

TEST DE ÎNDEMÂNARE / VERIFICAREA COMPETENȚEI ȘI ÎNREGISTRAREA PREGĂTIRII PENTRU ATPL & MPL / CALIFICARE DE TIP PENTRU AVIOANE MULTI-PILOT

Completarea se va efectua numai cu litere de tipar, utilizând cerneală albastră

Solicitant										
Nume:			Prenume:			Operator:				
ID			Nr. Licență			Valabilitate calificare:				
A/C Tip / Reg.:			Locație test:			Data test:				
JAA SIM ID:			Timp comenzi:			Semnătura:				
A Înregistrare pregătire practică										
Data începere:		Data terminare:		Locație:		Tip avion :		Timp la comenzi:		
SIM / FNPT II		Timp la comenzi:		Nivel STD:	Cat. ILS	CAT I	CAT.II	CAT III A		
Nume Head of Training					Semnătură Head of Training					
ZFTT										
SIMULATOR AVION			Nume TRI/TRE					Semnătura		
SIM			ID			Avion:		Înmatriculare:		
Număr aterizări:			Timp la comenzi:			Număr aterizări:		Timp la comenzi:		
Data și locație						Data și aerodrom				
B Detalii privind examinarea practică										
PIC		COPI		a/c		SIM		IR CAT.		
Rută		Block off		Block on		Block time		Nr. aterizări		
Test îndemânare (obținere ATPL, calificare tip)					Verificare competență (revalidare, reînnoire calificare tip, calificare IR)					

Indicații:

- 1 Următoarele abrevieri sunt folosite în acest test:
 - A = Avion
 - FS = Simulator de zbor
 - FTD = Echipament de pregătire pentru zbor
 - OTD = Alte echipamente de pregătire pentru zbor
 - PF = Pilot la comenzi
 - PNF = Pilot care nu operează la comenzi
 - P = pregătit ca PIC sau copilot și ca PF și PNF pentru emitere calificare tip
 - X = Exercițiile se vor utiliza pe FS, iar în lipsa acestuia, manevrele și procedurile se vor putea executa pe avion, dacă este posibil
- 2 Exercițiile notate cu litera "M" sunt obligatorii pentru test de îndemânare/verificare competență
- 3 Un solicitant pentru obținere calificării de tip MPA sau ATPL(A), va opera ca PF în timpul tuturor secțiunilor testului. Solicitantul va demonstra deasemenea și abilitatea de a opera ca PNF.
- 4 Exercițiile marcate cu asterisc (*) se efectuează în numai în condiții de zbor instrumental. Dacă această condiție nu este îndeplinită în timpul verificării, calificarea de tip va fi restricționată la zbor VFR.
- 5 Un simulator de zbor va fi folosit la antrenamentul practic în cazul în care simulatorul face parte dintr-un curs aprobat pentru calificare de tip. Următoarele considerente sunt obligatorii la aprobarea unui curs:
 - (a) calificarea FS sau FNPT II, cf. JAR-STD
 - (b) calificările instructorilor și examinatorilor
 - (c) nr. ore alocate LOFT pentru cursul respectiv
 - (d) calificările și experiența anterioară de operare a pilotului aflat în pregătire
 - (e) nr. ore alocate pentru zbor sub supraveghere în cadrul cursului de calificare tip, în funcție de experiența solicitantului
- 6 **Limitări** – orientativ:

Înălțime:	În general -	±100 ft;
	Începerea ratării la înălțimea de decizie -	+50 ft / -0 ft;
	Înălțimea minimă de coborâre / altitudine -	+50 ft / -0 ft
Drum magnetic:	După mijloace radio -	±5°
Cap magnetic:	Apropiere de precizie - deviere jumătate de scală, direcție și pantă	
	Cu toate motoarele în funcțiune -	±5°
	Cu simularea cedării unui motor -	±10°
Viteză:	Cu toate motoarele în funcțiune -	±5 kt
	Cu simularea cedării unui motor -	+10 kt /-5kt
- 7 Solicitantul trebuie să promoveze toate secțiunile testului de îndemânare/verificarea competenței. Nepromovarea a mai mult de 5 exerciții va duce la repetarea întregului test. Nepromovarea unui număr de maxim 5 exerciții va duce la repetarea numai exercițiilor respective. Nepromovarea oricărui exercițiu în cadrul repetării testului, inclusive exercițiile promovate anterior, vor duce la repetarea întregului test.

