autothrottle) y con leyes de control diferentes, en su caso]						
3.1.1	A diferentes velocidades (incluido el vuelo lento) y altitudes dentro de la envolvente de vuelo utilizada en la formación en FSTD.		P	→ —			
3.1.2	Virajes pronunciados con inclinación lateral de 45°, 180° a 360° izquierda y derecha		P	→ —			
3.1.3	Virajes con y sin spoilers		P	→ —			
3.1.4	Procedimientos de vuelo instrumental y maniobras, incluidas la salida y la llegada con instrumentos, y aproximación visual		P	→ —			

3.2	Vibraciones y oscilaciones de mach (si fuera aplicable) y otras características de vuelo específicas del avión (por ejemplo, Dutch roll)		P	X		Solo FFS	
3.3	Operación normal de los sistemas y controles del panel de sistemas (si fuera aplicable)	P	→ —	→ —			
3.4	Operaciones normales y anómalas de los siguientes sistemas:					M	Se seleccionará un mínimo obligatorio de 3 elementos anómalos de los puntos 3.4.0 a 3.4.14, ambos inclusive
3.4.0	Motor (si fuera necesario, hélice)	P	→ —	→ —			
3.4.1	Presurización y aire acondicionado	P	→ —	→ —			
3.4.2	Sistema pitot-estático	P	→ —	→ —			
3.4.3	Sistema de combustible	P	→ —	→ —			
3.4.4	Sistema eléctrico	P	→ —	→ —			
3.4.5	Sistema hidráulico	P	→ —	→ —			
3.4.6	Control de vuelo y sistema de compensación	P	→ —	→ —			
3.4.7	Sistema antihielo/deshielo, y calefacción del panel antideslumbrante	P	→ —				
3.4.8	Piloto automático/sistema director de vuelo	P	→ —			M (únicamente de un solo piloto)	
3.4.9	Sistemas de aviso de pérdida o para evitar la pérdida y mecanismos de aumento de la estabilidad	P	→ —				
3.4.10	Sistema de aviso de proximidad a tierra, radar meteorológico, radioaltímetro, transpondedor		P				
3.4.11	Radios, equipo de navegación, instrumentos, sistema de gestión de vuelo (FMS)	P	→ —				
3.4.12	Tren de aterrizaje y sistema de frenos	P	→ —	→ —			
3.4.13	Sistema de slats y flaps	P	→ —	→ —			
3.4.14	Unidad auxiliar de potencia (APU)	P	→ —	→ —			
	Intencionadamente en blanco						

3.6	Procedimientos anómalos y de emergencia:					M	Se seleccionará obligatoriamente un mínimo de tres elementos de los puntos 3.6.1 a 3.6.9, ambos inclusive.
3.6.1	Ejercicios contraincendios, por ejemplo, motor, APU, cabina de vuelo, compartimento de carga, puente de mando, alas e incendios de origen eléctrico, incluida la evacuación		P	→ —			
3.6.2	Control y evacuación del humo		P	→ —			
3.6.3	Fallo de motor, apagado y reencendido a altura de seguridad		P	→ —			
3.6.4	Descarga de combustible (simulada)		P	→ —			
3.6.5	Gradiente anemométrico durante el despegue/aterrizaje		P	X		Solo FFS	
3.6.6	Fallo simulado de presurización en cabina/descenso de emergencia		P	→ —			
3.6.7	Incapacitación de un miembro de la tripulación en vuelo		P	→ —			
3.6.8	Otros procedimientos de emergencia según lo esbozado en el manual de vuelo del avión (AFM) correspondiente		P	→ —			
3.6.9	Situación del sistema de alerta de tráfico aéreo para la prevención de colisiones (TCAS)	P →	→ —	X		Solo FFS	
3.7 3.7.1	Formación para la recuperación de la pérdida de control Recuperación de situaciones de pérdida en: — configuración de despegue, — configuración limpia a baja altitud, — configuración limpia cerca de la altitud máxima de operación, y — configuración de aterrizaje.		P Solo FFS cualificados para la tarea de formación	X			
3.7.2	Los siguientes ejercicios de situación de pérdida de control: — recuperación de encabritamiento con distintos ángulos de alabeo, y — recuperación de picado con distintos ángulos de alabeo.		P Solo FFS cualificados para la tarea de formación	X		Solo FFS	

3.8	Procedimientos de vuelo instrumental						
3.8.1*	Adhesión a las rutas de salida y llegada y a las instrucciones de ATC		P	→ —		M	
3.8.2*	Procedimientos de espera		P	→ —			
3.8.3*	Operaciones 3D a DH/A de 200 pies (60 m) o a mínimos más elevados si lo requiere el procedimiento de aproximación						
	<i>Nota:</i> De acuerdo con el AFM, los procedimientos RNP APCH pueden requerir el uso del piloto automático o del sistema director de vuelo. El procedimiento que deba seguirse manualmente se elegirá teniendo en cuenta esas limitaciones (por ejemplo, optar por un ILS para lo establecido en 3.8.3.1 si el AFM prescribe esa limitación).						
3.8.3.1*	Manualmente, sin sistema director de vuelo		P	→ —		M (solo prueba de pericia)	
3.8.3.2*	Manualmente, con sistema director de vuelo		P	→ —			
3.8.3.3*	Con piloto automático		P	→ —			
3.8.3.4*	<p>manual con un motor no operativo simulado durante la aproximación final, bien hasta el punto de toma de contacto, o bien a lo largo de todo el procedimiento de aproximación frustrada (si procede), empezando:</p> <p>(i) antes de descender por debajo de la altura de 1 000 pies sobre el nivel del aeródromo; y</p> <p>(ii) después de descender por debajo de la altura de 1 000 pies sobre el nivel del aeródromo.</p> <p>En aviones no certificados en la categoría de transporte (JAR/FAR 25) o como aviones de categoría de tercer nivel (SFAR 23), la aproximación con fallo simulado de motor y la subsiguiente maniobra de motor y al aire se iniciará junto con la aproximación 2D de conformidad con 3.8.4. La maniobra de motor y al aire se iniciará cuando se alcance la altura/altitud de margen de franqueamiento de obstáculos publicada (OCH/A), sin embargo, no después de alcanzar una altura/altitud mínima de descenso (MDH/A) de 500 pies sobre la elevación del umbral de pista. En aviones que tengan la misma performance que un avión de categoría de transporte en relación con la masa de despegue y la altitud de densidad, el instructor puede simular el fallo del motor de acuerdo con el ejercicio 3.8.3.4.</p>		P	→ —		M	

