

**PAC-FCL Partea 3 - Anexa 94.**

**AACR Nr. \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_**

**TEST DE ÎNDEMÂNARE / VERIFICAREA COMPETENȚEI ȘI ÎNREGISTRAREA  
PREGĂTIRII PENTRU CALIFICARE DE CLASĂ / TIP PENTRU AVIOANE SE/ME SPA**

*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:

<b>A</b> <b>Înregistrare pregătire practică</b>				
Data începere:	Data terminare:	Locație:	Tip avion :	Timp la comenzi:
SIM / FNPT II	Timp la comenzi:	Nivel STD:	CAT I	
Nume Șef Activități Instruire			Semnătură Șef Activități Instruire	

<b>B</b> <b>Detalii privind examinarea practică</b>									
PIC		a/c		SIM		IR CAT.			
Rută		Block off		Block on		Block time		Nr. aterizări	
Test îndemânare (calificare tip/clasă)				Verificare competență (revalidare, reînnoire calificare tip/clasă, IR)					

**A. INDICAȚII:**

- Un solicitant al unui test de îndemânare trebuie să fi primit pregătire pe aceeași clasă sau tip de aeronavă ca cea utilizată la test.
- În cazul în care nu se obține promovarea la toate exercițiile testului după două încercări, este necesară o instruire suplimentară.
- Nu există o limită a numărului de teste de îndemânare ce pot fi încercate.
- \*Programa, testul de îndemânare și de verificare a competențelor pot fi reduse pentru a acorda o recunoaștere a experienței anterioare pe tipuri de aeronave similare.
- Cu excepția testelor de îndemânare pentru eliberarea unui ATPL, atunci când acest lucru este definit în datele adecvate stabilite conform Part 21 pentru aeronava specifică, se poate acorda o creditare a exercițiilor din testul de îndemânare comune altor tipuri sau variante unde pilotul este deja calificat\*
- 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.
- În timpul verificării competenței, examinatorul verifică păstrarea unui nivel adecvat de cunoștințe teoretice de către titularul calificării de clasă sau de tip.
- În cazul în care solicitantul alege să întrerupă un test de îndemânare din motive considerate inadecvate de către examinator, solicitantul susține din nou testul de îndemânare în întregime. Dacă testul este întrerupt din motive considerate adecvate de către examinator, cu ocazia unui zbor ulterior se testează numai acele secțiuni pentru care nu s-a susținut testul.
- La latitudinea examinatorului, orice manevră sau procedură din cadrul testului poate fi repetată o dată de către solicitant. Examinatorul poate opri testul în orice moment dacă se consideră că abilitățile de zbor demonstrate de solicitant necesită refacerea completă a testului.
- Un solicitant este obligat să piloteze aeronava dintr-o poziție în care se pot exercita, după caz, atribuțiile de PIC sau de copilot și să susțină testul ca și când niciun alt membru al echipajului nu ar fi prezent. Răspunderea pentru zbor se împarte în conformitate cu reglementările naționale.
- În timpul pregătirii înainte de zbor în vederea testului, solicitantul este obligat să determine 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.
- Examinatorul nu se implică în operarea aeronavei, cu excepția cazului în care intervenția este necesară din motive de siguranță sau pentru evitarea întârzierilor inacceptabile pentru restul traficului.
- Testul de îndemânare pentru o aeronavă multipilot sau un avion cu un singur pilot exploatat în operațiuni multipilot se efectuează în condiții de echipaj multipilot. 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.
- Solicitantul operează ca PF în timpul tuturor secțiunilor testului de îndemânare, 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 îndemânare, 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 multiplilot sau pentru operațiuni multiplilot pe un avion cu un singur pilot extinse la sarcinile unui PIC, indiferent dacă solicitantul acționează ca PF sau PNF:

- (a) gestionarea cooperării în cadrul echipajului;
- (b) un control continuu al operării aeronavei printr-o supraveghere corespunzătoare; și
- (c) 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 un curs pentru o calificare de tip a inclus mai puțin de 2 ore de pregătire practică pe aeronavă, testul de îndemânare se poate desfășura pe un FFS și poate fi efectuat înainte de pregătirea practică pe aeronavă. În acest caz, un certificat de absolvire a cursului pentru calificarea de tip care include pregătirea practică pe aeronavă se înaintează autorității competente înainte ca noua calificare de tip să fie înscrisă pe licența solicitantului

