

## II

(Acte fără caracter legislativ)

## REGULAMENTE

## REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2018/1974 AL COMISIEI

din 14 decembrie 2018

**de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului**

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere 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) nr. 3922/91 al Consiliului <sup>(1)</sup>, în special articolul 23,

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei <sup>(2)</sup> stabilește cerințe tehnice referitoare la certificarea echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor, la certificarea piloților a căror activitate presupune operarea anumitor aeronave și la certificarea persoanelor și a organizațiilor implicate în pregătirea, testarea și verificarea piloților.
- (2) În ultimul deceniu, pierderea atitudinii normale de zbor sau pierderea controlului avioanelor au fost identificate printre principalii factori de risc care ar putea duce la accidente fatale în operațiunile de transport aerian comercial, iar prevenirea acestora a devenit o prioritate strategică în Europa <sup>(3)</sup> și la nivel mondial. Printre măsurile luate se numără și adoptarea unor cerințe noi în materie de pregătire în vederea îmbunătățirii capacității piloților de aeronave de a face față situațiilor de pierdere a atitudinii normale de zbor sau a controlului aeronavei.
- (3) Prin Regulamentul (UE) 2015/445 al Comisiei <sup>(4)</sup>, au fost actualizate cerințele existente aplicabile pregătirii piloților comerciali, pentru a include pregătirea în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor și de restabilire a acesteia (*Upset Prevention and Recovery Training* – UPRT) printre elementele obligatorii ale pregătirii teoretice a piloților. Este necesară o descriere mai amănunțită a subiectelor și obiectivelor pregătirii pentru a îmbunătăți competențele piloților în ceea ce privește atât restabilirea atitudinii normale de zbor, cât și prevenirea pierderilor atitudinii normale de zbor care pot duce la o pierdere a controlului și, în cele din urmă, la un accident fatal.
- (4) Pregătirea UPRT trebuie integrată în diferite etape ale carierei de pilot profesionist și ar trebui să se reflecte în privilegiile înscrise pe licența de pilot individuală. Ar trebui asigurată buna dezvoltare și menținere a competenței piloților profesioniști în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor și de restabilire a acesteia.

<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, p. 1).

<sup>(2)</sup> Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 311, 25.11.2011, p. 1).

<sup>(3)</sup> Planul European pentru Siguranță în Aviația Civilă 2018-2022, punctul 5.3.1, p. 33.

<sup>(4)</sup> Regulamentul (UE) 2015/445 al Comisiei din 17 martie 2015 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 în ceea ce privește cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă (JO L 74, 18.3.2015, p. 1).

Pregătirea UPRT ar trebui să devină o parte obligatorie a cursului de pregătire pentru obținerea licenței de pilot cu echipaj multiplu (MPL), a cursului integrat de pregătire pentru piloții de linie pentru avioane [ATP(A)], precum și a cursului de pregătire pentru obținerea licenței de pilot comercial pentru avioane [CPL(A)] și pentru obținerea calificărilor de clasă și de tip pentru avioane cu un singur pilot exploatate în operațiuni multipilot, pentru avioane complexe, altele decât cele de înaltă performanță, cu un singur pilot, pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot și pentru avioane multipilot. Pentru a permite piloților să își dezvolte competențe avansate în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor și de restabilire a acesteia, cursul de pregătire relevant ar trebui să includă exerciții aeriene corespunzătoare pe un avion.

- (5) Ca urmare a introducerii noului curs menit să dezvolte competențe avansate ale piloților în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor și de restabilire a acesteia, cerințele aplicabile certificatelor de instructor ar trebui revizuite pentru a se asigura că persoanele care oferă instruire în cadrul acestui curs sunt calificate în mod corespunzător.
- (6) Prezentul regulament reflectă dispozițiile adoptate de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) în 2014 în privința pregătirii UPRT pentru licențele de pilot cu echipaj multiplu și pentru calificările de tip pentru avioane multipilot prin modificarea anexei 1 la Convenția de la Chicago privind acordarea licențelor personalului.
- (7) Este în interesul siguranței aviației ca noile elemente ale pregătirii UPRT să fie puse în aplicare cât mai curând posibil. Ar trebui instituite dispoziții tranzitorii pentru a se permite finalizarea fără adaptări ulterioare a cursurilor de pregătire care au demarat înainte ca modificările legate de UPRT aduse cerințelor privind pregătirea piloților să devină aplicabile. În acest context, ar trebui să se aibă în vedere că piloții care efectuează zboruri pentru operatori aerieni comerciali în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei <sup>(1)</sup> au obligația de a urma cursuri periodice de pregătire organizate de operatori care cuprind deja elemente UPRT. În plus, ar trebui să se acorde organizațiilor de pregătire a piloților o perioadă de tranziție pentru a-și adapta programele de pregătire în vederea conformării la noile cerințe privind URPT. La finele perioadei de tranziție, toate cursurile de pregătire relevante ar trebui să se desfășoare în conformitate cu noile cerințe privind UPRT.
- (8) Încă sunt în curs de derulare negocieri între Uniune și anumite țări terțe, inclusiv cu privire la conversia licențelor piloților și a certificatelor medicale asociate. Pentru a oferi statelor membre posibilitatea de a recunoaște în continuare licențele și certificatele medicale eliberate de țări terțe pe o perioadă intermediară în perspectiva finalizării acestor negocieri, este necesar să se prelungească perioada în care statele membre pot decide să nu aplice pe teritoriul lor dispozițiile din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 în cazul piloților care dețin o licență și un certificat medical asociat eliberate de o țară terță și care sunt implicați în operarea necomercială a anumitor aeronave.
- (9) Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației a prezentat Comisiei un proiect de norme de punere în aplicare, împreună cu avizul său nr. 06/2017.
- (10) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 127 din Regulamentul (UE) 2018/1139,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### Articolul 1

Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 se modifică după cum urmează:

1. După articolul 4a, se inserează următorul articol 4b:

„Articolul 4b

#### **Pregătirea în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor și de restabilire a acesteia**

(1) Pregătirea în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor și de restabilire a acesteia devine o parte obligatorie a unui curs de pregătire pentru obținerea licenței de pilot cu echipaj multiplu (MPL), a unui curs integrat de pregătire pentru piloții de transport aerian de linie pentru avioane [ATP(A)], a unui curs de pregătire pentru obținerea licenței de pilot comercial pentru avioane [CPL(A)] și a cursurilor de pregătire pentru obținerea calificărilor de clasă și de tip pentru:

- (a) avioane cu un singur pilot exploatate în operațiuni multipilot;
- (b) avioane complexe, altele decât cele de înaltă performanță, cu un singur pilot;
- (c) avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot; sau
- (d) avioane multipilot,

în conformitate cu anexa I (partea FCL).

<sup>(1)</sup> Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

(2) În cazul cursurilor de pregătire menționate la alineatul (1) care încep înainte de 20 decembrie 2019 în cadrul unei organizații de pregătire aprobate (*Approved Training Organisation – ATO*), pregătirea în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor și de restabilire a acesteia nu este obligatorie, cu condiția ca:

- (a) cursul de pregătire pentru CPL(A), ATP(A) sau MPL să fie absolvit în alt mod în conformitate cu anexa I (partea FCL), iar testul de îndemânare să fie efectuat în conformitate cu punctul FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) sau FCL.415.A (MPL) din anexa I (partea FCL) până cel târziu la 20 decembrie 2021; sau
- (b) cursul de pregătire pentru obținerea calificărilor de clasă și de tip pentru avioane să fie absolvit în alt mod în conformitate cu anexa I (partea FCL), iar testul de îndemânare să fie efectuat în conformitate cu punctul FCL.725 litera (c) al doilea paragraf din anexa I (partea FCL) la prezentul regulament până cel târziu la 20 decembrie 2021.

În scopul aplicării alineatului (1), autoritatea competentă poate, pe baza propriei evaluări și a unei recomandări din partea unei ATO, să acorde credite pentru orice curs de pregătire în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor și de restabilire a acesteia absolvit înainte de 20 decembrie 2019 în temeiul cerințelor naționale în domeniul pregătirii.”

2. La articolul 12, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Prin derogare de la alineatul (1), statele membre pot decide să nu aplice dispozițiile prezentului regulament până la 20 iunie 2020, în cazul piloților care dețin o licență și un certificat medical asociat eliberate de o țară terță și care sunt implicați în operarea necomercială a aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (b) punctul (i) sau (ii) din Regulamentul (UE) 2018/1139. Statele membre fac publice aceste decizii.”

3. La articolul 12, alineatul (8) se înlocuiește cu următorul text:

„(8) Prin derogare de la alineatul (1), punctul FCL.315.A, punctul FCL.410.A litera (a) a doua teză și punctul FCL.725.A litera (c) din anexa I (partea FCL) se aplică de la 20 decembrie 2019.”

4. Anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

#### Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Cu toate acestea:

- (a) articolul 1 punctul 1 se aplică de la 20 decembrie 2019;
- (b) articolul 1 punctul 4 se aplică de la 20 decembrie 2019;
- (c) în pofida dispozițiilor de la litera (b) de mai sus, punctele 2, 4, 5 și 12 din anexa la prezentul regulament se aplică de la 31 ianuarie 2022.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 14 decembrie 2018.

Pentru Comisie  
Violeta BULC  
Membru al Comisiei

## ANEXĂ

Anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 (partea FCL) se modifică după cum urmează:

(1) Punctul FCL.010 se modifică după cum urmează:

(a) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„În sensul prezentei anexe (partea FCL), se aplică următoarele definiții:”;

(b) se introduce o nouă definiție pentru „Accesibil” înainte de definiția pentru „Zbor acrobatic”, după cum urmează:

„«Accesibil» înseamnă că un dispozitiv poate fi utilizat de:

- organizația de pregătire aprobată (*Approved Training Organisation - ATO*) în temeiul aprobării căreia se desfășoară un curs de pregătire pentru o calificare de clasă sau de tip sau
- examinatorul care efectuează evaluarea competenței, testul de îndemânare sau verificarea competenței în scopul evaluării, al testării sau al verificării.”;

(c) definiția pentru „Zbor acrobatic” se înlocuiește cu următorul text:

„Zbor acrobatic” înseamnă o manevră intenționată care presupune o schimbare bruscă a atitudinii aeronavei, o atitudine neobișnuită sau o accelerare neobișnuită, care nu este necesară în condiții normale de zbor sau pentru instruirea în vederea obținerii de licențe, certificate sau calificări diferite de calificarea de zbor acrobatic.”;

(d) după definiția pentru „Avion care se pilotează cu un copilot” se inserează o nouă definiție pentru „Pregătirea în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor a avionului și de restabilire a acesteia”, după cum urmează:

„Pregătire în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor a avionului și de restabilire a acesteia» (*Upset Prevention and Recovery Training - UPRT*) înseamnă o pregătire care cuprinde:

- pregătire în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor a avionului: o combinație de pregătire teoretică și practică menită să asigure echipajului de zbor competențele necesare pentru a preveni pierderea atitudinii normale de zbor a avioanelor și
- pregătire în materie de restabilire a atitudinii normale de zbor a avionului: o combinație de pregătire teoretică și practică menită să asigure echipajului de zbor competențele necesare pentru a restabili atitudinea normală de zbor a avioanelor.”;

(e) după definiția pentru „Dirijabil” se inserează o nouă definiție pentru „FSTD disponibil”, după cum urmează:

„FSTD disponibil» înseamnă orice echipament de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) care este liber și poate fi utilizat de operatorul FSTD sau de client fără a ține seama de considerente legate de timp.”

(2) Punctul FCL.310 se înlocuiește cu următorul text:

**„FCL.310 CPL – Examene teoretice**

Persoanele care solicită eliberarea unei CPL trebuie să demonstreze, pe următoarele subiecte, un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate:

- (a) legislație aeronautică;
- (b) cunoașterea generală a aeronavei – structură/sisteme/motoare;
- (c) cunoașterea generală a aeronavei – instrumente;
- (d) masa și centrul;
- (e) performanțe;
- (f) planificarea și monitorizarea zborului;
- (g) performanțe umane;
- (h) meteorologie;
- (i) navigație generală;
- (j) radionavigație;
- (k) proceduri operaționale;

- (l) principii de zbor și
- (m) comunicații.”

(3) Punctul FCL.410.A se înlocuiește cu următorul text:

**„FCL.410.A MPL – Curs de pregătire și examene teoretice**

(a) Curs

Persoanele care solicită eliberarea unei MPL trebuie să fi efectuat un curs de pregătire teoretică și instruire practică în cadrul unei ATO în conformitate cu apendicele 5 la prezenta anexă (partea FCL).

(b) Examen

Persoanele care solicită eliberarea unei MPL trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător celui al titularilor unei ATPL(A), în conformitate cu punctul FCL.515, și corespunzător unei calificări de tip multipilot.”

(4) Punctul FCL.515 se înlocuiește cu următorul text:

**„FCL.515 ATPL – Curs de pregătire și examene teoretice**

(a) Curs

Solicitanții unei ATPL trebuie să fi efectuat un curs de pregătire în cadrul unei ATO. Cursul trebuie să fie un curs integrat de pregătire sau un curs modular, în conformitate cu apendicele 3 la prezenta anexă (partea FCL).

(b) Examen

Persoanele care solicită eliberarea unei ATPL trebuie să demonstreze, pe următoarele subiecte, un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate:

1. legislație aeronautică;
2. cunoașterea generală a aeronavei – structură/sisteme/motoare;
3. cunoașterea generală a aeronavei – instrumente;
4. masa și centrul;
5. performanțe;
6. planificarea și monitorizarea zborului;
7. performanțe umane;
8. meteorologie;
9. navigație generală;
10. radionavigație;
11. proceduri operaționale;
12. principii de zbor și
13. comunicații.”