3.8.4*	Operaciones 2D hasta la MDH/A		P*	→ —		M	
3.8.5	<p>Aproximación en circuito en las siguientes condiciones:</p> <p>(a)* aproximación a la altitud de aproximación en circuito mínima autorizada en el aeródromo en cuestión de acuerdo con las instalaciones de aproximación por instrumentos locales en condiciones de vuelo por instrumentos simulado; seguido por:</p> <p>(b) aproximación en circuito a otra pista al menos a 90° de desplazamiento respecto a la línea central de la aproximación final utilizada en el elemento a), a la altitud de aproximación en circuito mínima autorizada.</p> <p><i>Observación:</i> Si a) y b) no son posibles debido a razones de ATC, puede llevarse a cabo un patrón de baja visibilidad simulada.</p>		P*	→ —			
3.8.6	Aproximaciones visuales		P	→ —			
SECCIÓN 4							
4	Procedimientos de aproximación frustrada		P*	→ —			
4,1.	Maniobra de motor y al aire con todos los motores operativos* durante una operación 3D al alcanzar la altura de decisión		P*	→ —			
4,2.	Maniobra de motor y al aire con todos los motores operativos* en varias fases durante una aproximación por instrumentos		P*	→ —			
4,3.	Otros procedimientos de aproximación frustrada		P*	→ —			
4.4*	Maniobra de motor y al aire manual con el motor crítico no operativo simulado tras una aproximación por instrumentos al alcanzar la DH, MDH o MAPt		P*	→ —		M	
4,5.	<p>Aterrizaje frustrado con todos los motores operativos:</p> <ul style="list-style-type: none"> — desde varias alturas por debajo de la DH/MDH, — tras la toma de contacto (aterrizaje frustrado), <p>en los aviones no certificados en la categoría de transporte (JAR/FAR 25) o como aviones de categoría de</p>		P	→ —			

	tercer nivel (SFAR 23), el aterrizaje frustrado con todos los motores operativos se iniciará por debajo de la MDH/A o tras la toma de contacto.						
SECCIÓN 5							
5	Aterrizajes		P				
5,1.	Aterrizajes normales* con referencia visual establecida al alcanzar la DA/H tras una aproximación por instrumentos						
5,2.	Aterrizaje con estabilizador horizontal simuladamente atascado en cualquier posición de compensación inadecuada		P	X		Solo FFS	
5,3.	Aterrizajes con viento cruzado (aeronave, si fuera posible)		P	→ —			
5,4.	Circuito de tránsito y aterrizaje sin flaps ni slats extendidos o parcialmente extendidos		P	→ —			
5,5.	Aterrizaje con motor crítico simuladamente no operativo		P	→ —		M	
5,6.	Aterrizaje con dos motores no operativos: — aviones con tres motores: el motor central y un motor exterior lo más lejos posible de acuerdo con los datos del AFM, y — aviones con cuatro motores: dos motores de un lado.		P	X		M Solo FFS (solo prueba de pericia);	

c) la sección C se modifica como sigue:

i) los puntos 5 y 6 se sustituyen por el texto siguiente:

«5. Los siguientes símbolos significan:

P = Entrenado como piloto al mando para la emisión de una habilitación de tipo para helicóptero de un solo piloto (SPH) o entrenado como piloto al mando o copiloto y como piloto a los mandos y piloto que no está a los mandos para la emisión de una habilitación de tipo para helicóptero multipiloto (MPH).

X = No se utilizará un helicóptero para este ejercicio.

P → = El ejercicio deberá completarse en un FSTD debidamente calificado.

P# = La formación se complementará con la inspección supervisada del helicóptero.

6. La formación práctica se llevará a cabo al menos a nivel del equipo de entrenamiento mostrado como (P), o puede llevarse a cabo a cualquier nivel superior de equipo mostrado por la flecha (→ —).

Las siguientes siglas se utilizan para indicar el equipo de entrenamiento usado:

FFS = Simulador de vuelo completo.

FTD = Dispositivo de entrenamiento de vuelo.

H = Helicóptero.

OTD = Otro dispositivo de enseñanza».

ii) el cuadro del punto 12 se sustituye por el siguiente:

«HELICÓPTEROS MULTIPILOTO/DE UN SOLO PILOTO		FORMACIÓN PRÁCTICA				PRUEBA DE PERICIA O VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA	
Maniobras/Procedimientos		OTD	FSTD	H	Iniciales del instructor cuando se complete la formación	Comprobado en FSTD o H	Iniciales del examinador cuando se complete la prueba o verificación
SECCIÓN 1 – Preparativos y verificaciones previas al vuelo							
1.1	Inspección visual externa del helicóptero, situación de cada elemento y propósito de la inspección	P#	P#	P		M (si se realiza en el helicóptero)	
1.2	Inspección de la cabina de vuelo		P	→ —		M	
1.3	Procedimientos de arranque, verificación de equipos de radio y navegación, selección y ajuste de las frecuencias de navegación y comunicación		P	→ —		M	
1.4	Rodaje/rodaje aéreo de conformidad con las instrucciones de ATC o de un instructor		P	→ —		M	
1.5	Procedimientos y verificaciones previas al despegue		P	→ —		M	
SECCIÓN 2 – Maniobras y procedimientos en vuelo							
2.1	Despegues (varios perfiles)		P	→ —		M	
2.2	Despegues y aterrizajes en terreno en pendiente y viento cruzado		P	→ —			
2.3	Despegue con masa máxima al despegue (real o simulada)		P	→ —			
2.4	Despegue con fallo simulado de motor poco antes de alcanzar TDP o DPATO		P	→ —		M	
2.4.1	Despegue con fallo simulado de motor poco después de alcanzar TDP o DPATO		P	→ —		M	

2.5	Virajes a rumbos específicos en ascenso y descenso		P	→ —		M	
2.5.1	Virajes con inclinación lateral de 30°, 180° a 360° izquierda y derecha, tomando los instrumentos como única referencia		P	→ —		M	
2.6	Descenso en autorrotación		P	→ —		M	
2.6.1	Para helicópteros monomotor (SEH): — aterrizaje en autorrotación; o — recuperación de potencia, siempre que los solicitantes hayan completado, en el año anterior, una formación que incluyera un aterrizaje en autorrotación, y que el instructor haya registrado y firmado dicha formación en los libros de vuelo de los solicitantes. Para helicópteros multimotor (MEH): recuperación de potencia.		P	→ —		M	
2.7	Aterrizajes, varios perfiles		P	→ —		M	
2.7.1	Maniobra de motor y al aire o aterrizaje tras fallo simulado de motor antes de LDP o DPBL		P	→ —		M	
2.7.2	Aterrizaje tras fallo simulado de motor después de LDP o DPBL		P	→ —		M	
SECCIÓN 3 – Operaciones normales y anómalas de los siguientes sistemas y procedimientos							
3	Operaciones normales y anómalas de los siguientes sistemas y procedimientos:					M	Se seleccionará obligatoriamente un mínimo de tres elementos de esta sección
3.1	Motor	P	→ —	→ —			
3.2	Aire acondicionado (calefacción, ventilación)	P	→ —	→ —			
3.3	Sistema pitot-estático	P	→ —	→ —			
3.4	Sistema de combustible	P	→ —	→ —			
3.5	Sistema eléctrico	P	→ —	→ —			

3.6	Sistema hidráulico	P	→ —	→ —			
3.7	Control de vuelo y sistema de compensación	P	→ —	→ —			
3.8	Sistema antihielo y de deshielo	P	→ —	→ —			
3.9	Piloto automático/equipos aumentadores de estabilidad/sistema director de vuelo	P	→ —	→ —			
3.10	Sistema mejorado de aviso de proximidad al suelo (EGPWS)/sistema de alerta y aviso de proximidad al terreno del helicóptero (HTAWS) (si procede)	P	→ —	→ —			
3.11	Radar meteorológico, radioaltímetro, transpondedor	P	→ —	→ —			
3.12	Sistema de navegación de área	P	→ —	→ —			
3.13	Sistema de tren de aterrizaje	P	→ —	→ —			
3.14	APU	P	→ —	→ —			
3.15	Radio, equipo de navegación, instrumentos y FMS	P	→ —	→ —			
SECCIÓN 4 – Procedimientos anómalos y de emergencia							
4	Procedimientos anómalos y de emergencia					M	Se seleccionará obligatoriamente un mínimo de tres elementos de esta sección
4.1	Ejercicios contraincendios (incluida la evacuación, si fuera aplicable)		P	→ —			
4.2	Control y evacuación del humo		P	→ —			
4.3	Fallo de motor, apagado y reencendido a altura de seguridad		P	→ —			
4.4	Descarga de combustible (simulada, si fuera aplicable)		P	→ —			
4.5	Fallo de control del rotor de cola (si fuera aplicable)		P	→ —			