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

1. În cazul avioanelor cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, solicitantul trebuie să promoveze toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței. În cazul în care un element al unei secțiuni nu se promovează, întreaga secțiune este considerată nepromovată. Nepromovarea a mai mult de o secțiune duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Orice solicitant care nu promovează o singură secțiune repetă examenul doar pentru respectiva secțiune. Nepromovarea oricărei secțiuni la reluarea testului, inclusiv a acelor secțiuni promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitantul să susțină din nou testul sau verificarea în întregime. Pentru avioanele multimotor cu un singur pilot, trebuie promovată secțiunea 6 a testului sau a verificării relevante, referitoare la zborul asimetric.

2. În cazul avioanelor complexe de înaltă performanță multiplilot și cu un singur pilot, solicitantul trebuie să promoveze toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Respingerea la mai mult de 5 elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Orice solicitant care nu promovează 5 sau mai puține elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la repetarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitantul să susțină din nou testul sau verificarea în întregime. Secțiunea 6 nu face parte din testul de îndemânare ATPL sau MPL. Dacă solicitantul nu promovează sau nu susține examenul pentru secțiunea 6, calificarea de tip se eliberează fără privilegiile CAT II sau CAT III. Pentru extinderea privilegiilor calificării de tip la CAT II sau CAT III, solicitantul trebuie să promoveze secțiunea 6 pe tipul de aeronavă corespunzător.

## C. TOLERANȚE PENTRU PROBELE DE ZBOR

1. Solicitantul demonstrează capacitatea de a:

- (a) opera avionul în limitele sale operaționale;
- (b) efectua toate manevrele cu ușurință și precizie;
- (c) da dovadă de o bună judecată și de abilități de zbor;
- (d) folosi cunoștințele aeronautice;
- (e) menține controlul asupra aeronavei în orice moment, astfel încât să se asigure întotdeauna reușita procedurilor și a manevrelor de zbor;
- (f) înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate, dacă este cazul; și
- (g) comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului, dacă este cazul.

2. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele avionului utilizat:

Înălțime

În general	± 100 ft
Începerea ratării la înălțimea de decizie	+ 50 ft/- 0 ft
Înălțime/altitudine minimă de coborâre	+ 50 ft/- 0 ft

Urmărirea traiectului de zbor

după mijloace de radionavigație	± 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

cu toate motoarele în funcțiune	± 5°
cu simularea cedării unui motor	± 10°

Viteză

cu toate motoarele în funcțiune	± 5 noduri
cu simularea cedării unui motor	+ 10 noduri/- 5 noduri

## D. CONȚINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/VERIFICĂRII COMPETENȚEI

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

(a) Următoarele simboluri înseamnă:

P = Pregătit ca PIC sau copilot, precum și ca pilot care acționează comenzile (PF) și pilot care nu acționează comenzile (PNF) ◀

X = Pentru acest exercițiu se folosesc simulatoare de zbor, dacă sunt disponibile; în caz contrar, se utilizează un avion dacă este adecvat 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

FTD = Echipament de pregătire pentru zbor (inclusiv FNPT II pentru calificarea de clasă ME)

(c) Elementele marcate cu asterisc (\*) din secțiunea 3B și, pentru multimotor, secțiunea 6 se execută numai cu ajutorul instrumentelor, dacă în testul de îndemănare sau în verificarea competenței este inclusă revalidarea/reînnoirea unei IR. Dacă elementele marcate cu asterisc (\*) nu se execută numai cu ajutorul instrumentelor în timpul testului de îndemănare sau al verificării competenței, precum și dacă nu există credite pentru privilegiile IR, calificarea de clasă sau de tip se limitează exclusiv la VFR.

(d) Secțiunea 3A se efectuează pentru revalidarea unei calificări de clasă multimotor sau de tip, numai VFR, dacă cele 10 segmente de rută necesare ca experiență în ultimele 12 luni nu au fost efectuate. Secțiunea 3A nu este necesară, dacă se efectuează secțiunea 3B.