(5) Punctul FCL.615 se înlocuiește cu următorul text:

**„FCL.615 IR – Pregătirea teoretică și instruirea practică**

(a) Curs

Solicitanții unei IR trebuie să fi efectuat un curs de pregătire teoretică și instruire practică în cadrul unei ATO. Acest curs trebuie să fie:

1. un curs integrat de pregătire care cuprinde pregătire pentru IR, în conformitate cu apendicele 3 la prezenta anexă (partea FCL) sau
2. un curs modular, în conformitate cu apendicele 6 la prezenta anexă (partea FCL).

(b) Examen

Solicitanții trebuie să demonstreze, pe următoarele subiecte, un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător privilegiilor acordate:

1. legislație aeronautică;
2. cunoașterea generală a aeronavei – instrumente;

3. planificarea și monitorizarea zborului;
4. performanțe umane;
5. meteorologie;
6. radionavigație și
7. comunicații.”

(6) La punctul FCL.725, litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) Un solicitant care este deja titularul unei calificări de tip pentru un tip de aeronavă, cu privilegiu fie pentru operațiuni cu un singur pilot, fie pentru operațiuni multipilot, se consideră că îndeplinește deja cerințele teoretice în momentul în care solicită adăugarea privilegiilor pentru cealaltă formă de operare pe același tip de aeronavă. Un astfel de solicitant trebuie să efectueze pregătire practică suplimentară pentru cealaltă formă de operare în cadrul unei ATO sau al unui titular de AOC autorizat în mod specific de autoritatea competentă pentru a oferi o astfel de pregătire. Forma de operare se înscrie pe licență.”

(7) Punctul FCL.720.A se înlocuiește cu următorul text:

**„FCL.720.A Cerințe privind experiența și condiții indispensabile pentru eliberarea calificărilor de clasă sau de tip – avioane**

Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) 748/2012 (*Operational Suitability Data - OSD*), solicitanții unei calificări de clasă sau de tip trebuie să îndeplinească următoarele cerințe privind experiența și condiții indispensabile pentru eliberarea calificării relevante:

(a) Avioane cu un singur pilot

Persoanele care solicită eliberarea unei prime calificări de clasă sau de tip pe un avion cu un singur pilot și care doresc să obțină privilegiul de a opera avionul în operațiuni multipilot trebuie să îndeplinească cerințele de la litera (b) punctele 4 și 5.

În plus, pentru:

1. Avioane multimotor cu un singur pilot

Persoanele care solicită eliberarea unei prime calificări de clasă sau de tip pe un avion multimotor cu un singur pilot trebuie să fi efectuat cel puțin 70 de ore ca PIC pe avioane.

2. Avioane necomplexe de înaltă performanță cu un singur pilot

Înainte de a începe pregătirea practică, persoanele care solicită eliberarea unei calificări de clasă sau de tip pentru un avion cu un singur pilot clasificat ca avion de înaltă performanță trebuie:

(i) să dețină cel puțin un total de 200 de ore de experiență de zbor, dintre care 70 de ore ca PIC pe avioane și

(ii) să îndeplinească una dintre următoarele condiții:

- A. să fie titular ale unui certificat de promovare a unui curs teoretic suplimentar urmat în cadrul unei ATO sau
- B. să fi promovat examenele teoretice ATPL(A) în conformitate cu prezenta anexă (partea FCL) sau
- C. să dețină, în afară de o licență eliberată în conformitate cu prezenta anexă (partea FCL), o ATPL(A) sau o CPL(A)/IR cu credite pentru cunoștințele teoretice pentru ATPL(A), eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago.

3. Avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot

În plus față de îndeplinirea cerințelor de la punctul 2, persoanele care solicită eliberarea unei calificări de tip pentru un avion complex cu un singur pilot clasificat ca avion de înaltă performanță trebuie să dețină sau să fi deținut o IR(A) monomotor sau multimotor, în funcție de caz și în conformitate cu dispozițiile din subpartea G, și să îndeplinească cerințele de la litera (b) punctul 5.

(b) Avioane multipilot

Persoanele care solicită eliberarea unei prime calificări de tip pentru un avion multipilot trebuie să fie elevi piloți care urmează un curs de pregătire pentru MPL sau să îndeplinească următoarele cerințe:

1. să aibă o experiență de zbor de cel puțin 70 de ore ca PIC pe avioane;
2. să dețină sau să fi deținut o IR(A) multimotor;

3. să fi promovat examenele teoretice ATPL(A) în conformitate cu prezenta anexă (partea FCL);
  4. cu excepția cazului în care cursul pentru calificarea de tip este însoțit de un curs MCC:
    - (i) să dețină un certificat de promovare a unui curs MCC pe avioane sau
    - (ii) să dețină un certificat de promovare a unui curs MCC pe elicoptere și să aibă o experiență de zbor de peste 100 de ore ca piloți de elicoptere multipilot sau
    - (iii) să aibă cel puțin 500 de ore de zbor ca piloți de elicoptere multipilot sau
    - (iv) să aibă cel puțin 500 de ore ca piloți în operațiuni multipilot pe avioane multimotor cu un singur pilot, în transportul aerian comercial, în conformitate cu cerințele aplicabile privind operațiunile aeriene și
  5. să fi efectuat cursul de pregătire specificat la punctul FCL.745.A.
- (c) În pofida dispozițiilor de la litera (b), un stat membru poate elibera o calificare de tip cu privilegii limitate pentru un avion multipilot care permite titularilor unei astfel de calificări să acționeze în calitate de copiloți suplimentari pentru rută peste nivelul de zbor 200, cu condiția ca alți doi membri ai echipajului să dețină o calificare de tip în conformitate cu litera (b).
- (d) Dacă se prevede astfel în OSD, exercitarea privilegiilor asociate unei calificări de tip se poate limita, inițial, la zborul sub supravegherea unui instructor. Orele de zbor sub supraveghere se înscriu în carnetul de zbor al piloților sau într-un document echivalent, alături de semnătura instructorului. Limitarea se înlătură atunci când piloții fac dovada efectuării orelor de zbor sub supraveghere prevăzute în OSD.”;
- (8) Punctul FCL.725.A se înlocuiește cu următorul text:

**„FCL.725.A Pregătirea teoretică și instruirea practică pentru eliberarea calificărilor de clasă și de tip – avioane**

Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) 748/2012:

- (a) în cazul avioanelor multimotor cu un singur pilot:
    1. cursul teoretic pentru o calificare de clasă pentru avioane multimotor cu un singur pilot cuprinde cel puțin șapte ore de instruire practică în cadrul unor operațiuni pe avioane multimotor și
    2. cursul de pregătire practică pentru o calificare de clasă sau de tip pentru avioane multimotor cu un singur pilot include cel puțin 2 ore și 30 de minute de instruire practică în dublă comandă în condiții normale de operare a avioanelor multimotor și nu mai puțin de 3 ore și 30 de minute de instruire practică în dublă comandă pe proceduri în caz de cedare a motorului și tehnici de zbor asimetric.
  - (b) în cazul avioanelor cu un singur pilot (aterizare pe apă):
    1. cursul de pregătire pentru calificările pentru avioane cu un singur pilot (aterizare pe apă) cuprinde pregătire teoretică și instruire practică; și
    2. pregătirea practică pentru o calificare de clasă sau de tip pentru avioane cu un singur pilot (aterizare pe apă) cuprinde cel puțin opt ore de instruire practică în dublă comandă, dacă solicitanții sunt titulari ai versiunii pentru aterizare pe uscat a calificării de clasă sau de tip relevante, sau 10 ore, dacă solicitanții nu dețin o astfel de calificare; și
  - (c) în cazul avioanelor complexe, altele decât cele de înaltă performanță, cu un singur pilot, al avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot și al avioanelor multipilot, cursurile de pregătire cuprind cunoștințe teoretice și instruire practică UPRT corespunzătoare particularităților clasei sau tipului relevant(e).”
- (9) Se introduce un nou punct FCL.745.A, după cum urmează:

**„FCL.745.A Curs UPRT avansat – avioane**

- (a) Cursul UPRT avansat se efectuează în cadrul unei ATO și cuprinde cel puțin:
  1. cinci ore de pregătire teoretică;
  2. instructaje înainte de zbor (*briefing*) și după terminarea zborului (*debriefing*) și
  3. trei ore de instruire practică în dublă comandă cu un instructor de zbor pentru avioane FI(A) calificat în conformitate cu punctul FCL.915 litera (e), constând într-un curs UPRT avansat pe un avion calificat pentru respectiva pregătire.

(b) La absolvirea cursului UPRT, solicitanții primesc un certificat de absolvire din partea ATO.”

(10) La punctul FCL.900 litera (b), punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. Autoritatea competentă are posibilitatea de a elibera un certificat specific care acordă privilegiu pentru instruirea practică atunci când respectarea cerințelor stabilite în prezenta subparte nu este posibilă în cazul introducerii de:

- (i) aeronave noi în statele membre sau în flota unui operator sau
- (ii) noi cursuri de pregătire în prezenta anexă (partea FCL).

Un astfel de certificat este limitat la zborurile de pregătire necesare pentru introducerea noului tip de aeronavă sau a noului curs de pregătire, iar valabilitatea acestuia nu poate depăși, în niciun caz, un an.”

(11) Punctul FCL.915 se modifică după cum urmează:

#### **„FCL.915 Condiții indispensabile și cerințe generale pentru instructori**

(a) Dispoziții generale

Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de instructor trebuie să aibă cel puțin 18 ani.

(b) Cerințe suplimentare pentru instructorii care asigură instruirea practică pe aeronave

Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de instructor sau titularii unui astfel de certificat care au privilegiu de a asigura instruirea practică pe o aeronavă trebuie:

1. în cazul pregătirii pentru o licență, să dețină cel puțin licența pentru care urmează să se asigure instruirea practică sau, în cazul punctului FCL.900 litera (c), o licență echivalentă;
2. în cazul unei pregătiri pentru o calificare, să dețină calificarea relevantă pentru care urmează să se asigure instruirea practică sau, în cazul punctului FCL.900 litera (c), calificarea echivalentă;
3. cu excepția cazului piloților instructori de încercare (FTI):
  - (i) să fi efectuat cel puțin 15 ore de zbor ca piloți pe clasa sau pe tipul de aeronavă pe care urmează să se asigure instruirea practică, dintre care un maxim de șapte ore pot fi efectuate pe un FSTD care reprezintă clasa sau tipul de aeronavă, dacă este cazul; sau
  - (ii) să fi promovat o evaluare a competențelor pentru categoria de instructori relevantă pe respectiva clasă sau pe respectivul tip de aeronavă și
4. să aibă dreptul de a acționa ca PIC în aeronavă pe durata unei astfel de instruirii practice.

(c) Credite pentru calificări suplimentare sau pentru revalidare

1. Solicitanții unor certificate suplimentare de instructor pot fi acreditați cu competențele de predare-învățare deja demonstrate în cazul certificatului de instructor pe care îl dețin.
2. Orele de zbor efectuate ca examinator pe durata testelor de îndemânare sau a verificărilor competenței se creditează integral cu cerințele pentru revalidarea tuturor certificatelor de instructor deținute.

(d) Pentru creditul de extindere la alte tipuri se ține cont de elementele relevante, definite în datele privind conformitatea operațională în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) 748/2012 (OSD).

(e) Cerințe suplimentare pentru instruirea în cadrul unui curs de pregătire în conformitate cu punctul FCL.745.A:

1. În plus față de dispozițiile de la litera (b), înainte de a acționa în calitate de instructori în cadrul unui curs de pregătire în conformitate cu punctul FCL.745.A, titularii unui certificat de instructor trebuie:
  - (i) să fi efectuat cel puțin 500 de ore de timp de zbor ca piloți de avioane, inclusiv 200 de ore de instruire practică;
  - (ii) după îndeplinirea cerințelor privind experiența de la litera (e) punctul 1 subpunctul (i), să fi efectuat un curs de pregătire UPRT pentru instructori în cadrul unei ATO, în cursul căruia competența solicitanților să fi fost evaluată în mod continuu; și
  - (iii) la absolvirea cursului, să li se fi eliberat un certificat de absolvire a cursului de către ATO, al cărei responsabil cu pregătirea (HT) să fi înscris privilegiile specificate la litera (e) punctul 1 în carnetul de zbor al solicitanților.



