

Emis la: x.x.2025	Data intrării în vigoare: x.x.2025	În vigoare: până la o notificare ulterioară
----------------------	---------------------------------------	--

Temeiul juridic:  
articolul 9 din Legea privind aviația (864/2014)

Sanctiunile pentru nerespectarea dispozițiilor regulamentului sunt stabilite după cum urmează:  
articolele 175 și 178 din Legea privind aviația (864/2014)

Informații referitoare la modificări:  
prezentul regulament abrogă Regulamentul în domeniul aviației OPS M2-9 privind planoarele, care a fost emis de Agenția finlandeză pentru siguranța transporturilor la 6 iulie 2011 (TRAFI/4841/03.04.00.00/2011).

## PLANOARE

### Cuprins

1	SOVELTAMISALA.....	2
2	MÄÄRITELMÄT.....	2
3	TEKNISET MÄÄRÄYKSET.....	3
3.1	Liitimiä koskevat vaatimukset.....	3
3.1.1	Vaatimukset 1-paikkaisille liitimille.....	3
3.1.2	Vaatimukset 2-paikkaisille liitimille.....	3
3.2	Vaatimukset kilpailu- ja esittelytoiminnassa.....	3
3.3	Käyttörajoitukset ja huolto-ohjeet.....	3
3.4	Huolto-, korjaus- ja muutostyöt.....	4
3.5	Liitimen asiakirjat.....	4
3.6	Muun kuin jaloilta lähtevän liitimen luettelointi ja merkintä.....	4
3.7	Suomessa valmistetun liitimen merkinnät ja valmistuskirjanpito.....	5
4	TOIMINNALLISET MÄÄRÄYKSET.....	5
4.1	Varustevaatimukset.....	5
4.2	Lennon valmistelu ja suorittaminen.....	5
4.3	Muut toiminnalliset vaatimukset.....	6
5	OHJAAJALTA EDELLYTETTYÄ IKÄÄ, TIETOA, TAITOA JA KOKEMUSTA KOSKEVAT VAATIMUKSET.....	6
5.1	Ikä koskevat vaatimukset.....	6
5.2	Tietoa koskevat vaatimukset.....	6
5.3	Taito ja kokemus, jota edellytetään itsenäiseen lentämiseen.....	6
5.4	Kokemus, jota edellytetään matkustajan kuljettamiseen.....	7
5.5	Kokemus, jota edellytetään kaupalliseen lentotoimintaan liitimellä.....	7
5.6	Tiedollisten ja taidollisten vaatimusten todentaminen.....	7
6	KOULUTUS.....	8
7	ONNETTOMUUKSISTA JA VAARATILANTEISTA ILMOITTAMINEN.....	9
8	POIKKEUKSET.....	9
9	SIIRTYMÄMÄÄRÄYKSET.....	9

## 1 DOMENIUL DE APLICARE

Prezentul regulament se aplică planoarelor definite la alineatul (2) care sunt excluse din domeniul de aplicare al Regulamentului AESA prin anexa I la Regulamentul AESA<sup>1</sup> și, prin urmare, intră în domeniul de aplicare al reglementărilor naționale. Prezentul regulament nu se aplică aeronavelor fără pilot la bord.

## 2 DEFINIȚII

În sensul prezentului regulament în domeniul aviației, se aplică următoarele definiții:

„țară AELS” înseamnă un stat semnatar al Acordului privind Spațiul Economic European;

„planor lansat din alergare” înseamnă un planor ale cărui decolări pot fi lansate întotdeauna din alergare. De asemenea, se consideră că un planor este lansat din alergare dacă are roți sau schiuri auxiliare pentru a facilita decolarea, dacă acestea nu interferează cu decolarea lansată din alergare. Un planor utilizat de o persoană cu mobilitate redusă și echipat cu roți auxiliare sau schiuri pentru a facilita decolarea și aterizarea trebuie, de asemenea, considerat în continuare ca fiind lansat din alergare, în cazul în care planorul, atunci când aceste părți sunt demontate, poate fi lansat din alergare;

