

Anexa 91

AACR No. \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

**CERERE PENTRU  
PREGĂTIRE, TEST DE ÎNDEMÂNARE ȘI VERIFICARE A COMPETENȚEI PENTRU  
MPL ȘI ATPL, PENTRU CALIFICĂRILE DE TIP ȘI DE CLASĂ, PRECUM ȘI PENTRU  
VERIFICĂRI ALE COMPETENȚEI ÎN CAZURILE BIR ȘI IR**

*Va rog să completați formularul cu litere mari utilizând cerneală albastră.*

Nume:	Aeronavă:	SE: A	H	MP: A	H
Prenume:		ME: A	H	MP: A	H
Semnătură:					
Operatiunea:		SP		MP	
Tipul licenței deținute:	Checklist:	Înregistrare instruire:	Calificare de tip:		
Număr licență:	Test de îndemânare:		Calificare de clasă:		IR:
Statul de emitere a licenței:			Verificare de competență:		ATPL:

<b>1</b>	<b>Instruire teoretică pentru editarea calificării de clasă și tip făcută în timpul acestei perioade</b>
De la:	La:
Nota obținută:	% (Promovare 75%):
Semnătură HT:	Nume/prenume cu litere mari:

<b>2</b>	<b>FSTD</b>
FSTD (tip aeronavă):	Trei sau mai multe axe: Da Nu
Fabricant FSTD:	Sistem sau mișcare: Ajutor vizual: Da Nu
Operator FSTD:	Cod ID FSTD :
Timp total de instruire la comandă:	Apropiere instrumentală la aerodrom la o altitudine sau înălțime de decizie :
Locație, dată și oră:	Tip și număr licență:
Instructor calificare de tip	Instructor calificare de clasă Instructor
Semnătură instructor:	Nume/prenume cu litere mari:

<b>3</b>	<b>Flight training: in the aircraft</b>	<b>in the FSTD (for ZFTT)</b>
Tip aeronavă:	Înregistrare:	Timp de zbor la comanzi:
Decolare:	Aterizare:	Aerodrom folosit pentru instruire (decolare, apropiere și aterizare):
Ora de decolare:	Ora de aterizare:	
Locația și data:	Tip și număr licență: deșinută:	
Instructor calificare de tip	Instructor calificare cde clasă	
Semnătură instructor:	Nume/prenume cu litere mari:	

<b>4</b>	<b>Test de îndemânare</b>	<b>Verificare de competență</b>
Detalii test de îndemânare sau verificare de competență:		
Aerodrom:		Timp de zbor total:
Ora de decolare:		Ora de aterizare:
Admis	Admis partial	Respins
Locația și data:		Motivul, în cay de nepromovare:
Număr certificat examinator (dacă este necesar):		Înregistrare aeronavă:
Semnătură examinator:		Tip și număr licență:
		Nume/prenume cu litere mari:

**A. GENERALITĂȚI:**

1. Persoanele care solicită un test de îndemânare trebuie să fi efectuat instruirea pe aceeași clasă sau același tip de aeronave ca și cele care urmează a fi folosite pentru test.

1a. Pregătirea pe FFS în conformitate cu punctele 1b și 1c din prezenta secțiune se completează cu pregătirea pentru decolare și aterizare pe o aeronavă cu un singur pilot operată în operațiuni cu un singur pilot sau multipilot sau pe o aeronavă multipilot, după caz, în conformitate cu punctul 17 din prezenta

secțiune, cu excepția cazului în care pregătirea se finalizează în conformitate cu punctul FCL.730.A sau constituie pregătire pentru copiloți suplimentari pentru rută în conformitate cu secțiunea B punctul 6 litera (i) din prezentul apendice.

1b. Pregătirea pentru calificările de tip MPA și PL se efectuează pe un FFS sau, în mod combinat, pe FSTD-uri și pe FFS. Testul de îndemănare sau verificarea competenței pentru calificările de tip MPA și PL și pentru eliberarea unei ATPL și a unei MPL se efectuează pe un FFS, dacă este disponibil.

1c. Pregătirea, testul de îndemănare sau verificarea competenței pentru calificările de clasă sau de tip pentru SPA și elicoptere se efectuează pe oricare dintre următoarele:

un FFS disponibil și accesibil sau într-o combinație a acestor FFS și FSTD;

în mod combinat, pe FSTD-uri și pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FFS;

pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FSTD

1d. Prin derogare de la punctul 1c, pregătirea, testul de îndemănare sau verificarea competenței pentru calificările de clasă sau de tip pentru elicopterele necomplexe SPA și pentru elicopterele necomplexe se pot desfășura pe o combinație între FSTD și aeronavă, chiar dacă un FFS este disponibil și accesibil.

1e. Prin derogare de la punctul 1c, pregătirea, testul de îndemănare sau verificarea competenței pentru oricare dintre următoarele elemente se poate desfășura în conformitate cu punctul 1c litera (a), (b) sau (c), indiferent de disponibilitatea și de accesibilitatea FFS sau FSTD:

- avioane necomplexe cu un singur pilot, altele decât cele de înaltă performanță;
- TMG-uri;
- elicoptere necomplexe pentru care configurația maximă certificată a locurilor nu depășește cinci locuri.