2. Privilegiile menționate la litera (e) punctul 1 se exercită numai în cazul în care instructorii au urmat, în cursul ultimului an, o pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor în cadrul unei ATO, în cursul căreia competența necesară pentru a instrui în cadrul unui curs în conformitate cu punctul FCL.745.A este evaluată drept satisfăcătoare de către HT.
  3. Instructorii care dețin privilegiile specificate la litera (e) punctul 1 pot acționa în calitate de instructori în cadrul unui curs, astfel cum se specifică la litera (e) punctul 1 subpunctul (ii), cu condiția ca aceștia:
    - (i) să acumuleze o experiență de instruire practică de 25 de ore în cursul pregătirii în conformitate cu punctul FCL.745.A;
    - (ii) să fi trecut printr-o evaluare a competenței pentru acest privilegiu și
    - (iii) să îndeplinească cerințele privind experiența recentă de la litera (e) punctul 2.
  4. Aceste privilegii se înscriu în carnetul de zbor al instructorilor, alături de semnătura examinatorului.”
- (12) Apendicele 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele 1

### **Credite pentru cunoștințele teoretice**

#### **CREDITE PENTRU CUNOȘTINȚELE TEORETICE ÎN PRIVINȚA ACELEIAȘI SAU A ALTEI CATEGORII DE AERONAVE – CERINȚE PRIVIND INSTRUIREA DE DIFERENȚE ȘI EXAMINAREA**

#### **1. LAPL, PPL, BPL și SPL**

- 1.1. Pentru eliberarea unei LAPL, titularii unei LAPL pe o altă categorie de aeronave se creditează integral cu cunoștințe teoretice pe subiectele comune stabilite la punctul FCL.120 litera (a).
- 1.2. Fără a aduce atingere punctului 1.1., pentru eliberarea unei LAPL, a unei PPL, a unei BPL sau a unei SPL, titularilor unei licențe pe o altă categorie de aeronave li se asigură pregătire teoretică, iar aceștia trebuie să promoveze examenele teoretice la nivelul corespunzător pe următoarele subiecte:
  - principii de zbor;
  - proceduri operaționale;
  - planificarea și executarea zborului;
  - cunoașterea generală a aeronavei și
  - navigație.
- 1.3. Pentru eliberarea unei PPL, a unei BPL sau a unei SPL, titularii unei LAPL pe aceeași categorie de aeronave se creditează integral în ceea ce privește cerințele referitoare la pregătirea și la examenele teoretice.
- 1.4. În pofida dispozițiilor de la punctul 1.2, pentru eliberarea unei LAPL(A), titularii unei LAPL(S) cu extindere TMG trebuie să demonstreze un nivel adecvat de cunoștințe teoretice în privința clasei SEP (aterizare pe uscat) în conformitate cu punctul FCL.135.A litera (a) punctul 2.

#### **2. CPL**

- 2.1. Persoanele care solicită eliberarea unei CPL și care dețin o CPL pe o altă categorie de aeronave trebuie să fi beneficiat de pregătire teoretică de diferențe la o ATO în cadrul unui curs aprobat, în funcție de diferențele identificate între programele CPL pentru diferite categorii de aeronave.
- 2.2. Solicitanții trebuie să promoveze examenele teoretice definite în prezenta anexă (partea FCL) pe următoarele subiecte, pe categoria de aeronave corespunzătoare:
  - 021 – Cunoașterea generală a aeronavei: structură și sisteme, electrică, motoare, echipamente de urgență;
  - 022 – Cunoașterea generală a aeronavei: instrumente;
  - 032/034 – Elicoptere sau avioane de performanță, după caz;
  - 070 – Proceduri operaționale și
  - 080 – Principii de zbor.
- 2.3. Persoanele care solicită eliberarea unei CPL și care au promovat examenele teoretice relevante pentru o IR pe aceeași categorie de aeronave se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în materie de performanțe umane și meteorologie, cu excepția cazului în care au absolvit cursul de pregătire IR în conformitate cu secțiunea Aa din apendicele 6 la prezenta anexă (partea FCL).

2.4. Persoanele care solicită eliberarea unei CPL și care au promovat examenele teoretice relevante pentru o IR sau EIR pe aceeași categorie de aeronave se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în domeniul comunicațiilor.

### 3. ATPL

3.1. Persoanele care solicită eliberarea unei ATPL și care dețin o ATPL pe o altă categorie de aeronave trebuie să fi beneficiat de pregătire teoretică de diferențe la o ATO în cadrul unui curs aprobat, în funcție de diferențele identificate între programele ATPL pentru diferite categorii de aeronave.

3.2. Solicitanții trebuie să promoveze examenele teoretice definite în prezenta anexă (partea FCL) pe următoarele subiecte, pe categoria de aeronave corespunzătoare:

021 – Cunoașterea generală a aeronavei: structură și sisteme, electrică, motoare, echipamente de urgență;

022 – Cunoașterea generală a aeronavei: instrumente;

032/034 – Elicoptere sau avioane de performanță, după caz;

070 – Proceduri operaționale și

080 – Principii de zbor.

3.3. Persoanele care solicită eliberarea unei ATPL(A) și care au promovat examenul teoretic relevant pentru o CPL(A) se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în domeniul «comunicații».

3.4. Persoanele care solicită eliberarea unei ATPL(H) și care au promovat examenele teoretice relevante pentru o CPL(H) se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în privința următoarelor subiecte:

— legislație aeronautică;

— principii de zbor (elicopter) și

— comunicații.

3.5. Persoanele care solicită eliberarea unei ATPL(A) și care au promovat examenul teoretic relevant pentru o IR(A) se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în domeniul «comunicații».

3.6. Persoanele care solicită eliberarea unei ATPL(H) cu o IR(H) și care au promovat examenele teoretice relevante pentru o CPL(H) se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în privința următoarelor subiecte:

— principii de zbor (elicopter) și

— comunicații.

### 4. IR

4.1. Persoanele care solicită eliberarea unei IR sau a unei EIR și care au promovat examenele teoretice relevante pentru o CPL pe aceeași categorie de aeronave se creditează pentru cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în privința următoarelor subiecte:

— performanțe umane;

— meteorologie și

— comunicații.

4.2. Persoanele care solicită eliberarea unei IR(H) și care au promovat examenele teoretice relevante pentru o ATPL(H) VFR trebuie să promoveze examenele pe următoarele subiecte:

— legislație aeronautică;

— planificarea și monitorizarea zborului și

— radionavigație.”

(13) În apendicele 3, secțiunea A se modifică după cum urmează:

(a) punctul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„4. Cursul trebuie să cuprindă:

(a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru ATPL(A);

(b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental;

(c) pregătire MCC pentru operarea pe avioane multipilot și

(d) pregătire UPRT în conformitate cu punctul FCL.745.A, cu excepția cazului în care solicitanții au efectuat deja acest curs de pregătire înainte de a începe cursul integrat ATP.”;

(b) punctul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„5. Solicitanții care nu au reușit sau nu au avut posibilitatea să urmeze cursul ATP(A) în întregime pot solicita autorității competente un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse și pentru o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile.”;

(c) punctul 7 este redenumit „7.1.” și se introduce un nou punct 7.2, după cum urmează:

„7.2. Pregătirea teoretică UPRT se desfășoară în conformitate cu punctul FCL.745.A.”;

(d) punctul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„9. Pregătirea practică, cu excepția pregătirii pentru calificarea de tip, trebuie să cuprindă un total de cel puțin 195 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor, dintre care până la 55 de ore din întregul curs pot reprezenta timp instrumental la sol. În cadrul totalului de 195 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin:

(a) 95 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care până la 55 pot reprezenta timp instrumental la sol;

(b) 70 de ore ca PIC, inclusiv timp de zbor în condiții VFR și timp de zbor instrumental ca SPIC. Timpul de zbor instrumental ca SPIC se contabilizează ca timp de zbor ca PIC numai până la un maxim de 20 de ore;

(c) 50 de ore de zbor în raid ca PIC, care să cuprindă un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare și

(d) cinci ore de timp de zbor pe timp de noapte, cuprinzând trei ore de instruire în dublă comandă, care să includă cel puțin:

1. o oră de navigare în raid;

2. cinci decolări în simplă comandă și

3. cinci aterizări cu oprire completă în simplă comandă;

(e) instruire practică UPRT în conformitate cu punctul FCL.745.A;

(f) 115 ore de timp instrumental, cuprinzând cel puțin:

1. 20 de ore ca SPIC;

2. 15 ore de pregătire MCC, pentru care se poate folosi un FFS sau un FNPT II;

3. 50 de ore de instruire practică instrumentală, dintre care până la:

(i) 25 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I sau

(ii) 40 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT II, pe un FTD 2 sau pe un FFS, dintre care 10 ore se pot efectua pe un FNPT I.

Solicitanții care sunt titulari ai unui certificat de absolvire a unui modul pentru pregătirea de bază în zbor instrumental se creditează cu până la 10 ore pentru timpul de instruire instrumentală necesar. Orele efectuate pe un BITD nu se creditează și

(g) cinci ore pe un avion care:

1. să fie certificat pentru transportul a cel puțin patru persoane și

2. să fie prevăzut cu o elice cu pas variabil și cu un tren de aterizare retractabil.”

(14) Apendicele 5 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„7. Un curs teoretic MPL aprobat cuprinde cel puțin 750 de ore de pregătire pentru un nivel de cunoștințe ATPL(A), precum și orele necesare pentru:

(a) pregătirea teoretică pentru calificarea de tip relevantă, în conformitate cu subpartea H, și

(b) pregătirea teoretică UPRT în conformitate cu punctul FCL.745.A.”;

(b) punctul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„8. Pregătirea practică cuprinde un total de cel puțin 240 de ore, compus din ore ca PF și PM, în zbor real sau simulat, care acoperă următoarele patru faze ale pregătirii:

(a) Faza 1 – Abilități esențiale de zbor

Pregătire specifică de bază în simplă comandă pe un avion

(b) Faza 2 – De bază

Introducere în operațiunile cu echipaj multiplu și zborul instrumental

(c) Faza 3 – Intermediară

Utilizarea operațiunilor cu echipaj multiplu pe un avion multimotor cu turbopropulsie certificat ca avion de înaltă performanță în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012.

(d) Faza 4 – Avansată

Pregătirea pentru calificarea de tip într-un mediu orientat spre zborul de linie.

Cerințele MCC sunt incorporate în fazele relevante de mai sus.

Pregătirea în zbor asimetric se asigură fie pe un avion, fie pe un FFS.”

(c) se introduce un nou punct 8a, după cum urmează:

„8a. Experiența de zbor în zboruri reale cuprinde:

(a) toate cerințele privind experiența din subpartea H;

(b) instruire practică UPRT în conformitate cu punctul FCL.745.A;

(c) exerciții UPRT cu avionul legate de particularitățile tipului relevant în conformitate cu punctul FCL.725.A litera (c);

(d) zbor pe timp de noapte;

(e) zbor numai cu ajutorul instrumentelor și

(f) experiența necesară pentru dobândirea abilităților de zbor relevante.”

(15) Apendicele 9 se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele 9

**Pregătire, test de îndemânare și verificarea competenței pentru MPL, ATPL, calificări de tip și de clasă și verificarea competenței pentru IR**

**A. Dispoziții generale**

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.

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 îndemânare 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.

Pregătirea, testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru calificările de clasă sau de tip pentru SPA și elicoptere se desfășoară:

(a) pe un FFS disponibil și accesibil sau

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

(c) pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FSTD.

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. Dacă nu se promovează toate secțiunile testului din două încercări este necesară o pregătire suplimentară.
3. Nu există un număr limită de încercări de promovare a testului de îndemânare.

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

4. Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) 748/2012 (OSD), programa de instruire practică, testul de îndemânare și testul de verificare a competenței trebuie să respecte dispozițiile prezentului apendice. Programa, testul de îndemânare și testul de verificare a competenței se pot reduce în vederea creditării pentru experiența anterioară pe tipuri similare de aeronave, după cum se prevede în OSD.
5. Cu excepția testelor de îndemânare pentru eliberarea unei ATPL, atunci când se prevede astfel în OSD pentru aeronava respectivă, se poate acorda credit pentru elementele testului de îndemânare comune altor tipuri sau variante pentru care piloții sunt calificați.

#### DESFĂȘURAREA TESTULUI/VERIFICĂRII

6. Examinatorul poate alege între diferite scenarii ale testelor de îndemânare sau verificărilor competenței cuprinzând operațiuni relevante simulate. Se folosesc simulatoare complete de zbor sau alte echipamente de pregătire, după cum se prevede în prezenta anexă (partea FCL).
7. În timpul verificării competenței, examinatorul se asigură că titularii calificării de clasă sau de tip își păstrează un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice.
8. În cazul în care aleg să întrerupă un test de îndemânare din motive considerate inadecvate de către examinator, solicitanții susțin 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.
9. La latitudinea examinatorului, orice manevră sau procedură din cadrul testului poate fi repetată o dată de către solicitanți. Examinatorul poate opri testul în orice moment dacă se consideră că abilitățile de zbor demonstrate de solicitanți necesită refacerea completă a testului.
10. Solicitanții sunt obligați să piloteze aeronava dintr-o poziție în care se pot exercita, după caz, atribuțiile de PIC sau de copilot. În condiții de simplă comandă, testul se susține ca și când niciun alt membru al echipajului nu ar fi prezent.
11. În timpul pregătirii înainte de zbor în vederea testului, solicitanții sunt obligați să determine regimul motoarelor și vitezele. Solicitanții trebuie să îi indice 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 solicitanți în conformitate cu manualul de operare sau cu 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 operarea aeronavei, cu excepția cazului în care intervenția este necesară din motive de siguranță sau pentru evitarea întârzierilor inacceptabile pentru restul traficului.