„pregătire” înseamnă pregătirea unui cursant pentru a deveni pilot independent în conformitate cu un program de pregătire specific tipului de planor sau o altă pregătire furnizată în conformitate cu un program de pregătire, cum ar fi pregătirea unui cursant care a fost deja autorizat să zboare în mod independent utilizând un alt tip de planor care are un mod de control similar, dar care este diferit din punct de vedere structural, pregătirea pentru transportul pasagerilor și pregătirea privind noi metode de decolare;

„certificat de pregătire” înseamnă un certificat scris eliberat de un instructor care atestă finalizarea cu succes a pregătirii în conformitate cu un program de pregătire. Certificatul de pregătire este, de asemenea, echivalent cu o licență de pilot valabilă sau expirată, adecvată modului de control al tipului de planor, sau cu un certificat de pilot de planor eliberat în conformitate cu normele FAI (Federația Aeronautică Internațională, *Fédération Aéronautique Internationale*) sau cu un certificat de pilot național de planor;

„planor” înseamnă aeronavele și echipamentele, astfel cum sunt definite în gruparea de mai jos, care sunt excluse din domeniul de aplicare al Regulamentului AESA în anexa I la acesta:

„grupa A” înseamnă aeronave ultraușoare cu centrul de greutate controlat și parapante motorizate care au o viteză de desprindere sau o viteză minimă în zbor stabilizat în configurație de aterizare care nu depășește o viteză calibrată de 35 de noduri (CAS), au maximum două locuri și sunt sub limitele de greutate menționate la litera (e) din anexa I la Regulamentul AESA;

„grupa B” înseamnă planoare a căror masă maximă gol nu depășește 80 kg în versiune monoloc sau 100 kg în versiune biloc;

„grupa C” înseamnă orice altă aeronavă cu pilot la bord a cărei masă maximă gol, inclusiv combustibilul, nu depășește 70 kg;

<sup>1</sup> Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) No 3922/91 al Consiliului ( JO L 212, 22.8.2018, pp. 1-122)

„tip de planor” înseamnă planoare care sunt în esență identice din punctul de vedere al comenzilor și al construcției;

„pilotul comandant al unui planor” înseamnă pilotul comandant al unei aeronave menționate la articolul 52 din Legea privind aviația;

„pilot” înseamnă persoana care controlează efectiv planorul, chiar dacă acesta nu este pilotul comandant;

„masă gol” înseamnă masa planorului gol atunci când planorul este echipat cu echipamentul fix necesar pentru zbor.

În prezentul regulament, se consideră că zborul începe atunci când planorul începe să se deplaseze în scopul efectuării zborului și se încheie atunci când planorul s-a oprit complet după aterizare.

### 3 REGLEMENTĂRI TEHNICE

#### 3.1 Cerințe pentru planoare

##### 3.1.1 Cerințe pentru planoare monoloc

3.1.1.1 Un planor care a fost aprobat pentru utilizare în aviație de un alt stat membru al UE sau de o țară AELS poate fi utilizat în Finlanda. Cu toate acestea, pentru planoarele cu o masă gol mai mică de 120 kg, omologarea aripilor este suficientă.

3.1.1.2 În cazul în care planorul este fabricat în Finlanda, acesta trebuie să îndeplinească cerințele tehnice pentru planoare dintr-un stat membru al UE sau dintr-o țară AELS. Agenția finlandeză pentru transporturi și comunicații eliberează un certificat de conformitate cu aceste cerințe.

3.1.1.3 La cerere, Agenția finlandeză pentru transporturi și comunicații poate aproba, de asemenea, utilizarea altor cerințe tehnice decât cele ale statelor membre ale UE și ale țărilor AELS.

##### 3.1.2 Cerințe pentru planoare biloc

3.1.2.1 Un planor utilizat în Finlanda și fabricat în altă țară trebuie să respecte cerințele tehnice aprobate de un alt stat membru al UE sau o țară AELS sau de o organizație competentă care își desfășoară activitatea pe teritoriul său și trebuie să dețină o omologare de tip sau o omologare echivalentă. Cu toate acestea, pentru planoarele cu o masă gol mai mică de 120 kg, omologarea aripilor este suficientă.