P admis **R** admis după repetare **F** respins **N/A** neaplicabil **/** neefectuat

PREGĂTIRE PRACTICĂ						ATPL/ MPL		
						Calificare tip		
						Test îndemânare		
						Verificare comp.		
Manevre/Proceduri (incluzând MCC)	OTD	FTD	FS	A	Confirmare finalizare pregătire de către Instructor (inițialele instructorului)	Examinare nr1 în FS / A	Examinare nr2 în FS / A	Inițiale examinator la finalizare exercițiu
	2	3	4	5	6	7	8	9
SECȚIUNEA 1								
1 PREGĂTIREA ZBORULUI	P							
1.1 Calcularea performanțelor								
1.2 Inspecția vizuală a exteriorului avionului; localizarea fiecărei componente, scopul inspecției (<i>numai pt. avion</i>)	P			P				
1.3 Inspecția cabinei de pilotaj		P						
M 1.4 Folosirea checklist-ului înaintea pornirii motoarelor, procedurile de plecare verificarea echipamentului radio și de navigație selectarea și setarea frecvențelor de comunicație	P	P	P	P				
1.5 Rulajul în conformitate cu instrucțiunile ATC / instructorului				P	P			
M 1.6 Verificări înaintea decolării		P	P	P	P			
SECȚIUNEA 2								
2. Decolări								
2.1 Decolări normale cu diferite configurații ale flapsurilor, inclusiv decolarea rapidă			P	P				
2.2* Decolarea instrumentală; trecerea la zborul instrumental este cerută în timpul rotirii sau imediat după desprinderea de pistă	P		P	P				
2.3 Decolare cu vânt lateral (a/c dacă este posibil)	P		P	P				
2.4 Decolare la masa maximă de decolare (reală sau simulată)	P		P	P				
2.5 Decolare cu simularea cedării unui motor			P	P				
2.5.1* Imediat după atingerea vitezei V ₂ , sau * Pentru avioanele care nu sunt certificate ca avioane de transport (JAR/FAR 25) sau ca avioane "commuter" (SFAR 23), cedarea motorului nu va fi simulată decât după ce se atinge înălțimea de 500 ft deasupra capătului pistei. Pentru avioanele care au aceleași performanțe ca avi- oanele din categoria de trans-port, în privința masei de de-colare și altitudinii densimetrice instructorul poate simula cedarea unui motor la scurt timp după atingerea vitezei V ₂ .								
M 2.5.2* între V ₁ și V ₂ , sau			P	X		FS only		
M 2.6* Întreruperea decolării la o viteză rezonabilă înaintea atingerii vitezei V ₁ .			P	X				

Formular RCAA test îndemânare ATPL(A) & TR MPA ROM

1	2	3	4	5	6	7	8	9
SECȚIUNEA 3								
3 Manevre și Proceduri de Zbor								
3.1 Viraje cu și fără spoilers								
			P	P				
3.2 Buffet Mach la atingerea numărului Mach critic, și alte caracteristici de zbor specifice avionului (ex. ruluu olandez).								
			P	X				
3.3 Operarea normală a sistemelor și comenzilor de pe panoul "engineer"								
P	P	P	P	P				
M 3.4 Operarea normală și anormală a următoarelor sisteme:								
P	P	P	P	P				Min 3 exerciții anorm. Vor fi selectate de la 3.4.0 – 3.4.14 inclusiv
3.4.0 Motorul (după caz elicea)								
P	P	P	P	P				
3.4.1 Presurizarea și condiționarea								
P	P	P	P	P				
3.4.2 Sistemul Pitot/static								
P	P	P	P	P				
3.4.3 Sistemul de combustibil								
P	P	P	P	P				
3.4.4 Sistemul electric								
P	P	P	P	P				
3.4.5 Sistemul hidraulic								
P	P	P	P	P				
3.4.6 Comenzile de zbor și sistemul de trimerare								
P	P	P	P	P				
3.4.7 Sistemul anti-givraj și de degivrare, sistemul de încălzire a geamului								
P	P	P	P	P				
3.4.8 Pilotul automat / directorul de zbor								
P	P	P	P	P				
3.4.9 Dispozitivele de avertizare a angării sau dispozitivele de evitare a angajării, și sistemele de creștere a stabilității								
P	P	P	P	P				
3.4.10 Sistemul de avertizare a apropierii periculoase de sol, radarul meteo, radio-altimetrul, transponderul								
		P	P	P				
3.4.11 Echipamente radio, echipamente de navigație, instrumente de bord, sistemul de management a zborului (FMS)								
P	P	P	P	P				
3.4.12 Trenul de aterizare și sistemul de frânare								
P	P	P	P	P				
3.4.13 Sistemul de flaps și slats								
P	P	P	P	P				
3.4.14 APU								
P	P	P	P	P				
M 3.6 Proceduri anormale și urgență								
								se vor selecta min. 3 exerciții de la 3.6.1 la 3.6.9
3.6.1 Simulări de incendiu ex.: motor, APU, cabină, compartiment cargo, cabina de conducere, aripă și sistemul electric, incluzând evacuarea avionului								
		P	P	P				
3.6.2 Controlul și evacuarea fumului								
		P	P	P				
3.6.3 Cedarea motorului, oprirea și pornirea motorului la o înălțime de siguranță								
		P	P	P				
3.6.4 Largare combustibil (simulare)								
		P	P	P				