#### CERINȚE SPECIFICE PENTRU TESTUL DE ÎNDEMÂNARE/VERIFICAREA COMPETENȚEI PENTRU CALIFICĂRILE DE TIP PENTRU AERONAVE MULTIPILOT, PENTRU CALIFICĂRILE DE TIP PENTRU AVIOANE CU UN SINGUR PILOT ATUNCI CÂND SUNT EXPLOATATE ÎN OPERAȚIUNI MULTIPILOT, PENTRU MPL ȘI ATPL

13. Testul de îndemânare pentru o aeronavă multipilot sau pentru un avion cu un singur pilot exploatat în operațiuni multipilot se efectuează în condiții de echipaj multiplu. 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. Solicitanții acționează ca PF în timpul tuturor secțiunilor testului de îndemânare, cu excepția procedurilor anormale și de urgență, care pot fi efectuate ca PF sau ca PM, în conformitate cu MCC. Persoanele care solicită obținerea unei calificări de tip pentru aeronave multipilot sau ATPL trebuie să demonstreze și abilitatea de a acționa ca PM. Solicitanții pot 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 multipilot sau pentru operațiuni multipilot pe un avion cu un singur pilot extinse la sarcinile unui PIC, indiferent dacă solicitanții acționează ca PF sau ca PM:
- (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 sau 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 de a 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 două 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.
- Pregătirea practică aprobată este oferită de un instructor calificat, aflat în responsabilitatea:
- (a) unei ATO sau
  - (b) unei organizații care deține un AOC eliberat în conformitate cu anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 și care a fost aprobată în mod expres pentru a oferi o astfel de pregătire sau
  - (c) instructorului, în cazul în care nu este aprobată nicio pregătire practică pe aeronavă pentru aeronave cu un singur pilot în cadrul unei ATO sau al unui titular de AOC, iar pregătirea practică pe aeronavă a fost aprobată de autoritatea competentă a solicitanților.

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 solicitanților.

18. Pentru pregătirea în materie de restabilire a atitudinii normale de zbor, «eveniment de angajare» înseamnă fie o apropiere de viteza de angajare, fie o angajare. Un FFS poate fi utilizat de către ATO fie în scopul exersării revenirii din angajare sau al demonstrării caracteristicilor specifice tipului ale unei angajări, fie în ambele scopuri, cu condiția ca:
- (a) FFS să fi fost calificat în conformitate cu cerințele speciale de evaluare din CS-FSTD(A) și
  - (b) ATO să fie demonstrat cu succes autorității competente că se contracarează orice transfer negativ al pregătirii.

## B. Cerințe specifice pentru categoria avioane

### NOTE DE PROMOVARE

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 îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea oricărui element al unei secțiuni conduce la nepromovarea întregii secțiuni. În cazul în care nu promovează o singură secțiune, solicitanții repetă examenul doar pentru secțiunea respectivă. Nepromovarea a mai mult de o secțiune duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Nepromovarea oricărei secțiuni la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor secțiuni promovate într-o încercare anterioară, duce din nou la repetarea în întregime a testului sau a verificării. 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 multipilot și cu un singur pilot, solicitanții trebuie să promoveze toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează cinci sau mai puține elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitanții să susțină din nou testul sau verificarea în întregime. Secțiunea 6 nu face parte din testul de îndemânare ATPL sau MPL. Dacă solicitanții nu promovează sau nu susțin 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, solicitanții trebuie să promoveze secțiunea 6 pe tipul de aeronavă corespunzător.

### TOLERANȚE PENTRU PROBELE DE ZBOR

3. Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a:
- (a) opera avionul fără a depăși limitările acestuia;

- (b) efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe;
  - (c) raționa corect și de a supraveghea situația aeriană;
  - (d) aplica cunoștințele aeronautice;
  - (e) menține în orice moment controlul avionului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială;
  - (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.
4. 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/altitudinea de decizie	+ 50 ft/-0 ft
Înălțime minimă de coborâre/MAPt/altitudine	+ 50 ft/-0 ft

## Drum magnetic

După mijloace radio	± 5°
Pentru deviații «unghiulare»	deviație jumătate de scală, azimut și pantă de coborâre (de exemplu LPV, ILS, MLS, GLS)
deviații laterale «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 de până la o dată valoarea RNP.
deviații verticale liniare 3D [de exemplu 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 noduri
cu simularea cedării unui motor	+ 10 noduri/- 5 noduri

## CONȚINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/VERIFICĂRII COMPETENȚEI

5. 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 PF și PM
OTD =	Pentru acest exercițiu se pot folosi alte echipamente de pregătire
X =	Pentru acest exercițiu se folosește un FFS; 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
FSTD =	echipament de pregătire sintetică pentru zbor

- (c) Elementele marcate cu asterisc (\*) din secțiunea 3B și, pentru multimotor, secțiunea 6 se execută numai cu ajutorul instrumentelor dacă în testul de îndemânare 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 îndemânare 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 îndemânare sau verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu sau o alegere în cazul în care apar mai multe exerciții.
- (f) La pregătirea practică pentru calificările de clasă ME sau de tip se folosește un FTSD dacă acestea fac parte dintr-un curs aprobat pentru calificare de clasă sau de tip. Următoarele considerente se aplică aprobării cursului:
- (i) calificarea FTSD, astfel cum se prevede în cerințele relevante din anexa VI (partea ARA) și anexa VII (partea ORA);
  - (ii) calificările instructorilor;
  - (iii) numărul de ore de pregătire pe FTSD asigurate în cadrul cursului și
  - (iv) calificările și experiența anterioară, pe tipuri similare, ale piloților aflați în pregătire.
- (g) Dacă se solicită pentru prima dată obținerea privilegiilor pentru operațiuni multipilot, piloții care dețin privilegii pentru operațiuni cu un singur pilot trebuie:
- (1) să finalizeze un curs de diferențe care să cuprindă manevre și proceduri, inclusiv MCC, precum și exercițiile din secțiunea 7 utilizând gestionarea amenințărilor și erorilor (TEM), CRM și factorii umani în cadrul unei ATO; și
  - (2) să promoveze o verificare a competenței în operațiuni multipilot.
- (h) Dacă se solicită pentru prima dată obținerea privilegiilor pentru operațiunile cu un singur pilot, piloții care dețin privilegii pentru operațiuni multipilot trebuie să fie pregătiți în cadrul unei ATO și verificați în privința următoarelor manevre și proceduri suplimentare în operațiuni cu un singur pilot:
- (1) pentru avioanele SE, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B și,
  - (2) pentru avioanele ME, 1.6, secțiunea 6 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B.
- (i) Piloții care dețin privilegii atât pentru operațiuni cu un singur pilot, cât și pentru operațiuni multipilot în conformitate cu literele (g) și (h) își pot revalida privilegiile pentru ambele tipuri de operațiuni prin efectuarea unei verificări a competenței în operațiuni multipilot, în plus față de exercițiile menționate la litera (h) punctul 1 sau 2, după caz, în operațiuni cu un singur pilot.
- (j) Dacă testul de îndemânare sau verificarea competenței se efectuează numai în operațiuni multipilot, calificarea de tip se limitează la operațiunile multipilot. Această restricție se înlătură atunci când piloții îndeplinesc dispozițiile de la litera (h).
- (k) Pregătirea, testarea și verificarea respectă tabelul menționat mai jos.
- (1) Pregătire în cadrul unei ATO, cerințe de testare și verificare pentru privilegii pentru operațiuni cu un singur pilot
  - (2) Pregătire în cadrul unei ATO, cerințe de testare și verificare pentru privilegii pentru operațiuni multipilot
  - (3) Pregătire în cadrul unei ATO, cerințe de testare și verificare pentru piloți care dețin privilegii pentru operațiuni cu un singur pilot și solicită pentru prima dată obținerea privilegiilor multipilot (curs de diferențe)
  - (4) Pregătire în cadrul unei ATO, cerințe de testare și verificare pentru piloți care dețin privilegii multipilot și solicită pentru prima dată obținerea privilegiilor pentru operațiuni cu un singur pilot (curs de diferențe)
  - (5) Pregătire în cadrul unei ATO și cerințe de verificare pentru revalidarea și reînnoirea privilegiilor combinate pentru operațiuni multipilot și cu un singur pilot



	1.		2.		3.		4.		5.	
Tipul de operațiune	SP		MP		SP → MP (eliberare inițială)		MP → SP (eliberare inițială)		SP + MP	
	Pregătire	Testare/verificare	Pregătire	Testare/verificare	Pregătire	Testare/verificare	Pregătire, testare și verificare (avioane SE)	Pregătire, testare și verificare (avioane ME)	Avioane SE	Avioane ME
Eliberarea inițială	secțiunile 1-6	secțiunile 1-6	secțiunile 1-7	secțiunile 1-7	MCC CRM factori umani TEM secțiunea 7	secțiunile 1-7	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B	1.6, secțiunea 6 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B		
Complexe SP	1-7	1-7								
Revalidare	nu se aplică	secțiunile 1-6	nu se aplică	secțiunile 1-7	nu se aplică	nu se aplică	nu se aplică	nu se aplică	MPO: secțiunile 1-7 SPO: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B	MPO: secțiunile 1-7 SPO: 1.6, secțiunea 6 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B
Complexe SP	1-7	1-7								
Reînnoire	FCL.740	secțiunile 1-6	FCL.740	secțiunile 1-6	nu se aplică	nu se aplică	nu se aplică	nu se aplică	Pregătire: FCL.740	Pregătire: FCL.740
Verificare: ca în cazul revalidării	Verificare: ca în cazul revalidării	Complexe SP							1-7	1-7

- (l) Pentru a obține sau a menține privilegiile 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.

TMG-uri și AVIOANE CU UN SINGUR PILOT, CU EXCEPȚIA AVIOANELOR COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ			TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICAREA COMPE- TENȚEI PENTRU CALIFI- CAREA DE CLASĂ SAU DE TIP	
		Manevre/proceduri	FSTD	A	Inițialele instructorului dacă pregă- tirea s-a încheiat	Testate sau verificate pe FSTD sau pe A
<b>SECȚIUNEA 1</b>						
1	Plecare	OTD				
1.1	Înainte de zbor, inclusiv: — documentația; — masa și centrul; — informare meteo și — informare NOTAM.					
1.2	Verificări înainte de pornire					
1.2.1	Pe exterior	OTD P#	P		M	
1.2.2	Pe interior	OTD P#	P		M	
1.3	Pornirea motorului: normală defecțiuni.	P—>	—>		M	
1.4	Rulaj	P—>	—>		M	
1.5	Verificări înainte de decolare: încălzirea motoarelor (dacă este cazul)	P—>	—>		M	
1.6	Procedura de decolare: — normală cu configurația din manual a flapsuri- lor și — cu vânt lateral (în cazul în care condițiile per- mit).	P—>	—>		M	
1.7	Procedura de urcare: — $V_x/V_y$ ; — viraj pe cap; și — menținere nivel.	P—>	—>		M	
1.8	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T	P—>			M	
<b>SECȚIUNEA 2</b>						
2	Lucru aerian [condiții meteorologice de zbor la ve- dere (VMC)]	P—>	—>			
2.1	Urcare la nivel la diferite viteze, incluzând zborul la viteză minimă critică față de aer, cu și fără flap- suri (incluzând apropiere de $V_{mca}$ , după caz)					

TMG-uri și AVIOANE CU UN SINGUR PILOT, CU EXCEPȚIA AVIOANELOR COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ			TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICAREA COMPE- TENȚEI PENTRU CALIFI- CAREA DE CLASĂ SAU DE TIP	
Manevre/proceduri		FSTD	A	Inițialele instructorului dacă pregă- tirea s-a încheiat	Testate sau verificate pe FSTD sau pe A	Inițialele examinato- rului dacă testul sau verificarea s-a încheiat
2.2	Viraje strânse (360°, stânga/dreapta, cu înclinare de 45°)	P—>	—>		M	
2.3	Angajare și revenire: (i) cu tren și flaps escamotat; (ii) apropiere de viteza de angajare în viraj de co- borâre, în configurație de apropiere și cu pu- tere corespunzătoare; (iii) apropiere de viteza de angajare, în configurație de aterizare și cu putere corespunzătoare și (iv) apropiere de viteza de angajare, în viraj în ur- care cu flapsuri pentru decolare și putere de urcare (numai pentru avioane monomotor)	P—>	—>		M	
2.4	Manevrarea avionului cu pilotul automat și siste- mul director de zbor ( <i>flight director</i> ) (se poate efec- tua în secțiunea 3), dacă este posibil	P—>	—>		M	
2.5	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T	P—>	—>		M	
SECȚIUNEA 3A						
3A	Proceduri VFR pe rută	P—>	—>			
3A.1	[a se vedea B.5 literele (c) și (d)] Planul de zbor, navigație estimată și citirea hărților					
3A.2	Menținerea altitudinii, a capului magnetic și a vite- zei	P—>	—>			
3A.3	Orientarea, sincronizarea și revizuirea timpului es- timat de sosire	P—>	—>			
3A.4	Folosirea mijloacelor de radionavigație (dacă este cazul)	P—>	—>			
3A.5	Managementul zborului (jurnal de bord, verificări de rutină incluzând combustibil, sisteme și givraj)	P—>	—>			
3A.6	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T	P—>	—>			
SECȚIUNEA 3B						
3B	Zbor instrumental	P—>	—>		M	
3B.1*	Plecare IFR					

TMG-uri și AVIOANE CU UN SINGUR PILOT, CU EXCEPȚIA AVIOANELOR COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ			TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICAREA COMPE- TENȚEI PENTRU CALIFI- CAREA DE CLASĂ SAU DE TIP	
Manevre/proceduri		FSTD	A	Inițialele instructorului dacă pregă- tirea s-a încheiat	Testate sau verificate pe FSTD sau pe A	Inițialele examinato- rului dacă testul sau verificarea s-a încheiat
3B.2*	IFR pe rută	P—>	—>		M	
3B.3*	Proceduri de așteptare	P—>	—>		M	
3B.4*	Operațiuni 3D până la înălțimea/altitudinea de decizie (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 seg- mentului de apropiere finală)	P—>	—>		M	
3B.5*	Operațiuni 2D până la înălțimea/altitudinea mi- nimă de coborâre (MDH/A)	P—>	—>		M	
3B.6*	Exerciții de zbor incluzând defecțiuni simulate ale busolei și altimetrului: — viraje cu rată 1 și — reveniri din atitudini neobișnuite.	P—>	—>		M	
3B.7*	Defecțiuni ale indicatorului de direcție sau pantă	P—>	—>			
3B.8*	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T	P—>	—>		M	
Spațiu lăsat intenționat liber						
SECȚIUNEA 4						
4	Sosire și aterizări	P—>	—>		M	
4.1	Procedură de sosire la aerodrom					
4.2	Aterizare normală	P—>	—>		M	
4.3	Aterizare fără flapsuri	P—>	—>		M	
4.4	Aterizare cu vânt lateral (dacă sunt condiții adec- vate)	P—>	—>			
4.5	Apropiere și aterizare, cu motorul la ralanti, de la o altitudine de maximum 2 000 ft 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 cu ATC – conformare, proceduri R/T	P—>	—>		M	
SECȚIUNEA 5						
5	Proceduri anormale și de urgență (Această secțiune poate fi combinată cu secțiunile 1-4.)					