3.1.2.2 În cazul în care planorul este fabricat în Finlanda, acesta trebuie să îndeplinească cerințele tehnice pentru planoare dintr-un stat membru al UE sau dintr-o țară AELS. Agenția finlandeză pentru transporturi și comunicații eliberează un certificat de conformitate cu aceste cerințe.

3.1.2.3 La cerere, Agenția finlandeză pentru transporturi și comunicații poate aproba, de asemenea, utilizarea altor cerințe tehnice decât cele ale statelor membre ale UE și ale țărilor AELS.

#### 3.2 Cerințe pentru competiții și demonstrații

În plus față de dispozițiile secțiunii 3.1, un planor aflat în proprietate străină poate fi utilizat în competiții, demonstrații sau alte activități de aviație comparabile care au loc în Finlanda dacă respectă reglementările privind planoarele din țara de origine a proprietarului planorului. Un astfel de planor nu poate rămâne pe teritoriul finlandez mai mult de două luni pe parcursul oricărei perioade consecutive de 12 luni.

### **3.3 Limitări privind instrucțiunile de utilizare și întreținere**

Planorul trebuie să aibă un manual care să indice eventualele limitări ale utilizării planorului, precum și instrucțiuni de întreținere. Acest manual nu este necesar pentru un planor care este construit sau modificat de însăși persoana care îl operează, atât timp cât planorul nu este utilizat în scopuri de antrenament.

### **3.4 Lucrări de întreținere, reparare și modificare**

Întreținerea, repararea și modificarea planorului se efectuează în conformitate cu instrucțiunile furnizate de producător sau utilizate în mod obișnuit în domeniu. Persoana care desfășoară activitatea trebuie să aibă suficientă pregătire, experiență, instrucțiuni, spații și echipamente pentru activitatea respectivă.

3.4.2 Proprietarul sau operatorul planorului trebuie să efectueze sau să dispună efectuarea oricăror lucrări de întreținere, inspecții și modificări prescrise de producător, precum și a măsurilor necesare pentru navigabilitatea echipamentului.

### **3.5 Documentele planoarelor**

Prin derogare de la articolul 61 din Legea privind aviația, un planor utilizat pentru aviație trebuie să aibă următoarele documente valabile:

- a) manualul de instrucțiuni menționat în secțiunea 3.3;
- b) certificate de asigurare în temeiul<sup>2</sup> Regulamentului privind asigurările de aviație și al articolelor 138 și 139 din Legea privind aviația, dacă sunt necesare pentru activitatea aeronautică în cauză;
- c) o licență radio în cazul în care planorul a fost echipat cu un emițător radio autorizat;
- d) o decizie de catalogare a planorului, în cazul în care planorul în cauză trebuie să fie catalogat.

Documentele nu trebuie să se afle la bord în timpul unui zbor, dar trebuie prezentate spre inspecție de către Agenția finlandeză pentru transporturi și comunicații, la cerere.

### **3.6 Catalogarea și înregistrarea planoarelor nelansate prin alergare**

3.6.1 În scopul controlului de reglementare, planoarele care nu sunt lansate din alergare trebuie să aibă un identificator. Acesta este emis de Agenția finlandeză pentru transporturi și comunicații. Agenția finlandeză pentru transporturi și comunicații păstrează o listă a identificatorilor planoarelor, indicând tipul fiecărui planor și partea care a solicitat identificatorul.

3.6.2 Parapantele monoloc lansate din alergare, cu o masă golă care nu depășește 80 kg, sunt exceptate de la cerința de catalogare.

3.6.3 În cazul în care planorul nu a fost încă omologat și trebuie efectuate zboruri de încercare pentru a obține omologarea, o cerere de catalogare temporară a planorului pentru zborurile de încercare, pentru o perioadă maximă de trei ani, se depune la Agenția finlandeză pentru transporturi și comunicații.