1f. Dacă în timpul pregătirii, al testării sau al verificării se utilizează FSTD-uri, adecvarea FSTD-urilor utilizate se verifică în raport cu «Tabelul de funcții și teste subiective» aplicabil și cu «Tabelul testelor de validare a FSTD» aplicabil, incluse în documentul principal de referință aplicabil dispozitivului utilizat. Trebuie luate în considerare toate restricțiile și limitările indicate în certificatul de calificare al dispozitivului.

2. În cazul în care nu se obține promovarea la toate exercițiile testului după două încercări, este necesară o instruire suplimentară.

3. Nu există o limită a numărului de teste de îndemănare cu un singur pilot sau variante unde pilotul este deja calificat.

## **CONȚINUTUL ANTRENAMENTULUI/TESTULUI DE ÎNDEMĂNARE/VERIFICARE A COMPETENȚEI**

4. Cu excepția cazului în care se stabilește altfel în OSD-ul stabilit conform cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012 (OSD), programa de instruire în zbor, testul de îndemănare și verificarea a competenței trebuie să respecte prezentului formular. Programa, testul de îndemănare și verificarea competenței pot fi reduse pentru a acorda credit pentru experiența anterioară pe tipuri de aeronave similare, așa cum este stabilit în OSD.

5. Cu excepția testelor de îndemănare pentru eliberarea unui ATPL, atunci când acest lucru este definit în OSD-ul aeronavei specifice, se poate acorda o creditare a exercițiilor din testul de îndemănare comune altor tipuri sau variante unde pilotul este deja calificat

## **EXECUTAREA TESTULUI DE ÎNDEMĂNARE/A VERIFICĂRII DE COMPETENȚĂ**

6. Examinatorul poate alege între diferite scenarii de testare sau verificare a competențelor care conțin operații simulate relevante, elaborate și aprobate de autoritatea competentă. Vor fi utilizate simulatoare de zbor complete și alte dispozitive de antrenament, dacă sunt disponibile, astfel cum se prevede în prezenta parte.

7. În timpul verificării competenței, examinatorul verifică păstrarea unui nivel adecvat de cunoștințe teoretice de către titularul calificării de clasă sau de tip.

8. În cazul în care solicitantul alege să rezilieze un test de îndemănare din motive considerate adecvate de către examinator, solicitantul trebuie să reia întregul test de îndemănare. În cazul în care testul se încheie din motive considerate adecvate de către examinator, numai acele secțiuni neterminate se testează într-un zbor suplimentar.

9. Examinatorul poate permite solicitantului repetarea a oricărei manevre sau proceduri a testului. Examinatorul poate opri testul în orice etapă dacă consideră că este necesară retestare completă.

10. Solicitantul este obligat să zboare cu aeronava doar dintr-o poziție în care funcționează PIC sau copilot, după caz, și să efectueze testul ca și cum testul de îndemănare / verificare s-ar face în condițiile unui singur pilot. Responsabilitatea pentru zbor se alocă în conformitate cu reglementările naționale.

11. În timpul pregătirii înainte de zbor pentru testare, solicitantul trebuie să stabilească regimul motoarelor și vitezele. Solicitantul îi indică examinatorului verificările și sarcinile efectuate, inclusiv identificarea echipamentelor radio. Verificările se efectuează în conformitate cu lista de verificare specifică aeronavei pe care se susține testul și, dacă este cazul, cu conceptul MCC. Datele privind performanța la decolare, apropiere și aterizare se calculează de către solicitant în conformitate cu manualul de operare sau manualul de zbor al aeronavei utilizate. Înălțimile/altitudinile de decizie, înălțimile/altitudinile minime de coborâre și punctele de apropiere întreruptă sunt convenite cu examinatorul.

12. Examinatorul nu se implică în operaerea aeronavei, cu excepția cazului în care intervenția este necesară din motive de siguranță sau pentru evitarea întârzierilor inacceptabile pentru restul traficului

## **CERINȚE SPECIFICE PRIVIND PREGĂTIREA, TESTUL DE ÎNDEMĂNARE ȘI VERIFICAREA COMPETENȚEI PENTRU CALIFICĂRILE DE TIP PENTRU AERONAVE MULTIPILOT, PENTRU AERONAVE CU UN SINGUR PILOT ATUNCI CÂND SUNT PILOTATE ÎN OPERARE MULTIPILOT, PENTRU MPL ȘI PENTRU ATPL**

13. Testul de îndemănare pentru o aeronavă multipilot sau un avion cu un singur pilot exploatat în operațiuni multipilot se efectuează în condiții de echipaj multipilou. Un alt solicitant sau un alt pilot calificat care este titularul respectivei calificări de tip poate îndeplini funcția celui de-al doilea pilot. Dacă se folosește o aeronavă, al doilea pilot este examinatorul sau un instructor.

14. Solicitantul operează ca PF în timpul tuturor secțiunilor testului de îndemănare, cu excepția procedurilor anormale și de urgență, care pot fi efectuate ca PF sau PNF, în conformitate cu MCC. Persoana care solicită obținerea unei calificări de tip pentru aeronave multipilot sau ATPL trebuie să demonstreze și abilitatea de a acționa ca PNF. Solicitantul poate alege fie scaunul din stânga, fie scaunul din dreapta pentru testul de îndemănare, dacă de pe scaunul ales se pot executa toate elementele testului.