4.5.1	Pérdida del rotor de cola (si fuera aplicable)		P	X			
4.6	Incapacitación de un miembro de la tripulación – solo para MPH y SPH operados en operaciones multipiloto		P	→ —			
4.7	Averías en las transmisiones		P	→ —			
4.8	Situación TCAS (si procede)	P →	→ —	X			
4.9	Otros procedimientos de emergencia según lo especificado en el manual de vuelo correspondiente		P	→ —			
SECCIÓN 5 – Procedimientos de vuelo por instrumentos (a realizar en IMC o IMC simulado)							
5.1	Despegue por instrumentos: se requiere la transición a vuelo por instrumentos lo antes posible después de despegar		P*	→ —*			
5.1.1	Fallo simulado de motor durante la salida		P*	→ —*		M*	
5.2	Adhesión a las rutas de salida y llegada y a las instrucciones de ATC		P*	→ —*		M*	
5.3	Procedimientos de espera		P*	→ —*			
5.4	Operaciones 3D a DH/A de 200 pies (60 m) o a mínimos más elevados si lo requiere el procedimiento de aproximación		P*	→ —*			
5.4.1	Manualmente, sin sistema director de vuelo <i>Nota:</i> De acuerdo con el AFM, los procedimientos RNP APCH pueden requerir el uso del piloto automático o del sistema director de vuelo. El procedimiento que deba seguirse manualmente se elegirá teniendo en cuenta esas limitaciones (por ejemplo, optar por ILS para 5.4.1 si el AFM prescribe esa limitación).		P*	→ —*		M* (a menos que se complete el ejercicio 5.4.2)	

5.4.2	Manualmente, con sistema director de vuelo		P*	→ —*		M* (a menos que se complete el ejercicio 5.4.1)	
5.4.3	Con piloto automático acoplado		P*	→ —*			
5.4.4	Manualmente, con un motor no operativo simulado; el fallo de motor debe simularse durante la aproximación final antes de descender por debajo de la altura de 1 000 pies sobre el nivel del aeródromo hasta el punto de toma de contacto o hasta la finalización del procedimiento de aproximación frustrada.		P*	→ —*		M*	
5.5	Operaciones 2D hasta la MDH/A		P*	→ —*		M*	
5.6	Maniobra de motor y al aire con todos los motores operativos al alcanzar la DA/H o MDA/MDH		P*	→ —*			
5.6.1	Otros procedimientos de aproximación frustrada		P*	→ —*			
5.6.2	Maniobra de motor y al aire con un motor no operativo simulado al alcanzar la DA/H o MDA/MDH		P*	→ —*		M*	
5.7	Autorrotación IMC con recuperación de potencia		P*	→ —*		M*	
5.8	Recuperación manual de actitudes inusuales y, si procede, con modo de autorrecuperación		P*	→ —*		M*	
SECCIÓN 6 – Uso de los equipos opcionales							
6	Uso de los equipos opcionales		P	→ —»			

ANEXO II

Modificaciones del anexo VI (Parte ARA) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011

El anexo VI del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 se modifica como sigue:

- 1) El punto ARA.FSTD.100 se sustituye por el texto siguiente:

«ARA.FSTD.100 Procedimiento de evaluación

- a) Tras recibir una solicitud para un certificado de calificación de un FSTD, la autoridad competente:
- 1) comprobará que la organización que opera el FSTD cumpla los requisitos aplicables;
 - 2) evaluará si los datos de validación elegidos son adecuados para apoyar cada prueba objetiva;
 - 3) revisar la ESL para comprobar el cumplimiento de los requisitos aplicables;
 - 4) evaluará si el FSTD cumple la base de calificación aplicable mediante la realización de pruebas objetivas, funcionales y subjetivas;
 - 5) evaluará el FSTD en los ámbitos que resulten esenciales para completar el proceso de formación, pruebas y verificaciones del miembro de la tripulación de vuelo, según proceda.
- b) La autoridad competente llevará a cabo las tareas contempladas en la letra a), puntos 3, 4 y 5 en caso de evaluación periódica de un FSTD.
- c) En caso de modificación importante de un FSTD, la autoridad competente llevará a cabo las tareas enumeradas en la letra a) que considere pertinentes, teniendo en cuenta la naturaleza de la modificación.
- d) La autoridad competente presentará un informe y notificará los resultados de la evaluación a la organización que opere el FSTD.
- e) Si, durante una evaluación o por cualquier otro medio, la autoridad competente encuentra pruebas de que el FSTD no funciona de conformidad con sus bases de calificación o de que la ESL contiene información inexacta sobre el FSTD, la autoridad competente planteará un elemento, lo registrará y lo comunicará por escrito a la organización que opera el FSTD. A menos que la naturaleza del elemento requiera la aplicación de medidas de ejecución de conformidad con el punto ARA.FSTD.135, letra b), la autoridad competente adoptará todas las medidas siguientes:
- 1) otorgará a la organización un plazo para aplicar una medida correctora que se ajuste a la naturaleza del elemento que, en principio, nunca superará los treinta días. Transcurrido dicho plazo, y dependiendo de la naturaleza del elemento, la autoridad competente podrá ampliar el plazo de ejecución, siempre que se instaure un plan de medidas correctoras satisfactorio aprobado por la autoridad competente;
 - 2) evaluará si el plan de medidas correctoras propuesto por la organización aborda el elemento;
 - 3) evaluará si la aplicación del plan de medidas correctoras aborda el elemento.
- f) La autoridad competente aprobará la QTG resultante de la evaluación inicial solo después de que todos los elementos se hayan abordado a satisfacción de la autoridad competente. Tras dicha aprobación, se denominará guía máster de pruebas de calificación (MQTG) y servirá de base para la calificación del FSTD y las evaluaciones periódicas del FSTD.
- g) La autoridad competente calificará el FSTD únicamente tras haber validado que, de conformidad con el punto ORA.FSTD.120, letra d), del anexo VII, el equipo adicional del FSTD, si procede, no tiene ningún efecto adverso en la capacidad de formación del FSTD.

- h) Bases de calificación y condiciones especiales
- 1) La autoridad competente puede prescribir condiciones especiales para las bases de calificación de un FSTD cuando se cumplan los requisitos del punto ORA.FSTD.210, letra a), del anexo VII y cuando se demuestre que las condiciones especiales garantizan un nivel equivalente de seguridad al establecido en la especificación de certificación aplicable.
 - 2) Cuando la autoridad competente, en caso de ser distinta de la Agencia, haya establecido condiciones especiales para las bases de calificación de un FSTD, las notificará a la Agencia sin demora indebida. Se adjuntará a la notificación una descripción completa de las condiciones especiales prescritas, así como una evaluación de la seguridad que demuestre que se cumple un nivel de seguridad equivalente al establecido en la especificación de certificación aplicable.».

- 2) El punto ARA.FSTD.110 se sustituye por el texto siguiente:

«ARA.FSTD.110 Expedición de un certificado de calificación de FSTD

La autoridad competente expedirá un certificado de calificación de FSTD de duración ilimitada, utilizando el formulario establecido en el apéndice IV, únicamente tras haber completado la evaluación del FSTD de conformidad con el punto ARA.FSTD.100 y haber verificado que:

- a) la organización que opera el FSTD cumpla los requisitos aplicables del anexo VII (Parte ORA);
- b) el FSTD cumple las bases de calificación aplicables de conformidad con el punto ORA.FSTD.210.».