3.6.4 Identificatorul constă din litera „A”, „B” sau „C” care identifică grupul de planoare, urmată de un număr secvențial. În cazul în care este necesar un cod național de identificare pentru a indica naționalitatea planorului (cum ar fi într-un apel radio, o licență radio etc.), codul național de identificare finlandez OH va fi utilizat înainte de

<sup>2</sup> Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave (JO L 138, 30.4.2004, p. 1-6)

identificatorul catalogat în radiotelefonie și în documentele necesare. Codul național de identificare nu se marchează pe planor sau în catalogul planorului.

3.6.5 Pentru a obține un identificator pentru planor, următoarele documente se transmit Agenției finlandeze pentru transporturi și comunicații:

(a) o copie a omologării de tip sau a omologării echivalente, dacă este necesar, împreună cu datele tehnice aferente; și

(b) un certificat de cântărire, dacă este prevăzut la punctul 3.6.9 sau 3.6.10.

3.6.6 Identificatorul planorului trebuie să se afle pe partea inferioară a aripii stângi. Identificatorul de pe partea inferioară a aripii trebuie să aibă o înălțime de cel puțin 30 cm, iar marginea superioară a marcajului trebuie să fie orientată spre marginea anterioară a aripii.

3.6.7 În cazul planoarelor în care marcarea părții inferioare a aripii nu este posibilă, marcarea se face pe partea inferioară a corpului aeronavei. Identificatorii trebuie amplasați pe partea inferioară a corpului aeronavei, astfel încât distanțele dintre părțile laterale ale corpului aeronavei să fie cât mai egale posibil, iar literele și numerele să fie citite din față către spate.

3.6.8 În cazul în care marcajele prevăzute nu pot fi amplasate pe suprafețele unei aeronave din cauza dimensiunii suprafețelor respective, marcajele pot fi reduse ca dimensiune, dar trebuie să fie totuși cât mai mari posibil.

3.6.9 În cazul în care omologarea de tip sau altă omologare a unui planor din grupa B nu conține informații cu privire la masa gol, se prezintă un certificat eliberat de un titular de drepturi de cântărire a aeronavelor.

3.6.10 În cazul în care omologarea acordată pentru un planor din grupa C nu conține informații privind masa gol, inclusiv combustibilul, se prezintă un certificat eliberat de un titular de drepturi de cântărire a aeronavelor.

### **3.7 Registre de etichetare și fabricație a planoarelor fabricate în Finlanda**

Atunci când un planor sau o parte componentă a acestuia este fabricată în Finlanda, producătorul o marchează cu un număr de serie, identificatorul producătorului și anul de fabricație. Producătorul păstrează o evidență a producției, în care se menționează schițele utilizate, data fabricației și producătorul.

## **4 DISPOZIȚII OPERAȚIONALE**

### **4.1 Cerințe privind echipamentele**

4.1.1 Dacă zborul urmează să fie efectuat la o altitudine mai mare de 150 m deasupra solului sau a suprafeței apei, planorul trebuie să fie echipat cu un altimetru.

4.1.2 Planoarele din grupa B lansate din alergare trebuie să fie echipate cu o parașută de urgență în zboruri la o altitudine mai mare de 50 m față de sol sau de suprafața apei. În cazul în care un planor din grupa A sau B este utilizat pentru transportul comercial de pasageri, acesta trebuie să fie echipat cu o parașută de urgență care transportă întregul planor.

4.1.3 În cazul pilotării unui planor, pilotul și pasagerul trebuie să poarte căști de protecție adecvate din punct de vedere structural dacă planorul nu are o cabină protejată cu centuri de siguranță.

### **4.2 Pregătirea și finalizarea zborului**

4.2.1 Prin derogare de la articolul 57 alineatele (1), (2) și (3) din Legea privind aviația:

- (a) atunci când operează un planor, pilotul trebuie să respecte instrucțiunile și limitările indicate în manualul de instrucțiuni al planorului;
- (b) pilotul comandant nu începe un zbor până când nu se asigură că:
  - i. planorul a fost inspectat și întreținut în conformitate cu instrucțiunile date de producător;
  - ii. zborul planificat poate fi efectuat în condiții de siguranță, ținând seama de caracteristicile de performanță, de condițiile meteorologice predominante și de alți factori relevanți; și
  - iii. planorul și pasagerii săi dispun de echipamentul solicitat și necesar.