1	2	3	4	5	6	7	8	9
3.6.5 Vânt de forfecare la decolare / aterizare			P	X		FS only		
3.6.6 Depresurizarea simulată a cabinei / Coborâre de urgență			P	P				
3.6.7 Incapacitatea unui membru al echipajului de conducere		P	P	P				
3.6.8 Alte proceduri de urgență așa cum sunt prezentate în Manualul de Zbor al avionului		P	P	P				
3.6.9 eveniment ACAS	P	P	P	X		FS only		
3.7 Viraje strânse de 180° și 360°, la stânga și la dreapta cu înclinare de 45°.		P	P	P				
3.8 Recunoașterea promptă și luarea contra-măsurilor necesare în cazul vitezei de angajare la apropiere (până la activarea dispozitivului de avertizare a angajării) în configurație de decolare (flapsurile în configurație de decolare), în configurație de zbor de croazieră și în configurația de aterizare (flapsurile în poziția de aterizare, trenul scos)			P	P				
3.8.1 Recuperare din angajare totală sau după activarea dispozitivului de avertizare a angajării în configurația de urcare, croazieră și de apropiere			P	X				
3.9 Proceduri de zbor instrumental M 3.9.1* Respectarea rutelor de plecare și sosire și a instrucțiunilor ATC		P	P	P				
3.9.2* Proceduri de așteptare		P	P	P				
3.9.3* Apropieri ILS până la o înălțime de decizie nu mai mică de 60 m (200 ft.)								
M 3.9.3.1* manual, fără sistemul director al zborului			P	P		Skill test only		
3.9.3.2* manual, cu sistemul director al zborului			P	P				
M 3.9.3.3* automat, cu pilotul automat			P	P				
M 3.9.3.4* manual, cu simularea unui motor inoperant; cedarea unui motor trebuie simulată pe perioada apropierii finale, înaintea depășirii OM până la atingerea pistei sau pe durata procedurii complete de ratare.			P	P				
<i>Pentru avioanele care nu au fost certificate ca avioane de transport (JAR/FAR 25) sau ca avioane commuter (SFAR 23), apropierea în condițiile simulării cedării unui motor și procedura de ratare va fi executată împreună cu apropierea de non-precizie așa cum este prezentat în 3.9.4. Procedura de ratare va fi inițiată în momentul atingerii înălțimii de obstacolare publicată (OCH/A), dar nu mai târziu de atingerea unei înălțimi/altitudini de coborâre (MDH/A) de 500 ft deasupra pragului pistei. Pentru avioanele care au aceleași performanțe ca avioanele din categoria de transport referitoare la masa de</i>								