(e) Litera „M” înscrisă în coloana cu testul de îndemănare sau verificarea competenței arată caracterul obligatoriu al exercițiului sau o alegere în cazul în care apar mai multe exerciții.

(f) Pentru pregătirea practică pentru calificările de clasă multimotor sau de tip se folosește un FFS sau un FNPT II dacă acestea fac parte dintr-un curs aprobat pentru calificare de clasă sau de tip. Următoarele considerente se aplică aprobării cursului:

(i) calificarea FFS sau FNPT II, astfel cum se prevede în cerințele relevante din partea ARA și partea ORA;

(ii) calificările instructorilor;

(iii) numărul de ore de pregătire pe FFS sau FNPT II asigurate în cadrul cursului; și

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

(g) Dacă testul de îndemănare sau verificarea competenței se efectuează în operațiuni multipilot, calificarea de tip se limitează la operațiunile multipilot.

(h) 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.”;

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

AERONAVĂ CU UN SINGUR PILOT, EXCEPȚIE AERONAVELE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ	PREGĂTIRE PRACTICĂ			TEST DE ÎNDEMĂNARE/ VERIFICARE PENTRU CALIFICAREA DE CLASĂ SAU DE TIP		
	Manevre / Proceduri	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Examinare în FFS / A
<b>SECȚIUNEA 1</b>						
1 Plecare						
1.1 Proceduri înainte de zbor, incluzând: documentația, determinare masă și centraj, briefing meteo NOTAM						
1.2 Verificări înainte de pornire						
1.2.1 Pe exterior	P #		P			
1.2.2 Pe interior			P		M	
1.3 Pornirea motorului: Defecțiuni normale	P---->	---->	---->		M	
1.4 Rulaj la sol			P---->	---->	M	
1.5 Verificări înainte de decolare: încălzirea motoarelor (dacă este aplicabil)	P---->	---->	---->		M	
1.6 Procedura de decolare: normală cu configurarea manuală a flapsurilor cu vânt lateral (dacă condițiile permit)			P---->	---->	M	
1.7 Procedura de urcare: Vx/Vy • Viraj pe cap • Menținere nivel			P---->	---->	M	
1.8 Legătura - conformarea cu ATC, proceduri R/T						
<b>SECȚIUNEA 2</b>						
2 Lucru aerian (VMC)						
2.1 Urcare la nivel la diferite viteze, incluzând zbor la viteză minimă critică față de aer, cu și fără flaps (incluzând apropiere de VMCA, după caz)			P---->	---->		
2.2 Viraje strânse (360° la stânga și la dreapta cu înclinare de 45°)			P---->	---->	M	
2.3 Angajare și revenire:			P---->	---->	M	