TMG-uri și AVIOANE CU UN SINGUR PILOT, CU EXCEPȚIA AVIOANELOR COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ			TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICAREA COMPE- TENȚEI PENTRU CALIFI- CAREA DE CLASĂ SAU DE TIP	
Manevre/proceduri		FSTD	A	Inițialele instructorului dacă pregă- tirea s-a încheiat	Testate sau verificate pe FSTD sau pe A	Inițialele examinato- rului dacă testul sau verificarea s-a încheiat
5.1	Decolare întreruptă la o viteză acceptabilă	P—>	—>		M	
5.2	Simularea cedării unui motor după decolare (nu- mai 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 și (ii) defectarea sistemelor, după caz	P—>	—>			
5.5	Numai pregătire TMG și avioane ME: oprirea și re- pornirea motorului (la o altitudine de siguranță dacă se execută pe aeronavă)	P—>	—>			
5.6	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T					
SECȚIUNEA 6						
6	Simularea zborului asimetric	P—>	—>X		M	
6.1*	(Această secțiune poate fi combinată cu secțiunile 1-5.) Simularea cedării unui motor în timpul decolării (la o altitudine de siguranță, cu excepția efectuării într-un FFS sau într-un FNPT II)					
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 cu ATC – conformare, proceduri R/T	P—>	—>		M	
SECȚIUNEA 7						
7	UPRT					
7.1	Manevre și proceduri de zbor					
7.1.1	Zbor manual cu și fără sisteme directe de zbor (fără pilot automat, fără propulsie automată/auto- manetă, precum și la diferite legi de comandă, dacă este cazul)	P—>	—>			

TMG-uri și AVIOANE CU UN SINGUR PILOT, CU EXCEPȚIA AVIOANELOR COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ			TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICAREA COMPE- TENȚEI PENTRU CALIFI- CAREA DE CLASĂ SAU DE TIP	
Manevre/proceduri		FSTD	A	Inițialele instructorului dacă pregă- țirea s-a încheiat	Testate sau verificate pe FSTD sau pe A	Inițialele examinato- rului dacă testul sau verificarea s-a încheiat
7.1.1.1	La diferite viteze (inclusiv zbor lent) și altitudini din cadrul spectrului de pregătire FSTD.	P————>	————>			
7.1.1.2	Viraje strânse de 180° și 360°, stânga/dreapta, utili- zând o înclinare de 45°	P————>	————>			
7.1.1.3	Viraje cu și fără spoilere	P————>	————>			
7.1.1.4	Proceduri de zbor și manevrare instrumentale, in- clusiv plecare și sosire instrumentală, precum și apropiere la vedere	P————>	————>			
7.2	Pregătire în materie de restabilire a atitudinii nor- male de zbor	P————>	————>			
7.2.1	Revenire în urma unor evenimente de angajare în: — configurație de decolare; — configurație de zbor de croazieră la altitudine joasă; — configurație de zbor de croazieră în apropierea altitudinii maxime de funcționare și — configurație de aterizare					
7.2.2	Următoarele exerciții de restabilire a atitudinii nor- male de zbor: — revenire din atitudine cu botul sus la diferite unghiuri de înclinare și — revenire din atitudine cu botul jos la diferite unghiuri de înclinare.	P FFS calificat numai pentru sarcina de pregătire	X Pentru acest exercițiu nu se folosește un avion		Numai FFS	
7.3	Procedura de ratare cu toate motoarele în func- țione* din diferite etape ale unei apropieri instru- mentale	P—>	————>			
7.4	Aterizare întreruptă cu toate motoarele în func- țione: — de la diverse înălțimi sub DH/MDH 15 m (50 ft) deasupra pragului pistei — după contactul cu pista (aterizare ratată) — Pe avioanele care nu sunt certificate ca avioane din categoria de transport (JAR/FAR 25) sau ca avioane din categoria <i>commuter</i> (SFAR 23), ate- rizarea întreruptă cu toate motoarele în func- țione se inițiază sub DH/MDH sau după contac- tul cu pista.	P————>	————>			

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

(a) Următoarele simboluri înseamnă:

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

OTD = Pentru acest exercițiu se pot folosi alte echipamente de pregătire

X = Pentru acest exercițiu se folosește un FFS; 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

FSTD = echipament de pregătire sintetică pentru zbor

- (c) Elementele marcate cu asterisc (\*) se execută numai cu ajutorul instrumentelor.
- (d) Litera «M» înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu.
- (e) La pregătirea practică și la testare se folosește un FFS dacă FFS-ul respectiv face parte dintr-un curs aprobat pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică aprobării cursului:
- (i) calificările instructorilor;
  - (ii) calificarea și numărul total de ore de pregătire furnizate pe parcursul cursului într-un FSTD și
  - (iii) calificările și experiența anterioară, pe tipuri similare, ale piloților aflați în pregătire.
- (f) Manevrelor și procedurilor includ MCC pentru avioane multipilot și pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot în operațiuni multipilot.
- (g) Manevrelor și procedurilor se execută ca pilot unic pentru avioanele 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 executate suplimentar, ca pilot unic, manevrele/procedurile de la 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 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 solicitanți ai calificării de tip, cu excepția exercițiilor practice legate de fazele de decolare și de aterizare.
- (j) Pentru a obține sau a menține privilegiile 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.

AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ			TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL	
Manevre/proceduri		FSTD	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Testate sau verificate pe FSTD sau pe A	Inițialele examenatorului dacă testul sau verificarea s-a încheiat
<b>SECȚIUNEA 1</b>						
1	Pregătirea zborului	OTD				
1.1.	Calcularea performanțelor	P				
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 de comunicații	P————>	————>		M	

AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ			TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL	
Manevre/proceduri		FSTD	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Testate sau verificate pe FSTD sau pe A	Inițialele examinatorului dacă testul sau verificarea s-a încheiat
1.5.	Rulajul în conformitate cu instrucțiunile ATC sau cu instrucțiunile unui instructor	P——>	——>			
1.6.	Verificări înaintea decolării	P——>	——>		M	
SECȚIUNEA 2						
2	Decolări	P——>	——>			
2.1.	Decolări normale cu diferite configurații ale flapurilor, inclusiv decolarea rapidă					
2.2*	Decolare instrumentală; trecerea la zborul instrumental este necesară în timpul rotirii sau imediat după desprinderea de pistă	P——>	——>			
2.3.	Decolare 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					
	(Pe avioanele care nu sunt certificate ca avioane din categoria de transport sau ca avioane din categoria <i>commuter</i> , nu se simulează cedarea motorului decât după ce se atinge o înălțime minimă de 500 ft deasupra capătului pistei. Pe avioanele care au aceleași performanțe ca avioanele din categoria de transport în privința masei la decolare și altitudinii densimetrice, instructorul poate simula cedarea motorului la scurt timp după atingerea vitezei V2)					
2.5.2*	între V1 și V2	P	X		M numai FFS	
2.6.	Decolare întreruptă la o viteză acceptabilă înaintea atingerii vitezei V1	P——>	——>X		M	
SECȚIUNEA 3						
3	Manevre și proceduri de zbor	P——>	——>			
3.1.	Zbor manual cu și fără sisteme directoare de zbor (fără pilot automat, fără propulsie automată/automanetă, precum și la diferite legi de comandă, dacă este cazul)					
3.1.1.	La diferite viteze (inclusiv zbor lent) și altitudini din cadrul spectrului de pregătire FSTD	P——>	——>			
3.1.2.	Viraje strânse de 180° și 360°, stânga/dreapta, utilizând o înclinare de 45°	P——>	——>			
3.1.3.	Viraje cu și fără spoilere	P——>	——>			
3.1.4.	Proceduri de zbor și manevrare instrumentale, inclusiv plecare și sosire instrumentală, precum și apropiere la vedere	P——>	——>			



AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ			TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL	
Manevre/proceduri		FSTD	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Testate sau verificate pe FSTD sau pe A	Inițialele examinatorului dacă testul sau verificarea s-a încheiat
3.2.	<i>Tuck under</i> și <i>Mach Buffet</i> (dacă este cazul), precum și alte caracteristici de zbor specifice avionului (ex. rului neerlandez)	P——>	——>X Pentru acest exercițiu nu se folosește un avion		Numai FFS	
3.3.	Operarea normală a sistemelor și a comenzilor panoului inginerului-mecanic de bord (dacă este cazul)	OTD P——>	——>			
3.4.	Operațiuni normale și anormale ale următoarelor sisteme:				M	Un minim obligatoriu de trei exerciții anormale trebuie selectate de la 3.4.0 la 3.4.14 inclusiv
3.4.0.	Motorul (dacă este necesar, elicea)	OTD P——>	——>			
3.4.1.	Presurizarea și sistemul de condiționare a aerului	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 trimmerare	OTD P——>	——>			
3.4.7.	Sistemul antigivraj și de degivrare, încălzirea dispozitivului antireflexie	OTD P——>	——>			
3.4.8.	Pilotul automat/sistemul director de zbor	OTD P——>	——>		M (doar pentru un singur pilot)	
3.4.9.	Dispozitivele de avertizare a angajării sau dispozitivele de evitare a angajării și dispozitivele de creștere a stabilității	OTD P——>	——>			
3.4.10.	Sistemul de avertizare a apropierii periculoase de sol, radarul meteo, radio-altimetru, transponderul	P——>	——>			
3.4.11.	Echipamentele radio, de navigație, instrumentele de zbor, FMS	OTD P——>	——>			

AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ			TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL	
Manevre/proceduri	FSTD	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Testate sau verificate pe FSTD sau pe A	Inițialele examinatorului dacă testul sau verificarea s-a încheiat
3.4.12. Trenul de aterizare și sistemul de frânare	OTD P——>	——>			
3.4.13. Sistemul de flapsuri și volecți de bord de atac	OTD	——>			
3.4.14. Unitatea auxiliară de alimentare (APU)	OTD P——>	——>			
Spațiu lăsat intenționat liber					
3.6. Proceduri anormale și de urgență:				M	Un minim obligatoriu de trei exerciții trebuie selectate de la 3.6.1 până la 3.6.9 inclusiv
3.6.1. Simulări 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. Cedări 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		Numai FFS	
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 (AFM)	P——>	——>			
3.6.9. Eveniment ACAS	OTD P——>	Nu se folosește un avion		Numai FFS	
3.7. Pregătire în materie de restabilire a atitudinii normale de zbor 3.7.1. Revenire în urma unor evenimente de angajare în: — configurație de decolare; — configurație de zbor de croazieră la altitudine joasă; — configurație de zbor de croazieră în apropierea altitudinii maxime de funcționare; și — configurație de aterizare.	P FFS calificat numai pentru sarcina de pregătire	X Pentru acest exercițiu nu se folosește un avion			
3.7.2. Următoarele exerciții de restabilire a atitudinii normale de zbor: — revenire din atitudine cu botul sus la diferite unghiuri de înclinare; și — revenire din atitudine cu botul jos la diferite unghiuri de înclinare	P FFS calificat numai pentru sarcina de pregătire	X Pentru acest exercițiu nu se folosește un avion		Numai FFS	

AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ			TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL	
	Manevre/proceduri	FSTD	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Testate sau verificate pe FSTD sau pe A
3.8. Proceduri de zbor instrumental					
3.8.1.* Respectarea rutelor de plecare și de sosire și a instrucțiunilor ATC	P————>	————>		M	
3.8.2* Proceduri de așteptare	P————>	————>			
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					

Notă: conform AFM, este posibil ca procedurile RNP APCH să necesite utilizarea pilotului automat sau a sistemului director de zbor. Procedura care urmează să fie executată 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).