4.2.2 Sunt permise numai zborurile pe timp de zi în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR).

### **4.3 Alte cerințe operaționale**

4.3.1 Pentru zborurile efectuate cu plane pe sau în apropierea aerodromurilor, astfel cum se specifică la articolul 2 alineatul (25) din Legea privind aviația, autorizația se obține de la directorul aerodromului sau de la reprezentantul acestuia. În cazul în care natura sau amploarea activității de aviație se modifică față de autorizația inițială, activitatea trebuie convenită separat înainte de începerea acesteia.

Pilotul trebuie să se familiarizeze cu limitările operaționale și instrucțiunile de întreținere pentru fiecare tip nou de planor.

4.3.3 O persoană care se află la bordul unui planor utilizat pentru zboruri de încercare, dar nu îl pilotează, trebuie să aibă o funcție la bord și o licență de pilot sau un certificat valabil sau expirat de pregătire a pilotului de planor.

## **5 CERINȚE PRIVIND VÂRSTA, CUNOȘTINȚELE, APTITUDINILE ȘI EXPERIENȚA PILOTULUI**

### **5.1 Cerințe privind vârsta**

Pilotul comandant al planorului trebuie să aibă cel puțin 15 ani. Dacă are mai puțin de 18 ani, acesta trebuie să aibă permisiunea scrisă a părintelui sau a tutorelui pentru a pilota planorul.

Pilotul unui planor care transportă un pasager trebuie să aibă cel puțin 18 ani.

### **5.2 Cerințe privind informațiile**

Pilotul planorului trebuie să se familiarizeze cu dispozițiile și reglementările relevante, inclusiv cu regulile aerului.

### **5.3 Aptitudini și experiență necesare pentru un zbor independent**

5.3.1 Pentru a obține autorizația de a pilota independent o aeronavă ultraușoară din grupa A cu centrul de greutate controlat, un pilot trebuie să fi efectuat cel puțin 60 de zboruri pe o aeronavă ultraușoară din grupa A cu centrul de greutate controlat, dintre care cel puțin 30 de zboruri cu un instructor și cel puțin cinci zboruri singur, sub supravegherea unui instructor.

5.3.2 Pentru a obține autorizația de a pilota o parapantă motorizată din grupa A în mod independent, pilotul trebuie să fi efectuat cel puțin 40 de zboruri pe o parapantă motorizată din grupa A, dintre care cel puțin 30 de zboruri cu un instructor și cel puțin cinci zboruri singur, sub supravegherea unui instructor.

5.3.3 Pentru ca un pilot care îndeplinește condițiile necesare pentru un zbor independent pe un planor din grupa B sau C cu un mod de control similar să obțină

autorizația de a pilota o aeronavă ultraușoară sau o parapantă din grupa A cu centrul de greutate controlat, se consideră suficient un minim de 20 de zboruri efectuate pe o aeronavă ultraușoară sau o parapantă din grupa A cu un mod de control similar în timpul formării.

Pentru a obține autorizația de a pilota un planor din grupa B sau C în mod independent, un pilot trebuie să fi efectuat cel puțin 40 de zboruri pe un planor din grupa B sau C în timpul formării. Pentru ca un pilot care îndeplinește condițiile prealabile pentru un zbor independent pe un planor din grupa A cu comenzi similare să obțină autorizația de a pilota în mod independent un planor din grupa B sau C, se consideră suficient un minimum de 20 de zboruri efectuate pe un planor din grupa B sau C cu un mod de control similar.

5.3.5 Instructorul trebuie să adauge o confirmare în carnetul de zbor al cursantului pentru pregătirea pe care a furnizat-o.

5.3.6 Metodele de decolare ale planorului sunt:

- a) lansare prin intermediul forței gravitaționale;
- b) remorcare cu automobil, trolu sau echivalent;
- c) o remorcare aerodinamică sau
- d) decolare cu puterea propriului motor al planorului.