AERONAVĂ CU UN SINGUR PILOT, EXCEPȚIE AERONAVELE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ	PREGĂTIRE PRACTICĂ				TEST DE ÎNDEMÂNARE/ VERIFICARE PENTRU CALIFICAREA DE CLASĂ SAU DE TIP	
	Manevre / Proceduri	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Examinare în FFS / A
(i) Cu tren și flaps escamotat (ii) Apropiere de angajare în coborâre în timpul unui viraj cu configurație și putere de apropiere (iii) Apropiere de angajare în configurație și putere de aterizare (iv) Apropiere de angajare în urcare în timpul unui viraj cu flaps pentru decolare și putere de urcare (numai pentru avioane monomotor)						
2.4 Manevrarea avionului cu pilotul automat și sistemul director de zbor ( <i>flight director</i> ) (poate fi efectuat în secțiunea 3), dacă este posibil		P---->	---->			M
2.5 Legătura - conformarea cu ATC, proceduri R/T						
<b>SECȚIUNEA 3A</b>						
3A Proceduri VFR pe rută (vezi B.5 (c) și (d))						
3A.1 Planul de zbor, poziția estimată și citirea hărților						
3A.2 Menținerea altitudinii, capului și vitezei						
3A.3 Orientarea, sincronizarea și revizuirea timpului de sosire estimat						
3A.4 Folosirea mijloacelor de radionavigație (dacă este cazul)						
3A.5 Management de zbor (jurnal bord, verificări de rutină incluzând combustibil, sisteme și givraj)						
3A.6 Legătura - conformarea cu ATC, proceduri R/T						
<b>SECȚIUNEA 3B</b>						
3B Zbor instrumental						
3B.1* Procedura de plecare IFR		P---->	---->			M
3B.2* Zbor IFR pe rută		P---->	---->			M
3B.3* Proceduri de așteptare		P---->	---->			M
3B.4* 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 (pilotul automat poate fi folosit la interceptarea traiectoriei verticale a segmentului de apropiere finală)		P---->	---->			M
3B.5* Operațiuni 2D până la MDH/A		P---->	---->			M
3B.6* Exerciții de zbor incluzând defecțiuni simulate ale busolei și altimetrului: viraje cu rată 1, reveniri din atitudini neobișnuite	P---->	---->	---->			M
3B.7* Defecțiuni ale indicatorului de direcție sau pantă	P---->	---->	---->			
3B.8* Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T						
Spațiu lăsat intenționat liber						
<b>SECȚIUNEA 4</b>						
4 Sosiri și aterizări						
4.1 Procedura de sosire la aerodrom		P---->	---->			M
4.2 Aterizare normală		P---->	---->			M
4.3 Aterizare fără flaps		P---->	---->			M
4.4 Aterizare cu vânt lateral (dacă sunt condiții adecvate)		P---->	---->			
4.5 Apropiere și aterizare, cu motorul la ralanti, de la o altitudine de max. 2 000' deasupra pistei (numai pentru avioane monomotor)		P---->	---->			
4.6 Ratare de la înălțimea minimă		P---->	---->			M
4.7 Ratare pe timp de noapte și aterizare (după caz)	P---->	---->	---->			
4.8 Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T						

AERONAVĂ CU UN SINGUR PILOT, EXCEPȚIE AERONAVELE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ	PREGĂTIRE PRACTICĂ				TEST DE ÎNDEMÂNARE/ VERIFICARE PENTRU CALIFICAREA DE CLASĂ SAU DE TIP	
Manevre / Proceduri	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Examinare în FFS / A	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
<b>SECȚIUNEA 5</b>						
5 Proceduri anormale și de urgență (Această secțiune poate fi combinată cu secțiunile de la 1 la 4)						
5.1 Decolare întreruptă la o viteză acceptabilă		P---->	---->		M	
5.2 Simularea defectării motorului după decolare (numai avioane monomotor)			P		M	
5.3 Simularea aterizării forțate, fără putere (numai avioane monomotor)			P		M	
5.4 Simularea procedurilor de urgență: (i) foc sau fum în zbor, (ii) defectarea sistemelor, după caz	P---->	---->	---->			
5.5 Oprirea și repornirea motorului (numai pentru testul de îndemânare ME) (la o altitudine de siguranță dacă se execută pe aeronavă)	P---->	---->	---->			
5.6 Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T						
<b>SECTION 6</b>						
6 Simularea zborului asimetric (Această secțiune poate fi combinată cu secțiunile de la 1 la 5)						
6.1* Simularea defectării motorului în timpul decolării, la o altitudine de siguranță (cu excepția efectuării în FFS sau FNPT II)	P---->	---->	----> >X		M	
6.2* Apropiere în zbor asimetric și ratare	P---->	---->	---->		M	
6.3* Apropiere în zbor asimetric și aterizare cu oprire completă	P---->	---->	---->		M	
6.4 Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T						
<b>SECTION 7</b>						
7 Pregătire pentru revenirea din atitudini de zbor critice						
7.1 Revenire din angajare în următoarele situații: - configurație de decolare; - configurație lisă la joasă altitudine; - configurație lisă la altitudine maximă de operare; și - configurația de aterizare		P	X			
7.2 Următoarele exerciții de revenire: - revenire din poziția de cabraj la diferite unghiuri de înclinare a aripii; și - revenire din poziția de picaj la diferite unghiuri de înclinare a aripii		P	X			
7.3 Viraje strânse de 180° și 360°, la stânga și la dreapta, cu înclinare de 45°	P-->	-->	-->			

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;

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.

REZULTAT	ADMIS		ADMIS PARȚIAL		RESPINS	
Nume/Prenume EXAMINATOR	Semnătura		Nr. Autorizație Nr. Licență			