15. Următoarele aspecte se verifică în mod special de către examinator în cazul solicitanților unei ATPL sau ai unei calificări de tip pentru aeronave multipilot sau pentru operațiuni multipilot pe un avion cu un singur pilot extinse la sarcinile unui PIC, indiferent dacă solicitantul acționează ca PF sau PNF:

- gestionarea cooperării în cadrul echipajului;
- un control continuu al operării aeronavei printr-o supraveghere corespunzătoare; și
- stabilirea priorităților și luarea deciziilor în conformitate cu aspectele privind siguranța și reglementările relevante adecvate situației operaționale, inclusiv situațiile de urgență.

16. Testul/verificarea se efectuează în condiții IFR, în cazul în care este inclusă calificarea IR, și, pe cât posibil, se realizează într-un mediu de transport aerian comercial simulat. Un element esențial care trebuie verificat este capacitatea solicitantului de a planifica și efectua un zbor pe baza materialelor de informare de rutină.

17. În cazul în care cursul pentru calificarea de tip a inclus mai puțin de 2 ore de pregătire pentru zbor pe aeronavă, solicitanții trebuie, înainte sau după testul de îndemănare, să efectueze o pregătire pentru zbor pe aeronavă.

O astfel de pregătire pentru zbor aprobată, trebuie să includă manevre de decolare și aterizare și se efectuează de către un instructor calificat, sub responsabilitatea:

- unui ATO; sau
- unei organizații care deține un AOC eliberat în conformitate cu anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 și aprobat în mod special pentru o astfel de formare; sau
- unui instructor, în cazurile în care nu este aprobată nicio pregătire de zbor pentru aeronavele SP la un titular de ATO sau AOC, iar instruirea de zbor a aeronavei a fost aprobată de autoritatea competentă a solicitanților.

Un certificat de absolvire a cursului de calificare de tip, inclusiv pregătirea de zbor la bordul aeronavei, este transmis autorității competente înainte ca noua calificare de tip să fie înscrisă în licența solicitanților.

18. Pentru antrenamentul de recuperare UPSET, „eveniment de angajare” înseamnă o angajare la limită sau o angajare. Un FFS poate fi utilizat de către ATO fie pentru a antrena recuperarea dintr-o angajare, fie pentru a demonstra caracteristicile specifice tipului de angajare, sau ambele, cu condiția ca:

- FFS să fi fost calificat în conformitate cu cerințele speciale de evaluare din CS-FSTD(A); și
- ATO a demonstrat cu succes autorității competente că orice transfer negativ de formare este atenuat.

## **B. CERINȚE SPECIFICE FUNCȚIE DE CATEGORIA DE AERONAVE**

(1) În cazul avioanelor cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, solicitanții trebuie să promoveze toate secțiunile testului de îndemănare sau a verificării de competență. Nepromovarea oricărui exercițiu dintr-o secțiune face ca solicitanții să nu promoveze întreaga secțiune. Dacă nu promovează o singură secțiune, ei vor repeta doar acea secțiune. Nepromovarea a mai mult de o secțiune duce la repetarea a întregului

test de îndemânare sau a verificării de competență. Nepromovarea oricărei secțiuni, în cazul unei retestări sau a unei reverificări, inclusiv a acelor secțiuni care au fost trecute la o încercare anterioară, duce la repetarea întregului test de îndemânare sau verificare de competență. Pentru avioanele multimotor cu un singur pilot, se trece la secțiunea 6 a testului sau verificării relevante, care se referă la zborul asimetric

(2) În cazul avioanelor complexe de înaltă performanță multipilot și cu un singur pilot, solicitantii trebuie să promoveze toate secțiunile testului de îndemânare sau a verificării de competență. Nepromovarea a mai mult de cinci exerciții duce la susținerea de către solicitantii a întregului test sau a întregii verificări de competență. Solicitanții care nu promovează cinci sau mai puține exerciții vor relua exercițiile nepromovate. Nepromovarea oricărui exercițiu, la retestare sau reverificare, inclusiv acele elemente care au fost trecute la o încercare anterioară, duce la repetarea întregii verificări de competență sau întregului test de îndemânare.

## LIMITE ALE TESTULUI DE ZBOR

3. Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a:

- opera avionul în limitele sale;
- finaliza toate manevrele cu finețe și precizie;
- exercita o bună judecată și o bună capacitate de zbor;
- aplica cunoștințele aeronautice;
- menține controlul asupra avionului în orice moment, astfel încât rezultatul cu succes al unei proceduri de zbor sau manevre de zbor să nu fie niciodată pus la îndoială;
- înțeleagă și aplica procedurile de coordonare și incapacitate a echipajului, dacă este cazul; și
- comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului, dacă este cazul.

4. Se aplică următoarele limite, corectate pentru a ține cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrabilitate și performanța avionului utilizat:

### LIMITĂRI:

#### 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°
Pentru deviații "unghiulare"	deviație jumătate de scală azimut și pantă de coborâre (ex. LPV, ILS, MLS, GLS)
deviații „liniare” 2D (LNAV) și 3D (LNAV / VNAV)	abaterea/deviația de la drumul obligat se limitează în mod normal la ± ½ din valoarea RNP asociată procedurii. Sunt permise deviații scurte de la acest standard până la maximum 1 dată valoarea RNP.

deviații verticale lineare 3D (ex. RNP APCH (LNAV / VNAV) utilizând funcția VNAV barometrică

maximum – 75 ft sub profilul vertical în orice moment și maximum + 75 ft peste profilul vertical la maximum 1 000 ft deasupra nivelului aerodromului.