3.8.3.1.* Manual, fără sistemul director de zbor	P————>	————>		M (numai test de îndemânare)	
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; cedarea unui motor trebuie simulată în timpul apropierii finale, înainte de a depăși 1 000 ft deasupra nivelului aerodromului, până la contactul cu pista sau până la încheierea procedurii de apropiere întreruptă. Pe avioanele care nu sunt certificate ca avioane din categoria de transport (JAR/FAR 25) sau ca avioane din categoria <i>commuter</i> (SFAR 23), apropierea în condițiile simulării cedării 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/altitudinii publicate de trecere este obstacole (OCH/A), dar nu mai târziu de momentul atingerii unei MDH/A de 500 ft deasupra cotei pragului pistei. Pe avioanele care au aceleași performanțe ca avioanele din categoria de transport în ceea ce privește masa la decolare și altitudinea densimetrică, instructorul poate simula cedarea motorului în conformitate cu 3.8.3.4.	P————>	————>		M	
3.8.3.5.* Manual, cu un motor simulat inoperant; cedarea unui motor trebuie simulată în timpul apropierii finale după depășirea radiofarului exterior (OM) în limita unei distanțe de maximum 2 NM până la contactul cu pista sau până la încheierea procedurii de apropiere întreruptă	P————>	————>		M	

AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ			TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL	
Manevre/proceduri	FSTD	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Testate sau verificate pe FSTD sau pe A	Inițialele examinatorului dacă testul sau verificarea s-a încheiat	
Pe avioanele care nu sunt certificate ca avioane din categoria de transport (JAR/FAR 25) sau ca avioane din categoria <i>commuter</i> (SFAR 23), apropierea în condițiile simulării cedării 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 OCH/A publicate, dar nu mai târziu de momentul atingerii unei MDH/A de 500 ft deasupra cotei pragului pistei. Pe avioanele care au aceleași performanțe ca avioanele din categoria de transport în ceea ce privește masa la decolare și altitudinea densimetrică, instructorul poate simula cedarea motorului în conformitate cu 3.8.3.4.						
3.8.4* Operațiuni 2D până la MDH/A	P*—>	——>		M		
3.8.5. Apropiere cu manevre la vedere ( <i>circling</i> ) în următoarele condiții: (a)* apropiere până la altitudinea minimă autorizată pentru apropierea 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. <i>Observație:</i> Dacă (a) și (b) nu sunt posibile din motive ATC, se poate simula un exercițiu în condiții de vizibilitate redusă.	P*—>	——>				
3.8.6. Apropieri la vedere	P——>	——>				
<b>SECȚIUNEA 4</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. Procedura de ratare cu toate motoarele în funcțiune* din diferite etape ale 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		

AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ			TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL	
Manevre/proceduri		FSTD	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Testate sau verificate pe FSTD sau pe A	Inițialele examinatorului dacă testul sau verificarea s-a încheiat
4.5.	Aterizare întreruptă cu toate motoarele în funcțiune: — de la diferite înălțimi sub DH/MDH; — după contactul cu pista (aterizare ratată)  Pe avioanele care nu sunt certificate ca avioane din categoria de transport (JAR/FAR 25) sau ca avioane din categoria <i>commuter</i> (SFAR 23), aterizarea întreruptă cu toate motoarele în funcțiune se inițiază sub DH/MDH sau după contactul cu pista.	P————>	————>			
<b>SECȚIUNEA 5</b>						
5	Aterizări	P				
5.1.	Aterizări normale* cu stabilirea reperelor vizuale la atingerea DA/H în urma unei proceduri de apropiere instrumentală					
5.2.	Aterizare cu simularea blocării stabilizatorului orizontal în orice poziție <i>out-of-trim</i>	P————>	Pentru acest exercițiu nu se folosește un avion		Numai FFS	
5.3.	Aterizări cu vânt lateral (aeronave, dacă este posibil)	P————>	————>			
5.4.	Zbor în zona de așteptare și aterizare fără flapsuri și voleți de bord de atac sau cu flapsuri și voleți de bord de atac parțial extinși	P————>	————>			
5.5.	Aterizare cu simularea motorului critic inoperant	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 datele AFM; și — avioane cu patru motoare: două motoare de pe aceeași parte	P	X		M Numai FFS (numai test de îndemânare)	

**Observații generale:**

Cerințe speciale pentru extinderea unei calificări de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălțime de decizie mai mică de 200 ft (60 m), și anume operațiuni CAT II/III.

**SECȚIUNEA 6**

Autorizare adițională la o calificare de tip pentru apropieri instrumentale până la o DH mai mică de 60 m (200 ft) (CAT II/III)

AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ			TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL	
Manevre/proceduri		FSTD	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Testate sau verificate pe FSTD sau pe A	Inițialele examinatorului dacă testul sau verificarea s-a încheiat
Următoarele manevre și proceduri reprezintă cerințele minime de pregătire pentru autorizarea apropiierilor instrumentale până la o DH mai mică de 60 m (200 ft). Pe durata următoarelor apropiieri instrumentale și proceduri de apropiere întreruptă, se folosesc toate echipamentele avionului impuse de certificarea de tip pentru apropieri instrumentale până la o DH mai mică de 60 m (200 ft).						
6.1*	Decolare întreruptă la distanța vizuală în lungul pistei (RVR) minimă autorizată	P*—>	—>X Pentru acest exercițiu nu se folosește un avion		M*	
6.2*	Apropieri CAT II/III: în condiții simulate de zbor instrumental până la DH aplicabilă, folosind sistemul de ghidare a zborului. Se respectă procedurile standard de coordonare a echipajului (împărțirea sarcinilor, proceduri «call out», supravegherea reciprocă, schimbul de informații și susținerea).	P—>	—>		M	
6.3*	Procedura de ratare: după apropierea indicate la punctul 6.2 la atingerea DH. Pregătirea trebuie să includă, de asemenea, o procedură de ratare cauzată de RVR insuficientă (simulată), vânt de forfecare, abatere excesivă a avionului față de limitele de apropiere pentru o apropiere reușită, cedarea echipamentului de la sol/de bord înaintea atingerii DH și ratarea în condițiile simulate de cedare a echipamentului de bord.	P—>	—>		M*	
6.4*	Aterizare (aterizări): cu stabilirea referinței vizuale la atingerea DH după o apropiere instrumentală. În funcție de sistemul specific de ghidare a zborului, se efectuează o aterizare automată.	P—>	—>		M	

NOTĂ: operațiunile CAT II/III se efectuează în conformitate cu cerințele aplicabile privind operațiunile aeriene.

#### 7. Calificări de clasă (aterizare pe apă)

Secțiunea 6 se efectuează pentru revalidarea unei calificări de clasă multimotor (aterizare pe apă), numai VFR, dacă cele 10 segmente de rută necesare ca experiență în ultimele 12 luni nu au fost efectuate.

CALIFICAREA DE CLASĂ (ATERIZARE PE APĂ)	PREGĂTIRE PRACTICĂ	TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICAREA COMPE- TENȚEI PENTRU CALIFI- CAREA DE CLASĂ
Manevre/proceduri	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
<b>SECȚIUNEA 1</b>		
<b>1 Plecare</b>		
1.1. Înainte de zbor, inclusiv: <ul style="list-style-type: none"> <li>— documentația;</li> <li>— masa și centrajul;</li> <li>— informare meteo și</li> <li>— informare NOTAM.</li> </ul>		
1.2. Verificări înainte de pornire Pe exterior/pe interior		
1.3. Pornirea și oprirea motorului Normală Defecțiuni		
1.4. Rulaj		
1.5. Hidroplanare		
1.6. Amarare:                      Plajă Chei debarcader Geamandură		
1.7. Navigare cu motorul oprit		
1.8. Verificări înainte de decolare: Încălzirea motoarelor (dacă este cazul)		
1.9. Procedura de decolare: <ul style="list-style-type: none"> <li>— normală cu configurația din manual a flapsurilor și</li> <li>— cu vânt lateral (în cazul în care condițiile permit).</li> </ul>		
1.10. Procedura de urcare: <ul style="list-style-type: none"> <li>— viraj pe cap;</li> <li>— menținere nivel</li> </ul>		
1.11. Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T		
<b>SECȚIUNEA 2</b>		
<b>2 Lucru aerian (VFR)</b>		
2.1. Urcare la nivel la viteze diferite, incluzând zborul la viteză minimă critică față de aer, cu și fără flapsuri (incluzând apropiere de VMCA, după caz)		
2.2. Viraje strânse (360°, stânga/dreapta, cu înclinare de 45°)		

CALIFICAREA DE CLASĂ (ATERIZARE PE APĂ)	PREGĂTIRE PRACTICĂ	TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICAREA COMPE- TENȚEI PENTRU CALIFI- CAREA DE CLASĂ
Manevre/proceduri	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
2.3. Angajare și revenire: (i) cu tren și flaps escamotat; (ii) apropiere de viteza de angajare în viraj de cobo- rare, în configurație de apropiere și cu putere co- respunzătoare; (iii) apropiere de viteza de angajare, în configurație de aterizare și cu putere corespunzătoare; și (iv) apropiere de viteza de angajare, în viraj în urcare cu flapsuri pentru decolare și putere de urcare (numai pentru avioane monomotor).		
2.4. Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T		
<b>SECȚIUNEA 3</b>		
<b>3 Proceduri VFR pe rută</b>		
3.1. Planul de zbor, navigație estimată și citirea hărților		
3.2. Menținerea altitudinii, a capului magnetic și a vitezei		
3.3. Orientarea, sincronizarea și revizuirea timpului esti- mat de sosire		
3.4. Folosirea mijloacelor de radionavigație (dacă este ca- zul)		
3.5. Managementul zborului (jurnal de bord, verificări de rutină incluzând combustibil, sisteme și givraj)		
3.6. Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T		
<b>SECȚIUNEA 4</b>		
<b>4 Sosiri și aterizări</b>		
4.1. Proceduri de sosire la aerodrom (numai pentru avioa- nele amfibie)		
4.2. Aterizare normală		
4.3. Aterizare fără flapsuri		
4.4. Aterizare cu vânt lateral (dacă sunt condiții adecvate)		
4.5. Apropiere și aterizare, cu motorul la ralanti, de la o al- titudine de maximum 2 000' deasupra apei (numai pentru avioane monomotor)		
4.6. Ratare de la înălțimea minimă		



CALIFICAREA DE CLASĂ (ATERIZARE PE APĂ)	PREGĂTIRE PRACTICĂ	TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICAREA COMPE- TENȚEI PENTRU CALIFI- CAREA DE CLASĂ
Manevre/proceduri	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
4.7. Aterizare pe ape liniștite Aterizare pe ape agitate		
4.8. Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T		
<b>SECȚIUNEA 5</b>		
<b>5 Proceduri anormale și de urgență</b> (Această secțiune poate fi combinată cu secțiunile 1-4.)		
5.1. Decolare întreruptă la o viteză acceptabilă		
5.2. Simularea cedării unui motor după decolare (numai avioane monomotor)		
5.3. Simularea aterizării forțate, fără putere (numai avioane monomotor)		
5.4. Simularea procedurilor de urgență: (i) foc sau fum în zbor și (ii) defectarea sistemelor, după caz.		
5.5. Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T		
<b>SECȚIUNEA 6</b>		
<b>6 Simularea zborului asimetric</b> (Această secțiune poate fi combinată cu secțiunile 1-5.)		
6.1. Simularea cedării unui motor în timpul decolării (la o altitudine de siguranță, cu excepția efectuării într-un FFS și într-un FNPT II)		
6.2. Oprirea și repornirea motorului (numai pentru testul îndemânare ME)		
6.3. Apropiere în zbor asimetric și ratare		
6.4. Apropiere în zbor asimetric și aterizare cu oprire completă		
6.5. Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T		

### C. Cerințe specifice pentru categoria elicoptere

1. În cazul testului de îndemânare sau a verificării competenței pentru calificări de tip și ATPL, solicitanții trebuie să promoveze secțiunile 1-4 și 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează până la maximum cinci elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, duce din nou la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței trebuie promovate într-un interval de șase luni.
2. În cazul verificării competenței pentru o IR, solicitanții trebuie să promoveze secțiunea 5 a verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de trei elemente duce la repetarea în întregime a secțiunii 5. Solicitanții care nu promovează până la maximum trei elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea verificării sau nepromovarea acelor elemente din secțiunea 5 promovate într-o încercare anterioară obligă solicitanții să susțină din nou verificarea în întregime.

#### TOLERANȚE PENTRU PROBELE DE ZBOR

3. Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a:
  - (a) opera elicopterul fără a depăși limitările acestuia;
  - (b) efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe;
  - (c) raționa corect și de a supraveghea situația aeriană;
  - (d) aplica cunoștințele aeronautice;
  - (e) menține în orice moment controlul asupra elicopterului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială;
  - (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.
4. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele elicopterului utilizat.
  - (a) limite operaționale în condiții IFR.

#### Înălțime

În general  $\pm 100$  ft

Începerea ratării la înălțimea/altitudinea de decizie  $+ 50$  ft/ $-0$  ft

Înălțime minimă de coborâre/MAPt/altitudine  $+ 50$  ft/ $-0$  ft

#### Drum magnetic

După mijloace radio  $\pm 5^\circ$

Pentru deviații «unghiulare» deviație jumătate de scală, azimut și pantă de coborâre (de exemplu LPV, ILS, MLS, GLS)

deviații laterale «liniare» 2D (LNAV) și 3D (LNAV/VNAV) abaterea/deviația de la drumul obligat se limitează în mod normal la  $\pm \frac{1}{2}$  din valoarea RNP asociată procedurii. Sunt permise deviații scurte de la acest standard de până la o dată valoarea RNP.

deviații verticale liniare 3D [de exemplu 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  $\pm 5^\circ$

cu simularea cedării unui motor  $\pm 10^\circ$

## Viteză

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

## (b) limite operaționale în condiții VFR

## Înălțime

În general ± 100 ft

## Cap magnetic

Operațiuni normale ± 5°

Operațiuni anormale/de urgență ± 10 °

## Viteză

În general ± 10 noduri

Cu simularea cedării unui motor + 10 noduri/- 5 noduri

## Abatere față de sol

T.O. la punct fix I.G.E. (efect de sol) ± 3 ft

Aterizare ± 2 ft (zbor cu 0 ft în spate sau lateral)

## CONȚINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/VERIFICĂRII COMPETENȚEI

## DISPOZIȚII GENERALE

## 5. Următorul simbol înseamnă:

P = Pregătit ca PIC pentru eliberarea unei calificări de tip pentru elicoptere cu un singur pilot (SPH) sau pregătit ca PIC sau copilot și ca PF sau PM pentru eliberarea unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot (MPH).