- 3) El punto ARA.FSTD.115 se sustituye por el texto siguiente:

«ARA.FSTD.115 Calificación provisional de un FSTD

- a) En caso de introducción de nuevos programas de aeronaves, si resulta imposible cumplir los requisitos establecidos en la presente subparte para la calificación del FSTD, la autoridad competente podrá expedir un nivel de calificación provisional para el FSTD.
- b) Este nivel de calificación provisional seguirá siendo válido durante un período que no superará los tres años.».

- 4) El punto ARA.FSTD.120 se modifica como sigue:

- a) en la letra a), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
 - «1) el conjunto completo de pruebas de la MQTG se repite progresivamente de conformidad con los requisitos especificados en los puntos ORA.FSTD.105, letra a), puntos 2 y 3, del anexo VII;»;
- b) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
 - «b) La autoridad competente llevará a cabo evaluaciones periódicas del FSTD con arreglo a los procedimientos detallados en el punto ARA.FSTD.100. Estas evaluaciones se realizarán cada año. El inicio de cada período recurrente de doce meses es el final del mes de la calificación inicial, a menos que la autoridad competente y la organización que opera el FSTD acuerden otra fecha. Cada evaluación periódica del FSTD tendrá lugar entre los sesenta días previos y los treinta días posteriores al inicio de cada período de doce meses.»;
- c) en la letra c), la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«La autoridad competente podrá ampliar el período de evaluación periódica de un FSTD especificado en el punto ARA.FSTD.120, letra b), hasta un máximo de treinta y seis meses, siempre que se cumplan todos los requisitos siguientes:»;

- 5) Se inserta el punto ARA.FSTD.125 siguiente:

«ARA.FSTD.125 Transferencia de un FSTD

- a) Cuando se le notifique la transferencia de un FSTD de una organización a otra de conformidad con el punto ORA.FSTD.235 del anexo VII, la autoridad competente podrá decidir llevar a cabo una evaluación especial de conformidad con las bases de calificación originales del FSTD, a menos que se renuncie al certificado de calificación del FSTD o este se revoque.

- b) La autoridad competente verificará que la organización receptora cumpla los requisitos aplicables del anexo VII (Parte ORA).
 - c) Cuando la transferencia de un FSTD de conformidad con el punto ORA.FSTD.235 del anexo VII implique a dos autoridades competentes, dichas autoridades coordinarán la transferencia.».
- 6) El punto ARA.FSTD.130 se sustituye por el texto siguiente:

«ARA.FSTD.130 Modificaciones

- a) Tras recibir una solicitud de aprobación de una modificación importante del FSTD, tal como se especifica en el punto ORA.FSTD.110, letra a), del anexo VII, la autoridad competente verificará la conformidad de dicha modificación importante con las bases de calificación del FSTD. Si la autoridad competente lo considera necesario, dicha verificación podrá incluir una evaluación especial del FSTD. Cuando considere que la modificación mayor del FSTD cumple sus bases de calificación, la autoridad competente aprobará la modificación, a menos que la organización que opera el FSTD actúe de conformidad con el punto ORA.FSTD.110, letra b), punto 2, del anexo VII.
 - b) Al recibir una solicitud de una organización que opere el FSTD, la autoridad competente podrá aprobar un procedimiento para que dicha organización aplique modificaciones importantes, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:
 - 1) el procedimiento se ajusta a lo dispuesto en el punto ORA.FSTD.110, letra b), apartado 2, del anexo VII;
 - 2) durante los treinta y seis meses anteriores, la organización que opera ese FSTD ha demostrado que ha gestionado los cambios de conformidad con el punto ORA.GEN.200, letra a), punto 3, del anexo VII.
 - c) Cuando la autoridad competente detecte el incumplimiento de una modificación importante de las bases de calificación, actuará de conformidad con el punto ARA.FSTD.100, letra e).
 - d) Cuando una modificación de un FSTD requiera el uso de una base de calificación diferente de la base de calificación original, la autoridad competente documentará la calificación de dichos cambios y la especificación de certificación utilizada.
 - e) Cuando un FSTD preexistente o un FSTD con un FCS asignado de conformidad con el apéndice IX deba calificarse para la UPRT, la evaluación especial se llevará a cabo utilizando EC-FSTD(A), edición 2.».
- 7) El punto ARA.FSTD.135 se sustituye por el texto siguiente:

«ARA.FSTD.135 Certificado de calificación de FSTD: limitación, suspensión y revocación

- a) La autoridad competente limitará, suspenderá o revocará, según proceda, un certificado de calificación de un FSTD con arreglo al punto ARA.GEN.350 en las siguientes circunstancias, sin que esta enumeración sea exhaustiva:
 - 1) el certificado de calificación del FSTD se obtuvo mediante falsificación de la prueba documental remitida;
 - 2) la organización que opera el FSTD ya no cumple los requisitos aplicables del anexo VII (Parte ORA).
- b) La autoridad competente limitará, suspenderá o revocará, según proceda, un certificado de calificación de un FSTD tras plantear un elemento con arreglo al punto ARA.FSTD.100, letra e), y haber detectado que:
 - 1) el FSTD no cumple sus bases de calificación y el incumplimiento afecta negativamente a la formación, las pruebas o las verificaciones;
 - 2) una organización que opere el FSTD no presenta un plan de medidas correctoras aceptable para abordar los elementos planteados durante una evaluación o por cualquier otro medio, o no lleva a cabo la medida correctora a satisfacción de la autoridad competente y en el plazo acordado por esta de conformidad con el punto ARA.FSTD.100, letra e).».

8) El punto ARA.FSTD.140 se sustituye por el texto siguiente:

«ARA.FSTD.140 Registro

Además de los registros que exige el punto ARA.GEN.220, la autoridad competente mantendrá y actualizará lo siguiente:

- a) la documentación relacionada con las evaluaciones iniciales, periódicas o especiales de los FSTD calificados bajo su supervisión, incluida la planificación, la ejecución y los resultados de dichas evaluaciones;
- b) la ESL.».

9) El apéndice IV se sustituye por el texto siguiente:

«Apéndice IV del ANEXO VI (Parte ARA) — Certificado de calificación de un dispositivo de simulación de vuelo para entrenamiento

Unión Europea (*)

[Autoridad competente]

CERTIFICADO DE CALIFICACIÓN DE UN DISPOSITIVO DE SIMULACIÓN DE VUELO PARA ENTRENAMIENTO (FSTD)

En virtud del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 y siempre que se cumplan las condiciones especificadas a continuación, la [Autoridad competente] certifica por la presente que

FSTD [IDENTIFICACIÓN]

[FABRICANTE DEL FSTD Y NÚMERO DE SERIE]

situado en

[UBICACIÓN DEL DISPOSITIVO]

operado por

[TITULAR DEL CERTIFICADO DE CALIFICACIÓN]

ha cumplido los requisitos de calificación de conformidad con el documento de referencia primaria aplicable del dispositivo y el anexo VII (Parte ORA) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, con arreglo a las condiciones de las especificaciones de FSTD adjuntas.

Este certificado de calificación conservará la validez siempre que el FSTD cumpla los requisitos aplicables de las bases de calificación y el titular del certificado de calificación siga cumpliendo los requisitos aplicables de la parte-ORA, salvo que sea sustituido, suspendido o revocado, o que su titular renuncie a él.