#### Cap magnetic:

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

## CONTENT OF THE TRAINING/SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK

5. Single-pilot aeroplanes, except for high performance complex aeroplanes

(a) Următoarele simboluri folosite în acest test înseamnă:

P = pregătit ca PIC sau copilot și ca PF și PM.

OTD = Alte echipamente de instruire pot fi utilizate pentru acest exercițiu

X = pentru acest exercițiu se folosesc simulatoare (FFS), dacă sunt disponibile; în caz contrar, se utilizează o aeronavă dacă este adecvată pentru manevra sau procedura respectivă.

P# = în completarea pregătirii, se efectuează inspecția avionului sub supraveghere.

(b) Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (→).

Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:

A = Avion

FFS = Simulator complet de zbor

FSTD = Echipament de instruire zbor simulat

(c) Elementele marcate cu (\*) din secțiunea 3B și, pentru multi-motor secțiunea 6, vor fi zburate/operate numai prin referire instrumentală, dacă revalidarea/reînnoirea unui IR este inclusă în testul de îndemânare sau verificare a competenței. Dacă articolele marcate cu stea (\*) nu sunt zburate/operate numai prin referire instrumentală, în timpul testului de îndemânare sau al verificării competenței și, când nu există creditarea privilegiilor IR, calificarea de clasă sau de tip va fi limitată doar la VFR.

(d) Secțiunea 3A se completează pentru a revalida o calificare de tip sau de clasă multimotoare, numai VFR, în cazul în care experiența necesară în 10 sectoare de rută în ultimele 12 luni nu a fost finalizată. Secțiunea 3A nu este necesară dacă secțiunea 3B este completată

(e) Litera „M” înscrisă în coloana de validare a testului de îndemânare sau a verificării competenței arată caracterul obligatoriu al exercițiului.

(f) Trebuie utilizat un FFS sau un FNPT II doar pentru pregătire practică în cazul calificărilor de clasă/tip sau în cazul avioanelor multimotor, doar dacă această pregătire face parte dintr-un curs aprobat de clasă sau de tip. Următoarele considerente se aplică aprobării cursului:

(i) calificarea FSTD conform cerințelor relevante din anexa VI (partea ARA) și anexa VII (partea ORA);

(ii) calificările instructorilor;

(iii) numărul de ore de pregătire pe FSTD asigurate în cadrul cursului; și

(iv) calificările și experiența anterioară, pe tipuri similare, ale pilotului aflat în pregătire.

(f) Manevrele și procedurile includ MCC pentru avioane multipilot și pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot în operațiuni multipilot.

(g) Manevrele și procedurile se desfășoară ca pilot unic pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot în operațiuni cu un singur pilot.

(h) În cazul avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, dacă un test de îndemânare sau o verificare a competenței se efectuează în operațiuni multipilot, calificarea de tip se limitează la operațiunile multipilot. Dacă se au în vedere privilegiile de pilot unic, trebuie efectuate suplimentar, ca pilot unic, manevre/procedurile de la 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 și cel puțin o manevră/procedură din secțiunea 3.4.

(i) În cazul unei calificări de tip limitate eliberate în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (e), solicitantii trebuie să îndeplinească aceleași condiții ca alți solicitanții ai calificării de tip, cu excepția exercițiilor practice legate de fazele de decolare și de aterizare.

(j) Pentru a obține sau a menține privilegiul PBN, una dintre apropieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător.

## **D. CERINTE SPECIFICE FUNCȚIE DE CATEGORIA DE AERONAVE**

(1) În cazul avioanelor complexe de înaltă performanță cu mai mulți piloți precum și în cazul celor cu un singur pilot, solicitantul trebuie să treacă toate secțiunile testului de îndemânare sau de verificare a competenței. Nepromovarea a mai mult de 5 puncte impune solicitantului să efectueze din nou întregul test sau verificare. Orice solicitant care nu promovează 5 sau mai puține puncte trebuie să reia punctele nepromovate. Nepromovarea a oricărui punct, în cazul retestării sau re-verificării, inclusiv acele elemente care sunt nepromovate dintr-o încercare anterioară, duce la solicitarea reexecutării întregului test. Secțiunea 6 nu face parte din testul de îndemânare ATPL sau MPL. În cazul în care solicitantul nu promovează sau nu execută punctul 6, calificarea de tip este eliberată fără privilegiul CAT II sau CAT III. Pentru a extinde privilegiile de calificare de tip pe CAT II sau CAT III, solicitantul trebuie să promoveze secțiunea 6 pe tipul corespunzător de aeronavă.

## **F. CONȚINUTUL ANTRENAMENTULUI / TESTUL DE ABILITATE / VERIFICAREA COMPETENȚEI**

5. Avioane cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță

(a) Următoarele simboluri înseamnă:

P = Antrenat ca PIC sau copilot precum și ca PF și PM

OTD = Pentru acest exercițiu pot fi utilizate alte dispozitive de antrenament

X = Pentru acest exercițiu se va utiliza un FFS; în caz contrar, se utilizează un avion dacă este adecvat pentru manevră sau procedură

P # = Instruirea trebuie completată de inspecția supravegheată a avionului

(b) Pregătirea practică se va desfășura cel puțin la nivelul echipamentului de antrenament prezentat ca (P) sau poate fi efectuat pe orice nivel superior al echipamentului indicat de săgeată (---->).