## 6. 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 (—&gt;).

Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:

FFS = simulator complet de zbor

FTD = echipament de pregătire pentru zbor

H = elicopter

## 7. Elementele marcate cu asterisc (\*) se execută în condiții IMC reale sau simulate, exclusiv de către persoanele care doresc să-și reînnoiască sau să-și revalideze o IR(H) sau să-și extindă privilegiile respectivei calificări la un alt tip.

## 8. Procedurile de zbor instrumental (secțiunea 5) se execută numai de către persoanele care doresc să-și reînnoiască sau să-și revalideze o IR(H) sau să-și extindă privilegiile respectivei calificări la un alt tip. În acest scop se poate folosi un FFS sau un FTD 2/3.

## 9. Litera «M» înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu.

## 10. La pregătirea practică și la testare se folosește un FSTD dacă FSTD-ul respectiv face parte dintr-un curs pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică pentru curs:

(a) calificarea FSTD, astfel cum se prevede în cerințele relevante din anexa VI (partea ARA) și anexa VII (partea ORA);

(b) calificările instructorului și ale examinatorului;

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

(d) calificările și experiența anterioară, pe tipuri similare, ale piloților aflați în pregătire și

(e) numărul de ore de experiență de zbor sub supraveghere asigurate după eliberarea noii calificări de tip.

## ELICOPTERE MULTIPILOT

## 11. Persoanele care solicită un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot și ATPL(H) trebuie să promoveze doar secțiunile 1-4 și, dacă este cazul, secțiunea 6.

12. Persoanele care solicită o verificare a competenței pentru revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot trebuie să promoveze doar secțiunile 1-4 și, dacă este cazul, secțiunea 6.

ELICOPTERE CU UN SINGUR PILOT/MULTIPILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ			TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPE- TENȚEI	
Manevre/proceduri		FSTD	H	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Examinare în FSTD sau H	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
SECȚIUNEA 1 – Pregătiri și verificări înainte de zbor						
1.1	Inspecția vizuală a exteriorului elicopterului; localizarea fiecărei componente și scopul inspecției		P		M (dacă se efectuează pe elicopter)	
1.2	Inspecția cabinei de conducere	P	—>		M	
1.3	Proceduri de pornire, verificarea echipamentelor radio și de navigație, selectarea și setarea frecvențelor de navigație și de comunicații	P	—>		M	
1.4	Rulaj/rulaj aerian în conformitate cu instrucțiunile ATC sau cu instrucțiunile unui instructor	P	—>		M	
1.5	Proceduri și verificări înainte de decolare	P	—>		M	
SECȚIUNEA 2 – Manevre și proceduri de zbor						
2.1	Decolări (diferite profiluri)	P	—>		M	
2.2	Decolări și aterizări (de) pe terenuri înclinate sau cu vânt lateral	P	—>			
2.3	Decolare la masa maximă la decolare (masă maximă la decolare reală sau simulată)	P	—>			
2.4	Decolare cu simularea cedării unui motor imediat înainte de atingerea TDP sau DPATO	P	—>		M	
2.4.1	Decolare cu simularea cedării unui motor imediat după atingerea TDP sau DPATO	P	—>		M	
2.5	Viraje în urcare și coborâre spre cap specificat	P	—>		M	
2.5.1	Viraje de 180°-360°, stânga/dreapta, cu înclinare de 30°, numai cu ajutorul instrumentelor	P	—>		M	
2.6	Coborâre în autorotație	P	—>		M	
2.6.1	Pentru elicopterele monomotor (SEH) aterizare în autorotație sau pentru elicopterele multimotor (MEH) recuperare a puterii	P	—>		M	
2.7	Aterizări, diferite profiluri	P	—>		M	
2.7.1	Ratare sau aterizare în urma simulării cedării unui motor înainte de LDP sau DPBL	P	—>		M	
2.7.2	Aterizare în urma simulării cedării unui motor după LDP sau DPBL	P	—>		M	

ELICOPTERE CU UN SINGUR PILOT/MULTIPILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ			TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPE- TENȚEI	
Manevre/proceduri		FSTD	H	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Examinare în FSTD sau H	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
<b>SECȚIUNEA 3 – Operațiuni normale și anormale ale următoarelor sisteme și proceduri</b>						
3	Operațiuni normale și anormale ale următoarelor sisteme și proceduri:				M	Se alege un minim obligatoriu de trei elemente din această secțiune
3.1	Motorul	P	—>			
3.2	Sistemul de condiționare a aerului (încălzire, ventilație)	P	—>			
3.3	Sistemul Pitot/static	P	—>			
3.4	Sistemul de combustibil	P	—>			
3.5	Sistemul electric	P	—>			
3.6	Sistemul hidraulic	P	—>			
3.7	Sistemul comenzilor de zbor și sistemul de trimerare	P	—>			
3.8	Sistemul de degivrare și antigivraj	P	—>			
3.9	Pilotul automat/sistemul director de zbor	P	—>			
3.10	Dispozitivele de creștere a stabilității	P	—>			
3.11	Radarul meteo, radioaltimetrul, transponderul	P	—>			
3.12	Sistemul de navigație de suprafață	P	—>			
3.13	Sistemul trenului de aterizare	P	—>			
3.14	APU	P	—>			
3.15	Echipamentele radio, de navigație, instrumentele de zbor și FMS	P	—>			
<b>SECȚIUNEA 4 – Proceduri anormale și de urgență</b>						
4	Proceduri anormale și de urgență				M	Se alege un minim obligatoriu de trei elemente din această secțiune
4.1	Simulări de incendiu (inclusiv evacuarea dacă este cazul)	P	—>			
4.2	Controlul și evacuarea fumului	P	—>			
4.3	Cedări ale motorului, oprirea și repornirea motorului la o înălțime de siguranță	P	—>			
4.4	Largare combustibil (simulare)	P	—>			

ELICOPTERE CU UN SINGUR PILOT/MULTIPILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ			TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPE- TENȚEI	
Manevre/proceduri		FSTD	H	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Examinare în FSTD sau H	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
4.5	Defectarea comenzii rotorului anticuplu (dacă este posibil)	P	—>			
4.5.1	Pierderea rotorului anticuplu (dacă este posibil)	P	Pentru acest exercițiu nu se folosește un elicopter			
4.6	Incapacitatea unui membru al echipajului – doar MPH	P	—>			
4.7	Defecțiuni în sistemul de transmisie	P	—>			
4.8	Alte proceduri de urgență, așa cum sunt prezentate în manualul de zbor corespunzător	P	—>			
SECȚIUNEA 5 – Proceduri de zbor instrumental (se efectuează în condiții IMC reale sau simulate)						
5.1	Decolarea instrumentală: trecerea la zborul instrumental se face imediat după ridicarea de la sol	P*	—>*			
5.1.1	Simularea cedării unui motor în timpul plecării	P*	—>*		M*	
5.2	Respectarea rutelor de plecare și de sosire și a instrucțiunilor ATC	P*	—>*		M*	
5.3	Proceduri de așteptare	P*	—>*			
5.4	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	P*	—>*			
5.4.1	Manual, fără sistemul director de zbor. Notă: Conform AFM, este posibil ca procedurile RNP APCH să necesite utilizarea pilotului automat sau a sistemului director de zbor. Procedura care urmează să fie executată manual trebuie aleasă având în vedere respectivele limitări (de exemplu, se alege o procedură ILS pentru 5.4.1 în cazul unei astfel de limitări prevăzute în AFM).	P*	—>*		M*	
5.4.2	Manual, cu sistemul director de zbor	P*	—>*		M*	
5.4.3	Prin cuplarea pilotului automat	P*	—>*			
5.4.4	Manual, cu un motor simulat inoperant; cedarea motorului trebuie simulată în timpul apropierii finale, înainte de a depăși 1 000 ft deasupra nivelului aerodromului, până la contactul cu pista sau până la încheierea procedurii de apropiere întreruptă	P*	—>*		M*	
5.5	Operațiuni 2D până la MDA/H	P*	—>*		M*	

ELICOPTERE CU UN SINGUR PILOT/MULTIPILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ			TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPE- TENȚEI	
Manevre/proceduri		FSTD	H	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Examinare în FSTD sau H	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
5.6	Procedura de ratare cu toate motoarele în funcțiune la atingerea DA/H sau MDA/MDH	P*	—>*			
5.6.1	Alte proceduri de apropiere întreruptă	P*	—>*			
5.6.2	Procedura de ratare cu un motor simulat inoperant la atingerea DA/H sau MDA/MDH	P*	—>*		M*	
5.7	Autorotație în condiții IMC cu recuperarea puterii	P*	—>*		M*	
5.8	Revenire din atitudini neobișnuite	P*	—>*		M*	
SECȚIUNEA 6 – Utilizarea echipamentelor opționale						
6	Utilizarea echipamentelor opționale	P	—>			

#### D. Cerințe specifice pentru categoria aeronave cu decolare-aterizare verticală

- În cazul testelor de îndemânare sau a verificărilor competenței pentru calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală, solicitanții trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează până la maximum cinci elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitanții să susțină din nou testul sau verificarea în întregime. Toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței trebuie promovate într-un interval de șase luni.

#### TOLERANȚE PENTRU PROBELE DE ZBOR

- Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a:
  - opera aeronava cu decolare-aterizare verticală fără a depăși limitările acesteia;
  - efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe;
  - raționa corect și de a supraveghea situația aeriană;
  - aplica cunoștințele aeronautice;
  - menține în orice moment controlul aeronavei cu decolare-aterizare verticală, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială;
  - înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate și
  - comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului.
- Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele aeronavei cu decolare-aterizare verticală utilizate.

##### (a) limite operaționale în condiții IFR

Înălțime

În general  $\pm 100$  ft

Începerea ratării la înălțimea/altitudinea de decizie  $+ 50$  ft/– 0 ft

Înălțime/altitudine minimă de coborâre  $+ 50$  ft/– 0 ft

Drum magnetic

După mijloace radio  $\pm 5^\circ$

Apropiere de precizie	deviație jumătate de scală, azimut și pantă de coborâre
Cap magnetic	
Operațiuni normale	± 5°
Operațiuni anormale/de urgență	± 10 °
Viteză	
În general	± 10 noduri
Cu simularea cedării unui motor	+ 10 noduri/- 5 noduri
(b) limite operaționale în condiții VFR:	
Înălțime	
În general	± 100 ft
Cap magnetic	
Operațiuni normale	± 5°
Operațiuni anormale/de urgență	± 10 °
Viteză	
În general	± 10 noduri
Cu simularea cedării unui motor	+ 10 noduri/- 5 noduri
Abatere față de sol	
T.O. la punct fix I.G.E. (efect de sol)	± 3 ft
Aterizare	± 2 ft (zbor cu 0 ft în spate sau lateral)

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

#### 4. Următorul simbol înseamnă:

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

#### 5. 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 (—>).

#### 6. Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:

FFS = simulator complet de zbor

FTD = echipament de pregătire pentru zbor

OTD = alt echipament de pregătire

PL = aeronavă cu decolare-aterizare verticală

(a) Persoanele care solicită un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și, dacă este cazul, secțiunea 6.

(b) Persoanele care solicită o verificare a competenței pentru revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și, dacă este cazul, secțiunea 6 și/sau secțiunea 7.

(c) Elementele marcate cu asterisc (\*) se execută numai cu ajutorul instrumentelor. Dacă această condiție nu este îndeplinită în timpul testului de îndemânare sau al verificării competenței, calificarea de tip se limitează numai la VFR.

#### 7. Litera «M» înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu.

#### 8. La pregătirea practică și la testare se folosesc FTSD-uri dacă acestea fac parte dintr-un curs aprobat pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică aprobării cursului:

(a) calificarea FTSD-urilor, astfel cum se prevede în cerințele relevante din anexa VI (partea ARA) și anexa VII (partea ORA); și



(b) calificările instructorului.