Fecha de expedición inicial:

Revisión:

Fecha de revisión:

Para [la autoridad competente]

Firma:

(*) "Unión Europea" se borrará en el caso de terceros Estados no miembros de la UE o la AESA.
Formulario EASA 145, edición 3, página 1/2.

CERTIFICADO DE CALIFICACIÓN DEL FSTD: [Referencia]

ESPECIFICACIONES DEL FSTD

A.	Documento de referencia primaria (PRD)	
B.	(Solo para FSTD preexistentes) Tipo y nivel del FSTD Grupo de aeronaves/tipo/tipo y variante	
C.	Capacidades adicionales:	
D.	Limitaciones:	
E.	Observaciones:	

PERFIL DE CAPACIDAD DEL FSTD (FCS)

F.	CARACTERÍSTICA DEL FSTD	NIVEL DE FIDELIDAD	AERONAVE SIMULADA
1.	Disposición y estructura del puesto de pilotaje (FDK)		
2.	Fuerzas de control de vuelo y soporte físico (CLH)		
3.	Funcionamiento de los sistemas de control de vuelo (CLO)		
4.	Sistemas de aeronaves (SYS)		
5.	Rendimiento y manejo en tierra (GND)		
6.	Rendimiento y manejo con efecto de suelo (IGE)		
7.	Rendimiento y manejo sin efecto de suelo (OGE)		
8.	Señalización acústica (SND)		
9.	Señalización por vibraciones (VIB)		
10.	Señalización por movimiento (MTN)		
11.	Señalización visual (VIS)		
12.	Navegación (NAV)		
13.	Atmósfera y condiciones meteorológicas (ATM)		
14.	Lugares de operación y terreno (OST)		

Instrucciones para la expedición del certificado de calificación de un FSTD.

- a) Se utilizará el Formulario EASA 145 para el certificado de calificación de un FSTD.
- Este documento contendrá la especificación del FSTD y el FCS o el FCS asignado, si corresponde, en particular toda limitación, según proceda para el FSTD de que se trate.
- b) El certificado de calificación se imprimirá en inglés y en cualquier otro idioma que determine la autoridad competente.
- c) Se expedirán certificados de calificación independientes para:
- 1) cada FCS o FCS asignado;
 - 2) cada combinación de puesto de pilotaje y plataforma, en el caso de los principales conjuntos intercambiables;
 - 3) cada puesto de pilotaje que se utilice como FSTD, en el caso de los principales conjuntos intercambiables.
- El certificado de calificación de FSTD especificará el número de serie del puesto de pilotaje.
- d) La identificación de cada puesto de pilotaje y plataforma se establecerá utilizando letreros de número de serie y cada combinación de puesto de pilotaje y plataforma tendrá un certificado de calificación con un único número de serie FSTD que contenga la identificación/número de serie del puesto de pilotaje y la plataforma.
- e) Las diferentes habilitaciones de ajuste del motor y de empuje alternativo en un FSTD no requerirán certificados de calificación separados, siempre que no se modifique el FCS o el FCS asignado.
- f) Los diferentes equipos, como los de aviónica, incluidos en un FSTD no requerirán certificados de calificación independientes. Sin embargo, las grandes diferencias en aviónica pueden dar lugar a variantes de aeronaves, que pueden requerir cargas de soporte lógico separadas. En tales casos, se expedirán certificados de calificación de FSTD separados.
- g) El FSTD indicado en el certificado de calificación llevará un número de serie precedido de un código en letras. El código de letras será específico de la autoridad competente expedidora.
- h) En el cuadro “Especificación del FSTD”, el FSTD estará definido por el PRD, que se define en la MQTG e indica cualquier limitación del FSTD, si procede. En el caso de un FSTD preexistente, el cuadro de especificaciones del FSTD especificará todo lo siguiente:
- 1) el tipo y nivel del FSTD;
 - 2) el tipo de aeronave simulada y o el tipo y la variante o grupo de aeronaves (por ejemplo, categoría de aeronave, configuración de motor, categoría de turbulencia de estela, según proceda).
- i) La autoridad competente especificará en el cuadro “Especificación del FSTD”, bajo “Capacidades adicionales”, que un FSTD con un FCS o un FCS asignado está calificado para MCC cuando se cumplan las dos condiciones siguientes:
- 1) el FSTD cumple los requisitos para MCC, según lo especificado en el PRD aplicable;

- 2) el FSTD tiene un FCS o un FCS asignado igual o superior a los del cuadro siguiente:

	1. Disposición y estructura del puesto de pilotaje	2. Fuerzas de control de vuelo y soporte físico	3. Funcionamiento de los sistemas de control de vuelo	4. Sistemas de aeronaves	5. Rendimiento y manejo en tierra	6. Rendimiento y manejo con efecto de suelo	7. Rendimiento y manejo sin efecto de suelo	8. Señalización acústica	9. Señalización por vibraciones	10. Señalización por movimiento	11. Señalización visual	12. Navegación	13. Atmósfera y condiciones meteorológicas	14. Lugares de operación y terreno
FSTD del avión	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
FSTD para helicópteros	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G

- j) La autoridad competente especificará, en el cuadro “Especificación para FSTD”, bajo “Capacidades adicionales”, que un FSTD de avión está calificado para UPRT e indicará si se trata de una “aproximación a la pérdida” o de una “pérdida completa”.
- k) En el cuadro “Perfil de capacidad del FSTD (FCS)”, el FSTD se definirá por su FCS, a menos que se trate de un FSTD preexistente. En el caso de un FSTD que entre en el ámbito de aplicación del artículo 10 *ter*, apartado 2, letra a), inciso i), punto 1, y del artículo 10 *ter*, apartado 2, letra a), inciso ii), punto 1, el cuadro “Perfil de capacidad del FSTD (FCS)” se cumplimentará con el FCS asignado de conformidad con el apéndice IX del anexo VI (Parte ARA).
- l) Cumplimentación del certificado de calificación para FSTD con FCS.
- 1) Cuando el proceso de calificación del FSTD valide el FCS declarado en la solicitud, los niveles de fidelidad de las características pertinentes del FSTD (N, G, R o E) se introducirán sucesivamente en el certificado de calificación del FSTD en la columna “Nivel de fidelidad” del cuadro “Perfil de capacidad del FSTD (FCS)” para cada característica. Los niveles de fidelidad se definen de la manera siguiente:
 - i) específico (E) es el nivel más alto de fidelidad para una determinada característica del FSTD,
 - ii) representativo (R) es el nivel intermedio de fidelidad de una determinada característica del FSTD,
 - iii) genérico (G) es el nivel más bajo de fidelidad para una determinada característica del FSTD,
 - iv) ninguno (N) significa cualquiera de los siguientes:
 - a) la característica del FSTD no está instalada, no es funcional o no está disponible para su uso en la formación;
 - b) una característica está instalada pero no es necesaria y, en ese caso, no deberá distraer ni desviar de las demás características para el uso previsto del producto.
 - 2) Cuando una característica del FCS no sea aplicable o no esté disponible para el FSTD calificado, se introducirá el nivel de fidelidad “N” en la columna “Nivel de fidelidad”.
 - 3) Cuando la característica del FSTD “sistemas de la aeronave” refleje diferentes sistemas de la aeronave con diferentes niveles de fidelidad, se introducirá el nivel de fidelidad más alto y se marcará con un asterisco (*). Los sistemas de la aeronave simulada y el nivel de fidelidad correspondiente se especificarán en la ESL. En tal caso, en la columna “Observaciones” se hará la siguiente declaración: “No todos los sistemas de la aeronave se simulan o tienen el mismo nivel de fidelidad. Consúltese la ESL”.
 - 4) Cuando la característica del FSTD “fuerzas de control de vuelo y soporte físico” refleje controles de vuelo con diferentes niveles de fidelidad, se introducirá el nivel de fidelidad más alto y se marcará con un asterisco (*). Las fuerzas de control de vuelo y soporte físico y el nivel de fidelidad correspondiente se especificarán en la ESL. En tal caso, en la columna “Observaciones” se hará la siguiente declaración: “No todas las fuerzas de control de vuelo y soporte físico se simulan o tienen el mismo nivel de fidelidad. Consúltese la ESL”.
 - 5) En el caso de una calificación provisional de conformidad con el punto ARA.FSTD.115, el certificado de calificación indicará el nivel de fidelidad e incluirá “provisional” en la columna “Nivel de fidelidad” para las características aplicables del cuadro “Perfil de capacidad del FSTD (FCS)”.