Formular RCAA test îndemânare ATPL(A) & TR MPA ROM

1	2	3	4	5	6	7	8	9
decolare și altitudine densimetrică, instructorul poate simula cedarea unui motor în conformitate cu 3.9.3.4								
M 3.9.4 Apropiere NDB sau VOC/LOC până la MDH/A			P	P				
3.9.5 Apropiere în "circling" în următoarele condiții: (a)* apropiere până la altitudinea minimă de apropiere în "circling" pentru aerodromul în cauză, în conformitate cu facilitățile locale de apropiere instrumentală, în condiții de zbor simulat; <u>urmată de:</u> (b) apropiere în "circling" până la o altă pistă poziționată la cel puțin 90° față de axul apropierii finale folosit la punctul (a), la altitudinea minimă autorizată pentru apropierea în "circling"; Notă: dacă (a) și (b) nu sunt posibile din motive ATC, poate fi simulat un exercițiu în condiții de vizibilitate redusă			P	P				
SECȚIUNEA 4								
4 Proceduri pentru apropiere întreruptă			P	P				
4.1* Procedura de ratare cu toate motoarele operante* după o apropiere ILS la atingerea înălțimii de decizie								
4.2* Alte proceduri de apropiere întreruptă			P	P				
M 4.3* Procedura manuală de ratare cu simularea cedării unui motorului după o apropiere instrumentală la atingerea înălțimii de decizie DH, MDH sau MAPt			P	P				
4.4 Întreruperea aterizării la 15 m (50 ft) deasupra capătului pistei și ratarea.			P	P				
SECȚIUNEA 5								
5 Aterizări			P					
5.1* Aterizări normale de asemenea după o apropiere ILS cu tranziție la zbor la vedere, la atingerea DH.								
5.2 Aterizare cu simularea blocării stabilizatorului orizontal în orice poziție <i>out-of-trim</i> .			P	X				
5.3 Aterizări cu vânt lateral (a/c dacă este posibil)			P	P				
5.4 Zbor în zona de așteptare și aterizare fără flaps și slats sau cu flaps și slats parțial extinse			P	P				
M 5.5 Aterizare cu simularea motorului critic inoperant			P	P				
M 5.6 Aterizare cu două motoare inoperante: - Avioane cu trei motoare: motorul central și un motor lateral, dacă este posibil în conformitate cu AFM. - Avioane cu patru motoare: două motoare de pe aceeași parte			P	X		FS	skill test only	
OBSERVAȚII: Cerințele pentru extinderea calificării de tip, CAT II / III sunt specificate la JAR FCL 1.180. Operațiunile CAT II / III se vor efectua în conformitate cu regulile de operare aplicabile								

1	2	3	4	5	6	7	8	9
SECȚIUNEA 6								
6. Autorizarea adițională la o calificare de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălțime de decizie (DH) mai mică de 60 m (200ft)(CAT II / III) Următoarele manevre și proceduri reprezintă cerințele minime de pregătire pentru autorizarea apropiierilor instrumentale până la o înălțime de decizie (DH) mai mică de 60 m (200ft). Pe durata următoarelor apropieri instrumentale și a procedurilor de apropiere întreruptă vor fi folosite toate echipamentele impuse de certificarea de tip a avionului pentru apropierea instrumentală până la o DH mai mică de 60 m (200ft). M6.1* Decolare întreruptă la RVR minim autorizat.								
M 6.2* Apropieri ILS În condiții simulate de zbor instrumental până la DH aplicabilă, folosind sistemul de ghidarea a zborului; vor fi observate procedurile standard de coordonare a echipajului (împărțirea sarcinilor, proceduri „call out”, supravegherea reciprocă, schimbul de informații și susținerea).								
M 6.3* Procedura de ratare după apropierea indicată la punctul 6.2, la atingerea DH Pregătirea va include de asemenea o procedură de ratare cauzată de RVR insuficient (simulat), vânt de forfecare (wind shear), abatere excesivă a avionului față de limitele de apropiere pentru o apropiere reușită și cedarea echipamentului de sol/de bord înainte de atingerea DH, și ratarea în condițiile simulate de cadere a echipamentului de bord								
M 6.4* Aterizare (aterizări) / monitorizare cu stabilirea referinței vizuale la atingerea DH după o apropiere instrumentală. În funcție de sistemul specific de ghidare a zborului, va fi efectuată o aterizare automată								
Calificativ final								
Semnătura instructorului								

Solicitantul trebuie să demonstreze abilitatea de a:

- opera avionul fără a depăși limitările acestuia;
- efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe;
- raționa corect și de a supraveghea situația aeriană;
- aplică cunoștințele de aeronautică;
- menține controlul avionului în orice moment în așa fel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială;
- înțelege și aplică procedurile de cooperare în echipaj multiplu și în caz de incapacitate, și
- comunică eficient cu ceilalți membri ai echipajului, dacă este cazul.

REZULTAT	ADMIS		RESPINS	
Nume Prenume EXAMINATOR	Semnătura		Nr. Autorizație Nr. Licență	
Loc examinador	L/H <input type="checkbox"/>	R/H <input type="checkbox"/>	Rear <input type="checkbox"/>	

Notă: Pregătire practică va fi confirmată prin documentele de calificare de tip continute în OM Partea D, completate corespunzător.