Cu excepția lansării prin intermediul forței gravitaționale, fiecare metodă de decolare necesită șapte sesiuni de pregătire pentru decolare axate pe metoda în cauză. În cazul în care pilotul îndeplinește condițiile prealabile pentru zborul independent cu un planor din grupa A, nu este necesar ca acesta să urmeze o pregătire pentru decolări utilizând puterea proprie a motorului planorului, atunci când planorul aparține grupei B sau C.

5.3.7 În cazul în care cursantul nu primește credite pentru experiența anterioară de zbor cu planorul, pregătirea se repartizează pe o perioadă de cel puțin șapte zile de zbor.

5.3.8 Un planor din grupa B sau C care este dirijabil aerodinamic pe trei axe poate fi pilotat de titularul unei licențe de pilot valabile sau expirate pentru un planor, un planor motorizat sau o aeronavă ultraușoară sau de titularul unei calificări de clasă „aeronavă”, în cadrul drepturilor sale privind metoda de decolare.

5.3.9 O persoană care deține o licență de pilot valabilă sau expirată sau un certificat de pregătire pentru pilot de planoare poate pilota și planoare din grupa C, altele decât cele menționate la punctul 5.3.8.

5.3.10 În cazul zborurilor în simplă comandă, pilotul unui planor lansat din alergare și nemotorizat nu este obligat să urmeze cursuri de pregătire în cazul în care decolarea se efectuează fără asistență externă, iar zborul este efectuat:

- a) la o altitudine mai mică de 150 m deasupra suprafeței solului sau a apei; și
- b) la mai mult de 10 km față de un aeroport, un aerodrom sau un aerodrom pentru aeronave ușoare în sensul articolelor 2 și 75 din Legea privind aviația și
- c) într-un spațiu aerian de clasa G.

## **5.4 Experiența necesară pentru a transporta un pasager**

Pilotul trebuie să aibă cel puțin 35 de ore experiență de zbor în total în grupa de planoare și modul de control în cauză, dintre care cel puțin 15 ore trebuie să fie zbor în simplă comandă.

5.4.2 Pilotul trebuie să fi pilotat cel puțin cinci zboruri cu planoare cu un instructor.

5.4.3 Pilotul trebuie să aibă experiență de zbor recentă de cel puțin 10 zboruri cu modul de control relevant în ultimele șase luni.

## **5.5 Experiența necesară pentru operațiuni de zbor comercial cu un planor**

5.5.1. Pilotul trebuie să aibă o experiență totală de zbor de cel puțin 100 de ore sau 200 de decolări în grupa de planoare și modul de control relevante.

În cazul în care un planor este utilizat în aviația comercială pentru a transporta un pasager, trebuie îndeplinite, de asemenea, cerințele de la punctul 5.4.

5.5.3 Pilotul trebuie să aibă experiență recentă de zbor în calitate de pilot comandant pentru cel puțin 10 zboruri utilizând modul de control relevant în ultimele șase luni.

## **5.6 Verificarea cerințelor privind cunoștințele și aptitudinile**

Pentru a-și verifica pregătirea, un pilot păstrează toate certificatele de pregătire pe care le primește.

5.6.2 Pentru a-și verifica experiența de zbor, pilotul trebuie să țină un jurnal de bord personal care să indice cel puțin următoarele: data, numărul și durata zborurilor, locul de plecare, tipul de planor, metoda de decolare, scopul zborului, identificatorul sau tipul de planor și, dacă este necesar, confirmările din partea unui instructor.

5.6.3 Pilotul trebuie să aibă asupra sa un document de identitate la bordul zborului și să îl prezinte, la cerere, Agenției finlandeze pentru transporturi și comunicații. Certificatele de pregătire și jurnalul de bord nu trebuie să se afle la bord în timpul unui zbor, dar trebuie prezentate pentru inspecție de către Agenția finlandeză pentru transporturi și comunicații, la cerere.

## **6 PREGĂTIREA**

6.1 Pregătirea cu un planor nu necesită o licență de pregătire eliberată de Agenția finlandeză pentru transporturi și comunicații, astfel cum se menționează la articolul 135 din Legea privind serviciile de transport.