- m) Cumplimentación del certificado de calificación para FSTD con FCS y un FSC asignado.

Para las características de simulación de la aeronave (1-7) o las características de señalización (8-9), la aeronave simulada se introducirá en el certificado de calificación de FSTD en la columna "Aeronave simulada" del cuadro "Perfil de capacidad del FSTD (FCS)". Para cada característica, la aeronave simulada se especificará como sigue:

- i) si el nivel de fidelidad es "E", un tipo y variante de aeronave (marca, modelo y serie),
- ii) si el nivel de fidelidad es "R", un tipo de aeronave (marca y modelo),
- iii) si el nivel de fidelidad es "G", un grupo de aeronaves que indique todo lo siguiente:
 - a) la categoría de la aeronave;
 - b) la configuración del motor;
 - c) la categoría de turbulencia de estela para las características, cuando proceda.».

10) Se añade el apéndice IX («FCS asignado para FSTD») siguiente:

«Apéndice IX del anexo VI (Parte ARA)

FCS asignados para FSTD

Cuando el artículo 10 *ter* haga referencia al presente apéndice, las autoridades competentes, al volver a expedir certificados de calificación de FSTD, asignarán un FCS de conformidad con el cuadro que figura a continuación. Cuando un FSTD enumerado en la columna A cumpla los requisitos de conformidad con el PRD especificado en la columna B de la misma fila y no presente ninguna limitación, recibirá un FCS asignado, tal como se especifica en la columna C de esa fila.

A	B	C													
		FCS ASIGNADO													
Nivel de FSTD	PRD	1. Disposición y estructura del puesto de pilotaje	2. Fuerzas de control de vuelo y soporte físico	3. Funcionamiento de los sistemas de control de vuelo	4. Sistemas de aeronaves	5. Rendimiento y manejo en tierra	6. Rendimiento y manejo con efecto de suelo	7. Rendimiento y manejo sin efecto de suelo	8. Señalización acústica	9. Señalización por vibraciones	10. Señalización por movimiento	11. Señalización visual	12. Navegación	13. Atmósfera y condiciones meteorológicas	14. Lugares de operación y terreno
1)	FFS de nivel D Modificación 3 o posterior de JAR-STD 1A con calificación UPRT en EC-FSTD(A), edición 2	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E
2)	FFS de nivel D Modificación 3 o posterior de JAR-STD 1A	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E
Con la limitación de no llevar a cabo formación, pruebas ni verificaciones en el marco de la UPRT															
3)	FFS de nivel C Modificación 3 o posterior de JAR-STD 1A con calificación UPRT en EC-FSTD(A), edición 2	E	E	E	E	E	E	E	R	R	E	R	E	E	E
4)	FFS de nivel C Modificación 3 o posterior de JAR-STD 1A	E	E	E	E	E	E	E	R	R	E	R	E	E	E
Con la limitación de no llevar a cabo formación, pruebas ni verificaciones en el marco de la UPRT															
5)	FFS de nivel B Modificación 3 o posterior de JAR-STD 1A	E	R	E	E	R	R	R	G	R	R	G	E	G	G

6)	FFS de nivel A	Modificación 3 o posterior de JAR-STD 1A	E	R	E	E	G	G	G	G	G	G	G	E	G	G
7)	FTD de nivel 2	Edición inicial o posterior de JAR-STD 2A	E	R	E	E	N	G	G	G	N	N	N	E	N	N
8)	FNPT de nivel II MCC	Modificación 1 o posterior de JAR-STD 3A	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
9)	FNPT de nivel II	Modificación 1 o posterior de JAR-STD 3A	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
10)	FNPT de nivel I	Modificación 1 o posterior de JAR-STD 3A	G	G	G	N	N	N	G	N	N	N	N	R	N	N
11)	FFS de nivel D	Edición inicial o posterior de JAR-STD 1H	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E
12)	FFS de nivel C	Edición inicial o posterior de JAR-STD 1H	E	E	E	E	E	E	E	R	R	E	R	E	E	R
13)	FFS de nivel B	Edición inicial o posterior de JAR-STD 1H	E	E	E	E	R	R	R	G	R	R	G	E	G	R
14)	FFS de nivel A	Edición inicial o posterior de JAR-STD 1H	E	R	E	E	G	G	G	G	G	G	G	E	G	G
15)	FTD de nivel 3 MCC	Edición inicial o posterior de JAR-STD 2H	R	R	R	E	G	R	R	G	N	N	R	E	R	R
16)	FTD de nivel 3	Edición inicial o posterior de JAR STD 2H	R	R	R	E	G	R	R	G	N	N	R	E	R	R
17)	FTD de nivel 2 MCC	Edición inicial o posterior de JAR STD 2H	R	R	R	E	G	G	G	G	N	N	R	E	G	R
18)	FTD de nivel 2	Edición inicial o posterior de JAR STD 2H	R	R	R	E	G	G	G	G	N	N	R	E	G	R

19)	FNPT de nivel III MCC	Edición inicial o posterior de JAR-STD 3H	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	R
20)	FNPT de nivel III	Edición inicial o posterior de JAR-STD 3H	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	R
21)	FNPT de nivel II MCC	Edición inicial o posterior de JAR-STD 3H	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G
22)	FNPT de nivel II	Edición inicial o posterior de JAR-STD 3H	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G
23)	FNPT de nivel I	Edición inicial o posterior de JAR-STD 3H	G	G	G	N	N	N	N	N	N	N	N	R	N	N»

ANEXO III

Modificaciones del anexo VII (Parte ORA) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011

El anexo VII del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 se modifica como sigue:

- 1) En el punto ORA.ATO.135, letra b), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
 - «1) la adecuación de las especificaciones del FSTD para el programa de formación correspondiente, sobre la base del certificado de calificación del FSTD y de la ESL;».
- 2) El punto ORA.FSTD.100 se sustituye por el texto siguiente:

«ORA.FSTD.100 Disposiciones generales

- a) La organización que opera el FSTD demostrará a la autoridad competente que dispone de un sistema de gestión establecido con arreglo a la subparte GEN, sección II. Dicha demostración garantizará que el solicitante posee, directamente o mediante contrato, la capacidad de mantener el rendimiento, las funciones y las demás características especificadas en las bases de calificación aplicables para el FSTD y de controlar las instalaciones del FSTD.
 - b) La organización que opera el FSTD proporcionará a la autoridad competente la documentación que demuestre el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento. Dicha documentación incluirá un procedimiento que describa cómo se establece y mantiene la ESL.
 - c) Si la autoridad competente notifica a la organización que opera el FSTD la no conformidad del FSTD con sus bases de calificación de conformidad con el punto ARA.FSTD.100, letra e), del anexo VI, la organización deberá:
 - 1) elaborar un plan de medidas correctoras que aborde todos los elementos y, en el caso de elementos periódicos, sistémicos o críticos, determine la causa principal de los incumplimientos;
 - 2) presentar el plan de medidas correctoras, que se aplicará a satisfacción de la autoridad competente y en el plazo especificado en el punto ARA.FSTD.100, letra e), apartado 1, del anexo VI;
 - 3) demostrar la aplicación de medidas correctoras a satisfacción de la autoridad competente aportando las pruebas correspondientes.
 - d) Cada año, la organización que opera el FSTD proporcionará a la autoridad competente parámetros de FSTD para demostrar el rendimiento, el uso y otras características del FSTD.».
- 3) El punto ORA.FSTD.105 se sustituye por el texto siguiente:

«ORA.FSTD.105 Mantenimiento de la calificación del FSTD

- a) La organización que opere el FSTD deberá realizar todo lo siguiente para mantener la calificación del FSTD:
 - 1) mantener el FSTD en condiciones que le permitan funcionar sistemáticamente de conformidad con las bases de calificación, en particular realizando comprobaciones funcionales previas al vuelo en las 24 horas anteriores al uso del FSTD para formación, pruebas o verificaciones;
 - 2) llevar a cabo progresivamente el conjunto completo de pruebas objetivas incluidas en la MQTG a lo largo de un ciclo de doce meses. Los resultados de estas pruebas se evaluarán, fecharán, marcarán como analizados y conservarán de conformidad con el punto ORA.FSTD.240 para demostrar que se mantiene la conformidad con las bases de calificación del FSTD;

- 3) llevar a cabo progresivamente el conjunto completo de funciones y pruebas subjetivas incluidas en la MQTG a lo largo de un ciclo de veinticuatro meses. Los resultados de cada simulación de vuelo deberán cumplir todos los requisitos siguientes:
 - i) ir acompañados de una declaración de que el FSTD ha sido sometido a ensayo,
 - ii) demostrar que se mantiene el cumplimiento de las bases de calificación del FSTD,
 - iii) conservarse de conformidad con el punto ORA.FSTD.240;
 - 4) preservar la integridad del soporte físico y el soporte lógico del FSTD y establecer y mantener un sistema de control de la configuración, incluida la gestión de bases de datos.
- b) Si se detecta un incumplimiento durante las pruebas a que se refiere la letra a), apartados 2 y 3, la organización aplicará medidas correctoras para subsanar el incumplimiento. Las pruebas de las medidas correctoras aplicadas se conservarán de conformidad con el punto ORA.FSTD.240.
- c) Si una organización tiene previsto retirar un FSTD de la situación activa durante un período prolongado, deberá adoptar las siguientes medidas:
- 1) notificarlo a la autoridad competente;
 - 2) establecer controles adecuados para el período durante el cual el FSTD esté inactivo.
- La organización acordará con la autoridad competente un plan para la desactivación, cualquier almacenaje y la reactivación, a fin de garantizar que el FSTD puede recuperar la actividad con su nivel de calificación original.».
- 4) El punto ORA.FSTD.110 se sustituye por el texto siguiente:

«ORA.FSTD.110 Gestión de las modificaciones

- a) Una modificación del FSTD que afecte a cualquiera de los siguientes elementos se considerará una modificación importante y se aplicará con arreglo a las condiciones establecidas en la letra b) y de conformidad con las letras c), d), e) y, si procede, f):
 - 1) el certificado de calificación del FSTD;
 - 2) cualquier modificación de la calificación del FSTD que afecte a la formación, las pruebas o las verificaciones.
- b) La organización que opere el FSTD solo aplicará una modificación importante de un FSTD si se cumple una de las condiciones siguientes:
 - 1) obtiene la aprobación de la modificación por parte de la autoridad competente de conformidad con el punto ARA.FSTD.130, letra a), del anexo VI;
 - 2) gestiona la modificación de conformidad con un procedimiento aprobado por la autoridad competente de conformidad con el punto ARA.FSTD.130, letra b), del anexo VI. El procedimiento incluirá todo lo siguiente:
 - i) el alcance de cada modificación importante,
 - ii) la gestión de la modificación,
 - iii) la notificación a la autoridad competente.
- c) En caso de modificación importante del FSTD, la organización que opera el FSTD deberá adoptar todas las medidas siguientes:
 - 1) preparar y evaluar cualquier modificación, incluidas todas las pruebas objetivas, funcionales y subjetivas aplicables, para determinar el impacto en los criterios de calificación originales;
 - 2) solicitar la aprobación previa y presentar a la autoridad competente la documentación relacionada con las actividades especificadas en la letra c), apartado 1, y cualquier otra documentación pertinente, a menos que la organización que opera el FSTD esté facultada para actuar de conformidad con la letra b), apartado 2;
 - 3) gestionar cualquier modificación del FSTD de conformidad con su sistema de gestión de la organización;
 - 4) declarar a la autoridad competente que el FSTD cumple sus bases de calificación cuando se aplique la modificación.

- d) La organización que opera el FSTD establecerá y mantendrá un sistema para identificar, evaluar e incorporar cualquier modificación en los FSTD que opera, especialmente:
 - 1) modificaciones de la aeronave que resulten esenciales para la formación, las pruebas y las verificaciones exigidas (o no) por una directiva de aeronavegabilidad;
 - 2) modificaciones de un FSTD que afecten al FCS o al FCS asignado, al certificado de calificación, a la ESL, a la MQTG o al soporte físico o lógico del FSTD, o a ambos, incluidos el sistema visual y de movimiento, el manejo, el rendimiento y las operaciones de los sistemas;
 - 3) cualquier otra modificación del FSTD esencial para la formación, las pruebas o las verificaciones.
 - e) La organización que opere el FSTD validará:
 - 1) cualquier modificación de la MQTG y, en caso de modificaciones importantes, informará a la autoridad competente;
 - 2) cualquier modificación de la ESL y, en caso de modificaciones importantes que afecten a la ESL, presentar la ESL actualizada a la autoridad competente.
 - f) En caso de modificación del FSTD que se gestione de conformidad con la letra b), apartado 2, y afecte al certificado de calificación, la organización que opera el FSTD solicitará a la autoridad competente la expedición de un nuevo certificado de calificación.».
- 5) El punto ORA.FSTD.115 se sustituye por el texto siguiente:

«ORA.FSTD.115 Instalaciones

- a) La organización que opere el FSTD garantizará que:
 - 1) el FSTD está instalado en un entorno adecuado que permita un funcionamiento seguro y fiable;
 - 2) todos los ocupantes del FSTD y el personal de mantenimiento sean informados sobre la seguridad del FSTD para garantizar que conocen los equipos y procedimientos de seguridad del FSTD en caso de emergencia;
 - 3) que el FSTD y sus instalaciones cumplen las normativas locales aplicables en materia de seguridad e higiene laboral;
 - 4) el certificado de calificación y la ESL se muestran y son accesibles para todos los usuarios y autoridades del FSTD.
 - b) La evaluación de las características de seguridad del FSTD, como las paradas de emergencia y la iluminación de emergencia, formará parte del sistema de gestión de la organización, se comprobará al menos anualmente y se llevará un registro de dichas comprobaciones para garantizar la seguridad de las operaciones.».
- 6) El punto ORA.FSTD.120 se sustituye por el texto siguiente:

«ORA.FSTD.120 ESL

- a) La organización que opere el FSTD deberá elaborar y mantener un ESL para cada certificado de calificación de FSTD.
- b) La ESL incluirá información precisa y completa sobre la calificación del FSTD y sus bases de calificación, los equipos instalados, las capacidades y las especificaciones, y se diseñará de manera que permita todo lo siguiente:
 - 1) evaluación de la idoneidad del FSTD para su uso previsto;
 - 2) evaluaciones del FSTD de conformidad con el punto ARA.FSTD.100 del anexo VI;
 - 3) mantenimiento de la calificación del FSTD de conformidad con el punto ORA.FSTD.105.
- c) La organización que opere el FSTD validará y verificará que la información de la ESL a que se refiere la letra b) sea exacta y completa.
- d) La organización que opera el FSTD añadirá al FSTD equipos adicionales para los que no se requiere calificación únicamente si, tras una evaluación, llega a la conclusión de que dichos equipos no afectan negativamente a la formación.».