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

A = avion

FFS = simulator de zbor complet

FSTD = dispozitiv de antrenament de simulare a zborului

(c) Punctele marcate cu stea (\*) din secțiunea 3B precum și cele pentru multi-motor din secțiunea 6, vor fi zburate numai folosindu-se instrumente, dacă revalidarea/reînnoirea unui IR este inclusă în testul de îndemânare sau de verificare a competenței. Dacă punctele marcate cu stea (\*) nu sunt zburate instrumental, în timpul testului de îndemânare sau a verificării de competență și atunci când nu există creditarea privilegiilor IR, calificările de clasă sau tip vor fi limitate la VFR.

(d) Secțiunea 3A trebuie completată pentru a revalida o calificare de clasă sau tip multi-motor, numai VFR, în cazul în care în ultimele 12 luni nu a fost finalizată 10 sectoare de rută. Secțiunea 3A nu este necesară dacă secțiunea 3B este completată.

(e) În cazul în care litera „M” apare în coloane, aceasta indică un exercițiu obligatoriu sau o alegere din care trebuie selectate mai multe exerciții.

(f) Se utilizează un FSTD pentru pregătirea practică pentru calificările de tip sau clasa ME, dacă fac parte dintr-un curs aprobat clasificare de clasă sau tip. Următoarele considerații se vor aplica aprobării cursului:

(i) calificarea FSTD, astfel cum este stabilită în cerințele relevante din anexa VI (partea-ARA) și anexa VII (partea-ORA);

(ii) calificările instructorilor;

(iii) cantitatea de ore de instruire FSTD oferită în cadrul cursului; și

(iv) calificările și experiența anterioară pe tipuri similare ale piloților într-un curs de instruire.

(g) Pentru a exercita privilegiile unei calificări de clasă sau de tip în operațiuni multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) sau (da), piloți care au deja dreptul să opereze clasa sau tipul relevant de avion în operațiuni cu un singur pilot trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

(i) să finalizeze un curs de diferențe care să conțină manevre și proceduri, inclusiv MCC, precum și exercițiile prevăzute în secțiunea 7 utilizând gestionarea amenințărilor și a erorilor (TEM), CRM și factori umani în cadrul unei organizații care este specificată la punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i);

(ii) să promoveze o verificare a competenței în operațiuni multipilot.

(h) Pentru a exercita privilegiile unei calificări de tip în operațiuni cu un singur pilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d), piloții care au deja dreptul să piloteze tipul relevant de avion în operațiuni multipilot trebuie să fie formați într-o organizație specificată la punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i) și verificați pentru următoarele manevre și proceduri suplimentare în operațiuni cu un singur pilot:

(i) pentru avioanele SE, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B;

(ii) pentru avioanele ME, 1.6, secțiunea 6 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B.

(i) Piloții care au dreptul să exercite privilegiile unei calificări de clasă sau de tip atât în operațiuni cu un singur pilot, cât și în operațiuni multipilot în conformitate cu literele (g) și (h) își pot menține privilegiile pentru ambele forme de operare prin efectuarea unuia dintre elementele de mai jos:

(i) două verificări de competență, una în operațiuni cu un singur pilot și alta în operațiuni multipilot;

(ii) o verificare a competenței în operațiuni multipilot, în plus față de exercițiile menționate la litera (h) subpunctul (i) sau (h) subpunctul (ii), după caz, în operațiuni cu un singur pilot.

Verificările de competență pentru revalidarea sau reînnoirea calificărilor de clasă includ întotdeauna exercițiile menționate la litera (h) subpunctul (i) sau (h) subpunctul (ii), după caz, în operațiuni cu un singur pilot.

j) Pentru a elimina o restricție privind operațiunile multipilot dintr-o calificare de tip pentru un avion cu un singur pilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 2, piloții trebuie să se conformeze literei (h).

k) Instruirea, testarea și verificarea trebuie să urmeze tabelul menționat mai jos.

(i) Instruire la un ATO, testarea și verificarea cerințelor pentru privilegiul SP

(ii) Instruirea la un ATO, testarea și verificarea cerințelor pentru privilegiul MP

(iii) Instruirea la un ATO, testarea și verificarea cerințelor pentru piloții care dețin privilegiul de SP care dorește pentru prima dată privilegiul MP (curs de trecere)

(iv) Instruirea la un ATO, testarea și verificarea cerințelor pentru piloții care dețin privilegiul MP care dorește pentru prima dată privilegiul SP (curs de trecere)

(v) Instruire la un ATO și verificarea cerințelor pentru revalidarea și reînnoirea combinată a privilegiilor SP și MP

(l) Pentru a obține sau a menține privilegiul PBN, una dintre apropieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător.

Prin derogare de la primul paragraf, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN se efectuează pe o aeronavă sau pe un FSTD reprezentând aeronava respectivă, care nu sunt echipate pentru manevrele RNP APCH, se permite ca verificarea competenței să nu includă exerciții RNP APCH. În astfel de cazuri, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricția se ridică dacă pilotul a efectuat o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH pentru clasa sau tipul relevant.

6. Avioane multipilot și avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot

(a) Următoarele simboluri înseamnă:

P = instruit ca PIC sau copilot și ca PF și PM pentru eliberarea unei calificări de tip, după caz.

OTD = Alte dispozitive de antrenament ce pot fi utilizate pentru acest exercițiu.

X = Un FFS va fi utilizat pentru acest exercițiu; în caz contrar, se va utiliza un avion, dacă este cazul pentru manevră sau procedură.