6.2 În scopul supravegherii, o notificare privind pregătirea trebuie transmisă Agenției finlandeze pentru transporturi și comunicații cel târziu cu 14 zile înainte de începerea activității sau de orice modificare a acesteia. Nota de pregătire trebuie să includă cel puțin următoarele:

- a) numele, domiciliul și adresa organizației de pregătire sau ale formatorului individual;
- b) persoana (persoanele) care furnizează pregătirea, adresa și informațiile privind competența acesteia (acestora), precum și consimțământul scris al acesteia (acestora) pentru numirea sa (acestora);
- c) locul sau locurile în care se va desfășura în principal pregătirea;
- d) echipamentul de zbor utilizat în cadrul pregătirii (grupa planorului, modul de control, tipul de planor)
- e) programele de pregătire care urmează să fie utilizate, care specifică în detaliu conținutul lecțiilor teoretice și al pregătirii pentru zbor, pentru fiecare lecție și zbor, precum și cerințele privind cunoștințele, aptitudinile și experiența necesare pentru finalizarea cu succes a pregătirii; și
- f) o descriere a modului în care a fost organizată asigurarea pentru pregătire.



6.3. Persoana responsabilă cu pregătirea eliberează un certificat de pregătire pilotului planorului după finalizarea cu succes a pregătirii. Certificatul de pregătire se eliberează pentru toate formele de pregătire furnizate și indică următoarele:

- a) numele organizației sau al formatorului individual care a emis notificarea de pregătire;
- b) numele și data nașterii cursantului;
- c) programul de pregătire utilizat;
- d) datele de început și de încheiere ale formării; și
- e) semnătura și numele persoanei care a oferit pregătirea și data.

În scopul supravegherii, persoana care a oferit pregătirea trebuie să prezinte Agenției finlandeze pentru transporturi și comunicații o copie a certificatului de pregătire în termen de 30 de zile de la eliberarea certificatului.

6.4 Pregătirea pentru zborul cu un planor monoloc poate fi furnizată de o persoană cu vârsta de cel puțin 18 ani, care a fost autorizată să piloteze grupa de planoare și modul de control utilizate în cadrul pregătirii în mod independent timp de mai mult de doi ani și care are cel puțin 50 de ore de experiență de zbor cu grupa de planoare și modul de control utilizate în cadrul pregătirii.

6.5 Pregătirea pentru zborul cu un planor biloc poate fi furnizată de o persoană care îndeplinește cerințele de mai sus, care a fost autorizată să transporte pasageri și care are cel puțin 100 de ore experiență de zbor ca pilot în grupa de planoare utilizate pentru pregătire și în modul de control, dintre care cel puțin 70 de ore în calitate de pilot comandant al unui planor.

6.6 Instructorul înregistrează pregătirea pe care a furnizat-o în carnetul de zbor al cursantului. Evidența trebuie să includă subiectul cursului de pregătire, programul de pregătire aplicat, data și numele instructorului.

## 7 RAPORTAREA ACCIDENTELOR ȘI A SITUAȚIILOR PERICULOASE

Accidentele și incidentele grave care survin în aviația cu planoare se raportează în conformitate cu Regulamentul UE privind evenimentele<sup>3</sup> și cu Orientările GEN T1-4 privind traficul aerian.

## 8 DEROGĂRI

Agencia finlandeză pentru transporturi și comunicații poate acorda, la cerere, derogări de la cerințele prezentului regulament în cazul în care agenția consideră că derogările sunt necesare și că nivelul de siguranță corespunzător scopului regulamentului este atins prin mijloacele propuse de solicitant.

<sup>3</sup> Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei (JO L 122, 24.4.2014, p. 18-43)

9 DISPOZIȚII TRANZITORII

Cerințele menționate la punctele 3.6.6-3.6.8 privind marcarea identificatorului unui planor se îndeplinesc începând cu xx.x.2025/6 [*trei luni de la data intrării în vigoare a regulamentului*].