7) El punto ORA.FSTD.200 se sustituye por el texto siguiente:

«ORA.FSTD.200 Solicitud de un certificado de calificación de FSTD

La solicitud de un certificado de calificación de FSTD la realizará la organización que opera el FSTD siguiendo las pautas establecidas por la autoridad competente. Incluirá todos los elementos siguientes:

- a) el formulario de solicitud inicial, junto con todo lo siguiente:
 - 1) un cuadro de los datos de validación elegidos, especificando la fuente de datos única para cada prueba objetiva;
 - 2) una ESL;
- b) una declaración de que la organización que opera el FSTD ha realizado todas las pruebas objetivas requeridas del FSTD y cumple los criterios de las bases de calificación aplicables, junto con la QTG, incluida la hoja de ruta de los datos de validación y el informe técnico;
- c) una declaración en la que se indique que se cumplen los siguientes requisitos:
 - 1) se han completado todas las pruebas objetivas, funcionales y subjetivas y se han cumplido los requisitos generales para el FCS solicitado;
 - 2) el FSTD cumple los requisitos aplicables y con la aeronave o grupo de aeronaves simuladas, según proceda, para cada característica del FSTD.».

8) En el punto ORA.FSTD.210, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

- «b) Las bases de calificación serán aplicables a las evaluaciones periódicas del FSTD, a menos que una modificación del FSTD requiera el uso de una base de calificación diferente.».

9) El punto ORA.FSTD.225 se modifica como sigue:

- a) en la letra b), la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Si la autoridad competente ha ampliado el período de evaluación periódica de un FSTD de conformidad con el punto ARA.FSTD.120, letra c), del anexo VI (Parte ARA), la organización designará a una persona o grupo de personas con experiencia adecuada, que, en los sesenta días anteriores y los treinta días posteriores al inicio de cada período recurrente de doce meses establecido en el punto ARA.FSTD.120, letra b), del anexo VI, deberán hacer todas las tareas siguientes:»;
- b) se suprime la letra c).

10) Se suprime el punto ORA.FSTD.230.

11) El punto ORA.FSTD.235 se sustituye por el texto siguiente:

«ORA.FSTD.235 Transferencia de un FSTD

- a) Cuando se produzca un cambio en la organización que opera el FSTD:
 - 1) la organización receptora deberá notificarlo previamente a la autoridad competente para acordar un plan de transferencia del FSTD;
 - 2) la organización transferente informará a la autoridad competente antes de la transferencia y en el momento de la entrega del certificado de calificación del FSTD.
- b) Si el FSTD deja de satisfacer las bases de calificación, la organización solicitará un nuevo certificado de calificación del FSTD.».

12) El punto ORA.FSTD.240 se sustituye por el texto siguiente:

«ORA.FSTD.240 Registros

El titular de un certificado de calificación de un FSTD conservará los registros de todos los elementos siguientes:

- a) todos los documentos que describan y demuestren las bases de calificación y el nivel del FSTD, incluido el FCS o FCS asignado, si procede, y la ESL inicial del FSTD durante toda la vida útil del FSTD;

- b) versiones sustituidas de la MQTG y la ESL durante la vida útil del FSTD;
 - c) todos los documentos e informes de actividades recurrentes relacionadas con cada FSTD y las actividades de control del cumplimiento durante un período mínimo de cinco años.».
-

ANEXO IV

Modificaciones del anexo VIII (Parte DTO) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011

En el punto DTO.GEN.240 del anexo VIII del Reglamento (UE) n.º 1178/2011, se añade la letra a *bis*) siguiente:

- «a *bis*) La DTO utilizará los FSTD de conformidad con la letra a) únicamente cuando demuestre a la autoridad competente la adecuación de las especificaciones del FSTD para el programa de formación correspondiente, sobre la base del certificado de calificación del FSTD y de la ESL.».
-

ANEXO V

Modificaciones del anexo I (definiciones) del Reglamento (UE) n.º 965/2012

El anexo I del Reglamento (UE) n.º 965/2012 se modifica como sigue:

- 1) La definición 50 se sustituye por el texto siguiente:
 - «50) “dispositivo de simulación de vuelo para entrenamiento (FSTD)”: los dispositivos para la formación de los pilotos, las pruebas y las verificaciones cuyo certificado de calificación incluya un perfil de capacidad del FSTD (FCS) o un perfil de capacidad del FSTD asignado, o un FSTD preexistente;».
- 2) Se añaden las definiciones 144 y 145 siguientes:
 - «144) “FSTD preexistente”: un FSTD cuyo certificado de calificación no incluye un FCS o un FCS asignado, y que es uno de los siguientes:
 - a) para los aviones, un simulador de vuelo (FFS), un equipo de instrucción de vuelo (FTD), un entrenador de procedimientos de navegación y vuelo (FNPT) o un dispositivo básico de entrenamiento de vuelo por instrumentos (BITD);
 - b) para los helicópteros, un simulador de vuelo (FFS), un equipo de instrucción de vuelo (FTD) o un entrenador de procedimientos de navegación y vuelo (FNPT);
 - 145) “lista de especificaciones de equipos (ESL)”: lista que forma parte de la calificación de un FSTD y que proporciona información precisa y completa sobre la calificación del dispositivo y sus bases de calificación, los equipos instalados, las capacidades y las especificaciones.».

ANEXO VI

Modificaciones del anexo III (Parte ORO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012

En el punto ORO.FC.145, del anexo III del Reglamento (UE) n.º 1178/2011, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) El operador utilizará un FSTD adecuado que cumpla todos los requisitos siguientes:

- 1) calificado de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011;
- 2) replica la aeronave utilizada por el operador, en la medida de lo posible;
- 3) solo se utiliza para un ejercicio concreto si el FSTD posee las características y los niveles de fidelidad correspondientes para simular la aeronave pertinente en ese ejercicio en la medida necesaria para que el miembro de la tripulación de vuelo desarrolle o mantenga la competencia requerida para el funcionamiento seguro, eficaz y eficiente de la aeronave.

El operador verificará la idoneidad de un FSTD para el uso previsto sobre la base del certificado de calificación del FSTD y de la ESL.

Cuando los requisitos del presente Reglamento se refieran a tipos y niveles de FSTD concretos, el operador podrá utilizar FSTD de conformidad con el punto FCL.036 del anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011.

Las diferencias entre el FSTD y la aeronave serán descritas y abordadas en una reunión informativa o una actividad de formación, según proceda.».