P# = Instruirea va fi completată de inspecția supravegheată a avionului.

(b) Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de antrenament indicat ca (P) sau poate fi efectuată până la orice nivel superior de echipament indicat de săgeata (---->).

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

A = avion

FFS = simulator de zbor complet

FSTD = dispozitiv de antrenament simulator de zbor

(c) Elementele marcate cu stea (\*) vor fi zburate/operate numai prin referire instrumentală.

(d) În cazul în care litera „M” apare în coloana testului de îndemânare sau a verificării competenței, aceasta va indica un exercițiu obligatoriu sau o alegere în cazul în care apar mai multe exerciții.

(e) Trebuie utilizat un FFS, pentru pregătirea și testare practică, dacă FFS face parte dintr-un curs de calificare de tip aprobat. Următoarele considerații se vor aplica la aprobarea cursului:

(i) calificările instructorilor;

(ii) calificarea și cantitatea de formare oferită în cadrul cursului într-un FSTD; și

(iii) calificările și experiența anterioară pe tipuri similare de piloți aflați în pregătire.

(f) Manevrele și procedurile includ MCC pentru avioanele multipilot și pentru avioanele complexe de înaltă performanță cu un singur pilot în operațiuni multipilot.

(g) Manevrele și procedurile se desfășoară în rol cu un singur pilot pentru avioanele complexe de înaltă performanță cu un singur pilot în operațiuni cu un singur pilot.

(h) Pentru a elimina o restricție la operațiunile multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 2 de pe o calificare de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, piloții trebuie să finalizeze manevrele/procedurile de la 2.5, 3.8.3.4, 4.4 și 5.5, precum și cel puțin o manevră/procedură din secțiunea 3.4 în operare cu un singur pilot.

(i) Solicitanții și titularii unei calificări de tip restricționate eliberate în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (c) trebuie să urmeze cursuri de pregătire, teste de îndemânare și verificări ale competenței în conformitate cu prezentul apendice. Cu toate acestea, cu excepția cazului în care se supun unui test de îndemânare în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (c) punctul 3, aceștia trebuie să efectueze, în timpul unui test de îndemânare sau al unei verificări a competenței, cel puțin manevrele de aterizare în rolul pilotului care monitorizează zborul, dar nu trebuie să efectueze următoarele:

(i) manevre de decolare;

(ii) manevre de aterizare în rolul pilotului în zbor.

(j) Pentru a obține sau a menține privilegiul PBN, una dintre apropieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător

Prin derogare de la primul paragraf, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN se efectuează pe o aeronavă sau pe un FSTD reprezentând aeronava respectivă, care nu sunt echipate pentru manevrele RNP APCH, se permite ca verificarea competenței să nu includă exerciții RNP APCH. În astfel de cazuri, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricția se ridică dacă pilotul a efectuat o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH pentru clasa sau tipul relevant.

AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ			Test de îndemânare/verif. compet. calificare de tip/ATPL/MPL	
	FSTD	A	Inițiale instructor când este finalizată instruirea	Verificat sau testat în FSTD or A	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
<b>SECTIUNEA 1</b>					
1 Pregătirea zborului	OTD P				
1.1. Calcularea performanțelor					
1.2. Inspecția vizuală a exteriorului avionului; localizarea fiecărei componente și scopul inspecției	OTD P#	P			
1.3 Inspecția carlingii	P--->	--->			
1.4 Folosirea listei de verificare înaintea pornirii motoarelor, procedurile de demarare, verificarea echipamentelor radio și de navigație, selectarea și setarea frecvențelor de navigație și comunicații	P--->	--->		M	
1.5 Rulajul în conformitate cu controlul traficului aerian sau cu instrucțiunile instructorului	P--->	--->			
1.6 Verificări înaintea decolării	P--->	--->		M	
<b>SECTIUNEA 2</b>					
2. Decolări	P--->	--->			
2.1. Decolări normale cu diferite configurații ale flapsurilor, inclusiv decolarea rapidă					
2.2* Decolarea instrumentală; trecerea la zborul instrumental este necesară în timpul rotirii sau imediat după desprinderea de pistă	P--->	--->			
2.3. Decolarea cu vânt lateral	P--->	--->			
2.4. Decolare la masa maximă la decolare (masă maximă la decolare reală sau simulată)	P--->	--->			
2.5. Decolări cu simularea cedării unui motor:	P--->	--->			
2.5.1* imediat după atingerea vitezei V2					
<i>(Pentru avioanele care nu sunt certificate ca avioane din categoria de transport sau ca avioane din categoria commuter, nu se simulează cedarea motorului decât după ce se atinge o înălțime minimă de 500 ft deasupra capătului pistei. Pentru avioanele care au aceleași performanțe ca avioanele din categoria de transport în privința masei la decolare și altitudinii densimetrice, instructorul poate simula cedarea unui motor la scurt timp după atingerea vitezei V2)</i>					
2.5.2* între V1 și V2	P	X		M FFS only	
2.6* Decolare întreruptă la o viteză acceptabilă înaintea atingerii vitezei V1	P--->	--->X		M	
<b>SECTIUNEA 3</b>					
3 Manevre și proceduri de zbor	P--->	--->			
3.1 Zbor manual cu și fără directori de zbor (fără pilot automat, fără autothrust/autothrottle și la diferite control laws, acolo unde este cazul)					
3.1.1 La diferite viteze (inclusiv zborul încet) și altitudini în anvelopa de instruire FSTD	P--->	--->X			
3.1.2 Întoarceri bruște folosind unghi de 45°, de la 180° la 360° la stânga și la dreapta	P--->	--->X			
3.1.3 Întoarcere cu și fără spoiler	P--->	--->X			
3.1.4 Procedurile instrumentale de zbor și de manevre instrumentale, inclusiv decolarea și aterizarea instrumentală precum și apropierea la vedere	P--->	--->X			
3.2 Tuck under și Mach Buffet la atingerea numărului Mach critic și alte caracteristici de zbor specifice avionului (ex. ruliul olandez).	P--->	--->X nu trebuie utilizat un avion pentru acest exercițiu		FFS only	
3.3 Operarea normală a sistemelor și comenzilor panoului inginerului-mecanic de bord	OTD P--->	--->			
3.4 Operațiuni normale și anormale ale următoarelor sisteme:				M	Se va selecta un minim obligatoriu de 3 exerciții anormale între 3.4.0 și 3.4.14 inclusiv
3.4.0 Motorul (dacă este necesar elicea)	OTD P--->	--->			

AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ			Test de îndemânare/verif. compet. calificare de tip/ATPL/MPL	
	FSTD	A	Inițiale instructor când este finalizată instruirea	Verificat sau testat in FSTD or A	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
3.4.1 Presurizarea și aerul condiționat	OTD P--->	--->			
3.4.2 Sistemul Pitot/static	OTD P--->	--->			
3.4.3 Sistemul de combustibil	OTD P--->	--->			
3.4.4 Sistemul electric	OTD P--->	--->			
3.4.5 Sistemul hidraulic	OTD P--->	--->			
3.4.6 Sistemul comenzilor de zbor și sistemul de trimerare	OTD P--->	--->			
3.4.7 Sistemul anti-givraj și de degivrare, încălzirea dispozitivului antireflexie	OTD P--->				
3.4.8 Pilotul automat/Sistemul director de zbor (flight director)	OTD P--->			M (doar pentru SP)	
3.4.9 Dispozitivele de avertizare a angajării sau dispozitivele de evitare a angajării și sistemele de creștere a stabilității	OTD P--->				
3.4.10 Sistemul de avertizare a apropierii periculoase de sol, radarul meteo, radio- altimetrul, transponderul	OTD P--->				
3.4.11 Echipamentele radio de navigație, instrumentele de zbor sistemul de management al zborului	OTD P--->				
3.4.12 Trenul de aterizare și sistemul de frânare	OTD P--->	--->			
3.4.13 Sistemul de flaps și slats	OTD P--->	--->			
3.4.14 Unitatea alimentare suplimentară (APU)	OTD P--->	--->			
Spațiu lăsat intenționat liber					
3.6 Proceduri anormale și de urgență:				M	Se va selecta un minim obligatoriu de 3 exerciții anormale între 3.6.1 la 3.6.9 inclusiv
3.6.1 Exerciții de incendiu, de ex. motor, APU, cabină, compartiment cargo, cabina de pilotaj, aripă și sistemul electric, incluzând evacuarea	P--->	--->			
3.6.2 Controlul și evacuarea fumului	P--->	--->			
3.6.3 Defecțiuni ale motorului, oprirea și repornirea motorului la o înălțime de siguranță	P--->	--->			
3.6.4 Largare combustibil (simulare)	P--->	--->			
3.6.5 Vânt de forfecare la decolare/aterizare	P	X		FFS only	
3.6.6 Depresurizarea simulată a cabinei/coborâre de urgență	P--->	--->			
3.6.7 Incapacitatea unui membru al echipajului	P--->	--->			
3.6.8 Alte proceduri de urgență așa cum sunt prezentate în manualul de zbor al avionului	P--->	--->			
3.6.9 Eveniment TCAS	OTP P--->	nu trebuie utilizat un avion pentru acest exercițiu		FFS only	
3.7 Pregătire pentru revenirea din atitudini de zbor critice	P	X			
3.7.1 Revenire din angajare in următoarele situații: - configurație de decolare; - configurație lisă la joasă altitudine; - configurație lisă la altitudine maximă de operare; și - configurația de aterizare	FFS calificat numai pentru sarcina de instruire	nu trebuie utilizat un avion pentru acest exercițiu			
3.7.2 Următoarele exerciții de revenire: - revenire din poziția de cabraj la diferite unghiuri de înclinare a aripilor; și - revenire din poziția de picaj la diferite unghiuri de înclinare a aripilor	P FFS calificat numai pentru sarcina de instruire	nu trebuie utilizat un avion pentru acest exercițiu		FFS only	
3.8 Proceduri de zbor instrumental					
3.8.1* Respectarea rutelor de plecare și sosire și a instrucțiunilor ATC	P--->	--->		M	
3.8.2* Proceduri de așteptare	P--->	--->			

AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ			Test de îndemânare/verif. compet. calificare de tip/ATPL/MPL	
MANEVRE/PROCEDURI	FSTD	A	Inițiale instructor când este finalizată instruirea	Verificat sau testat în FSTD or A	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
3.8.3* Operațiuni 3D până la DH/A de 200 ft (60 m) sau până la valori minime mai mari, dacă acest lucru este impus de procedura de apropiere					
<i>Notă : Conform AFM procedurile RNP APCH pot necesita utilizarea pilotului automat sau a sistemului director de zbor. Procedura care urmează să fie efectuată manual trebuie aleasă având în vedere respectivele limitări (de exemplu, se alege o procedură ILS pentru 3.8.3.1 în cazul unei astfel de limitări prevăzute în AFM).</i>					
3.8.3.1* Manual, fără sistemul director de zbor	P--->	--->		M (skill test only)	
3.8.3.2* Manual, cu sistemul director de zbor	P--->	--->			
3.8.3.3* Cu pilotul automat	P--->	--->			
3.8.3.4* Manual, cu un motor simulat inoperant; defectarea motorului trebuie simulată în timpul apropierii finale, înainte de a depăși 1 000 ft deasupra nivelului aerodromului, până la atingerea pistei sau până la încheierea procedurii de apropiere întreruptă Pentru avioanele care nu au fost certificate ca avioane din categoria de transport (JAR/FAR 25) sau ca avioane din categoria commuter (SFAR 23), apropierea în condițiile simulării defectării unui motor și procedura subsecventă de ratare se inițiază împreună cu apropierea de neprecizie conform descrierii de la punctul 3.8.4 Procedura de ratare se inițiază în momentul atingerii înălțimii publicate de trecere peste obstacole (OCH/A), dar nu mai târziu de momentul atingerii unei înălțimi/altitudini minime de coborâre (MDH/A) de 500 ft deasupra pragului pistei. Pentru avioanele care au aceleași performanțe ca avioanele din categoria de transport în ceea ce privește masa la decolare și altitudinea densimetrică, instructorul poate simula defectarea unui motor în conformitate cu 3.8.3.4.	P--->	--->		M	
3.8.4* 2D Operațiuni 2D până la MDH/A	P*--->	--->		M	
3.8.5 Apropiere cu manevre la vedere (circling) în următoarele condiții: (a)* apropiere până la altitudinea minimă de apropiere cu manevre la vedere pentru aerodromul în cauză, în conformitate cu facilitățile locale de apropiere instrumentală, în condiții de zbor instrumental simulat; urmată de: (b) apropiere cu manevre la vedere până la o altă pistă poziționată la cel puțin 90° față de axul apropierii finale folosit la litera (a), la altitudinea minimă autorizată pentru apropierea cu manevre la vedere. Observație: dacă (a) și (b) nu sunt posibile din motive ATC, se poate simula un exercițiu în condiții de vizibilitate redusă.	P*--->	--->			
<b>SECTION 4 - PROCEDURI DE APROPIERE ÎNTRERUPTĂ</b>					
4. Proceduri de apropiere întreruptă					
4.1. Procedura de ratare cu toate motoarele în funcțiune* în timpul unei operațiuni 3D la atingerea înălțimii de decizie	P*--->	--->			
4.2* Mergeți în cerc cu toate motoarele în operare* din diferite etape în timpul unei apropieri instrumentale	P*--->	--->			
4.3. Alte proceduri de apropiere întreruptă	P*--->	--->			
4.4* Procedura manuală de ratare cu simularea motorului critic inoperant după o apropiere instrumentală la atingerea DH, MDH sau MAPt	P*--->	--->		M	
4.5 Aterizare respinsă cu toate motoarele în operare: - de la diferite înălțimi sub DH / MDH; - după touchdown (aterizare blocată) La avioanele care nu sunt certificate ca avioane din categoria transport (JAR / FAR 25) sau ca avioane din categoria navetiști (SFAR 23), aterizarea respinsă cu toate motoarele în operare trebuie inițiată sub MDH / A sau după touchdown.	P--->	--->			
<b>SECTION 5 - ATERIZĂRI</b>					
5. Aterizări	P				
5.1. Aterizări normale* cu stabilirea reperelor vizuale la atingerea DA/H în urma unei proceduri de apropiere instrumental					



AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ			Test de îndemânare/verif. compet. calificare de tip/ATPL/MPL		
	MANEVRE/PROCEDURI	FSTD	A	Inițiale instructor când este finalizată instruirea	Verificat sau testat in FSTD or A	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
5.2 Aterizare cu simularea blocării stabilizatorului orizontal în orice poziție <i>out-of-trim</i>	P--->	nu trebuie utilizat un avion pentru acest exercițiu			FFS only	
5.3 Aterizări cu vânt lateral (a/ c dacă este posibil)	P--->	--->				
5.4 Zbor în zona de așteptare și aterizare fără flaps și slats sau cu flaps și slats parțial extinse	P--->	--->				
5.5 Aterizare cu simularea motorului critic inoperant	P--->	--->			M	
5.6 Aterizare cu două motoare inoperante: — avioane cu 3 motoare: motorul central și 1 motor lateral, dacă este posibil în conformitate cu datele AFM; — avioane cu 4 motoare: 2 motoare de pe aceeași parte	P	X			M Numai FFS numai test de îndemânare	

**NOTA:** Operațiunile CAT II / III se efectuează în conformitate cu cerințele aplicabile operațiunilor aeriene.

Declar pe propria răspundere am primit de la solicitant, conform FCL.1030 (b)(3)(i) informații cu privire la pregătirea și experiența acestuia și am constatat că este eligibil pentru verificarea practică solicitată.

Nume, prenume EXAMINATOR		Semnătura		Nr. Autorizație Nr. Licență
Loc examiner	L/H <input type="checkbox"/>	R/H <input type="checkbox"/>	<i>Rear</i> <input type="checkbox"/>	

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