CATEGORIA AERONAVE CU DECOLARE-ATERIZARE VERTICALĂ		PREGĂTIRE PRACTICĂ				TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI		
Manevre/proceduri		OTD	FTD	FFS	PL	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Examinare în FFS PL	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
SECȚIUNEA 1 – Pregătiri și verificări înainte de zbor								
1.1	Inspecția vizuală a exteriorului aeronavei cu decolare-aterizare verticală; localizarea fiecărei componente și scopul inspecției				P			
1.2	Inspecția carlingii	P	—>	—>	—>			
1.3	Proceduri de pornire, verificarea echipamentelor radio și de navigație, selectarea și setarea frecvențelor de navigație și de comunicații	P	—>	—>	—>		M	
1.4	Rulajul în conformitate cu instrucțiunile ATC sau cu instrucțiunile unui instructor		P	—>	—>			
1.5	Proceduri și verificări înainte de decolare, inclusiv verificarea alimentării cu energie electrică	P	—>	—>	—>		M	
SECȚIUNEA 2 – Manevre și proceduri de zbor								
2.1	Profiluri normale de decolare VFR: Operațiuni pe pistă [decolare și aterizare scurtă (STOL) și decolare și aterizare pe verticală (VTOL)], inclusiv cu vânt lateral Heliporturi în terase Heliporturi de suprafață		P	—>	—>		M	
2.2	Decolare la masa maximă la decolare (masă maximă la decolare reală sau simulată)		P	—>				
2.3.1	Decolare întreruptă: — în timpul operațiunilor pe pistă; — în timpul operațiunilor pe heliporturile în terase și — în timpul operațiunilor la sol.		P	—>			M	
2.3.2	Decolare cu simularea cedării unui motor după depășirea punctului de decizie: în timpul operațiunilor pe pistă; în timpul operațiunilor pe heliporturile în terase și în timpul operațiunilor la sol.		P	—>			M	
2.4	Coborâre în autorotație în modul elicopter la sol (pentru acest exercițiu nu se folosește o aeronavă)	P	—>	—>			M Numai FFS	
2.4.1	Coborâre în autorotație în modul avion (pentru acest exercițiu nu se folosește o aeronavă)		P	—>			M Numai FFS	

CATEGORIA AERONAVE CU DECOLARE-ATERIZARE VERTICALĂ		PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
Manevre/proceduri		OTD	FTD	FFS	PL	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Examinare în FFS PL	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
2.5	Profiluri normale de aterizare VFR: operațiuni pe pistă (STOL și VTOL) heliporturi în terase heliporturi de suprafață		P	—>	—>		M	
2.5.1	Aterizare cu simularea cedării unui motor după atingerea punctului de decizie: — în timpul operațiunilor pe pistă; — în timpul operațiunilor pe heliporturile în terase și — în timpul operațiunilor la sol.							
2.6	Ratare sau aterizare în urma simulării cedării unui motor înainte de punctul de decizie		P	—>			M	
SECȚIUNEA 3 – Operațiuni normale și anormale ale următoarelor sisteme și proceduri:								
3	Operațiuni normale și anormale ale următoarelor sisteme și proceduri (se pot efectua pe un FSTD, dacă este calificat pentru acest exercițiu):						M	Se alege un minim obligatoriu de trei elemente din această secțiune
3.1	Motorul	P	—>	—>				
3.2	Presurizarea și sistemul de condiționare a aerului (încălzire, ventilație)	P	—>	—>				
3.3	Sistemul Pitot/static	P	—>	—>				
3.4	Sistemul de combustibil	P	—>	—>				
3.5	Sistemul electric	P	—>	—>				
3.6	Sistemul hidraulic	P	—>	—>				
3.7	Sistemul comenzilor de zbor și sistemul de trimerare	P	—>	—>				
3.8	Sistem antigivraj și de degivrare, încălzirea dispozitivului antireflexie (dacă este cazul)	P	—>	—>				
3.9	Pilotul automat/sistemul director de zbor	P	—>	—>				
3.10	Dispozitivele de avertizare a angajării sau dispozitivele de evitare a angajării și dispozitivele de creștere a stabilității	P	—>	—>				
3.11	Radarul meteo, radioaltimetrul, transponderul, sistemul de avertizare a apropierii periculoase de sol (dacă este cazul)	P	—>	—>				

CATEGORIA AERONAVE CU DECOLARE-ATERIZARE VERTICALĂ		PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
Manevre/proceduri		OTD	FTD	FFS	PL	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Examinare în FFS PL	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
3.12	Sistemul trenului de aterizare	P	——>	——>				
3.13	APU	P	——>	——>				
3.14	Echipamentele radio, de navigație, instrumentele de zbor și FMS	P	——>	——>				
3.15	Sistemul de flapsuri	P	——>	——>				
SECȚIUNEA 4 – Proceduri anormale și de urgență								
4	Proceduri anormale și de urgență (se pot efectua pe un FSTD, dacă este calificat pentru acest exercițiu)						M	Se alege un minim obligatoriu de trei elemente din această secțiune
4.1	Simulări de incendiu, motor, APU, compartiment cargo, cabină de pilotaj și sistem electric, inclusiv evacuare dacă este cazul	P	——>	——>				
4.2	Controlul și evacuarea fumului	P	——>	——>				
4.3	Cedări ale motorului, oprirea și repornirea motorului (pentru acest exercițiu nu se folosește o aeronavă), inclusiv conversia, cu un motor inoperant, din modul elicopter în modul avion și invers	P	——>	——>			Numai FFS	
4.4	Largarea combustibilului (simulată, dacă este cazul)	P	——>	——>				
4.5	Vânt de forfecare la decolare și la aterizare (pentru acest exercițiu nu se folosește o aeronavă)			P			Numai FFS	
4.6	Depresurizare simulată a cabinei/coborâre de urgență (pentru acest exercițiu nu se folosește o aeronavă)	P	——>	——>			Numai FFS	
4.7	Eveniment ACAS (pentru acest exercițiu nu se folosește o aeronavă)	P	——>	——>			Numai FFS	
4.8	Incapacitatea unui membru al echipajului	P	——>	——>				
4.9	Defecțiuni în sistemul de transmisie	P	——>	——>			Numai FFS	

CATEGORIA AERONAVE CU DECOLARE-ATERIZARE VERTICALĂ		PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
Manevre/proceduri		OTD	FTD	FFS	PL	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Examinare în FFS PL	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
4.10	Revenire din angajare totală (cu și fără putere) sau după activarea dispozitivului de avertizare a angajării în configurația de urcare, de croazieră și de apropiere (pentru acest exercițiu nu se folosește o aeronavă)	P	—>	—>			Numai FFS	
4.11	Alte proceduri de urgență, după cum se precizează în manualul de zbor corespunzător	P	—>	—>				

SECȚIUNEA 5 – Proceduri de zbor instrumental (se efectuează în condiții IMC reale sau simulate)

5.1	Decolarea instrumentală: trecerea la zborul instrumental se face imediat după ridicarea de la sol	P*	—>*	—>*				
5.1.1	Simularea cedării unui motor în timpul plecării după punctul de decizie	P*	—>*	—>*			M*	
5.2	Respectarea rutelor de plecare și de sosire și a instrucțiunilor ATC	P*	—>*	—>*			M*	
5.3	Proceduri de așteptare	P*	—>*	—>*				
5.4	Apropiere de precizie până la o înălțime de decizie nu mai mică de 60 m (200 ft)	P*	—>*	—>*				
5.4.1	Manual, fără sistemul director de zbor	P*	—>*	—>*			M* (Numai test de îndemânare)	
5.4.2	Manual, cu sistemul director de zbor	P*	—>*	—>*				
5.4.3	Cu utilizarea pilotului automat	P*	—>*	—>*				
5.4.4	Manual, cu un motor simulat inoperant; cedarea motorului trebuie simulată în timpul apropierii finale înaintea depășirii OM și continuată fie până la contactul cu pista, fie până la încheierea procedurii de apropiere întreruptă	P*	—>*	—>*			M*	
5.5	Apropiere de neprecizie până la MDA/H	P*	—>*	—>*			M*	
5.6	Procedura de ratare cu toate motoarele în funcțiune la atingerea DA/H sau MDA/MDH	P*	—>*	—>*				

CATEGORIA AERONAVE CU DECOLARE-ATERIZARE VERTICALĂ		PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
Manevre/proceduri		OTD	FTD	FFS	PL	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Examinare în FFS PL	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
5.6.1	Alte proceduri de apropiere întreruptă	P*	—>*	—>*				
5.6.2	Procedura de ratare cu un motor simulat inoperant la atingerea DA/H sau MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Autorotație în condiții IMC cu recuperarea puterii pentru aterizarea pe pistă numai în modul elicopter (pentru acest exercițiu nu se folosește o aeronavă)	P*	—>*	—>*			M* Numai FFS	
5.8	Revenire din atitudini neobișnuite (în funcție de calitatea FFS)	P*	—>*	—>*			M*	

SECȚIUNEA 6 – Autorizare adițională la o calificare de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălțime de decizie mai mică de 60 m (200 ft) (CAT II/III)

6	Autorizare adițională la o calificare de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălțime de decizie mai mică de 60 m (CAT II/III). Următoarele manevre și proceduri reprezintă cerințele minime de pregătire pentru autorizarea apropierilor instrumentale până la o DH mai mică de 60 m (200 ft). Pe durata următoarelor apropieri instrumentale și proceduri de apropiere întreruptă se folosesc toate echipamentele aeronavei cu decolare-aterizare verticală impuse de certificarea de tip pentru apropieri instrumentale până la o DH mai mică de 60 m (200 ft).							
6.1	Decolare întreruptă la RVR minimă autorizată		P	—>			M*	
6.2	Apropieri ILS: în condiții simulate de zbor instrumental până la DH aplicabilă, folosind sistemul de ghidare a zborului. Trebuie respectate procedurile standard de operare (SOP) referitoare la coordonarea echipajului.		P	—>	—>		M*	

CATEGORIA AERONAVE CU DECOLARE-ATERIZARE VERTICALĂ		PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
Manevre/proceduri		OTD	FTD	FFS	PL	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Examinare în FFS PL	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
6.3	Procedura de ratare: după apropierea indicate la punctul 6.2 la atingerea DH. Pregătirea trebuie să includă, de asemenea, o procedură de ratare cauzată de RVR insuficientă (simulată), vânt de forfecare, abatere excesivă a aeronavei față de limitele de apropiere pentru o apropiere reușită, cedarea echipamentului de la sol/de bord înaintea atingerii DH și ratarea în condițiile simulate de cedare a echipamentului de bord.		P	—>	—>		M*	
6.4	Aterizare (aterizări): cu stabilirea referinței vizuale la atingerea DH după o apropiere instrumentală. În funcție de sistemul specific de ghidare a zborului, se efectuează o aterizare automată.		P	—>			M*	
SECȚIUNEA 7 – Echipamente opționale								
7	Utilizarea echipamentelor opționale		P	—>	—>			

#### E. Cerințe specifice pentru categoria dirijabile

- În cazul testelor de îndemânare sau a verificărilor competenței pentru calificări de tip pentru dirijabile, solicitanții trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează până la maximum cinci elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, duce din nou la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței trebuie promovate într-un interval de șase luni.

#### TOLERANȚE PENTRU PROBELE DE ZBOR

- Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a:
  - opera dirijabilul fără a depăși limitările acestuia;
  - efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe;
  - raționa corect și de a supraveghea situația aeriană;
  - aplica cunoștințele aeronautice;
  - menține în orice moment controlul asupra dirijabilului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială;
  - înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate și
  - comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului.

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

(a) **limite operaționale în condiții IFR:**

Înălțime

În general  $\pm 100$  ft

Începerea ratării la înălțimea/altitudinea de decizie  $+ 50$  ft/ $- 0$  ft

Înălțime/altitudine minimă de coborâre  $+ 50$  ft/ $- 0$  ft

Drum magnetic

După mijloace radio  $\pm 5^\circ$

Apropiere de precizie deviație jumătate de scală, azimut și pantă de coborâre

Cap magnetic

Operațiuni normale  $\pm 5^\circ$

Operațiuni anormale/de urgență  $\pm 10^\circ$

(b) limite operaționale în condiții VFR:

Înălțime

În general  $\pm 100$  ft

Cap magnetic

Operațiuni normale  $\pm 5^\circ$

Operațiuni anormale/de urgență  $\pm 10^\circ$

CONȚINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/VERIFICĂRII COMPETENȚEI

4. Următorul simbol înseamnă:

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

5. 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 ( $\longrightarrow$ ).

6. Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:

FFS = simulator complet de zbor

FTD = echipament de pregătire pentru zbor

OTD = alt echipament de pregătire

As = dirijabil

- (a) Persoanele care solicită un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip pentru dirijabile trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și, dacă este cazul, secțiunea 6.

- (b) Persoanele care solicită o verificare a competenței pentru revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru dirijabile trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și, dacă este cazul, secțiunea 6.

- (c) Elementele marcate cu asterisc (\*) se execută numai cu ajutorul instrumentelor. Dacă această condiție nu este îndeplinită în timpul testului de îndemânare sau al verificării competenței, calificarea de tip se limitează numai la VFR.

7. Litera «M» înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenței indică un exercițiu obligatoriu.

8. La pregătirea practică și la testare se folosesc FTSD-uri dacă acestea fac parte dintr-un curs de calificare de tip. Următoarele considerente se aplică pentru curs:

- (a) calificarea FSTD-urilor, astfel cum se prevede în cerințele relevante din anexa VI (partea ARA) și anexa VII (partea ORA), și

(b) calificările instructorului.

CATEGORIA DIRIJABILE		PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
Manevre/proceduri		OTD	FTD	Numai	As	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Examinare în	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
							FFS As	
SECȚIUNEA 1 – Pregătiri și verificări înainte de zbor								
1.1	Inspecția înainte de zbor				P			
1.2	Inspecția carlingii	P	—>	—>	—>			
1.3	Proceduri de pornire, verificarea echipamentelor radio și de navigație, selectarea și setarea frecvențelor de navigație și de comunicații		P	—>	—>		M	
1.4	Procedura de ridicare a ancorei și manevrare la sol			P	—>		M	
1.5	Proceduri și verificări înainte de decolare	P	—>	—>	—>		M	
SECȚIUNEA 2 – Manevre și proceduri de zbor								
2.1	Profil normal de decolare VFR			P	—>		M	
2.2	Decolare cu simularea cedării unui motor			P	—>		M	
2.3	Decolare cu greutate > 0 (T/O grea)			P	—>			
2.4	Decolare cu greutate < 0 (T/O ușoară)			P	—>			
2.5	Procedura normală de urcare			P	—>			
2.6	Urcare la nivel			P	—>			
2.7	Recunoașterea nivelului			P	—>			
2.8	Zborul la sau aproape de nivel			P	—>		M	
2.9	Coborâre și apropiere normale			P	—>			
2.10	Profil normal de aterizare VFR			P	—>		M	
2.11	Aterizare cu greutate > 0 (aterizare grea)			P	—>		M	
2.12	Aterizare cu greutate < 0 (aterizare ușoară)			P	—>		M	
	Spațiu lăsat intenționat liber							
SECȚIUNEA 3 – Operațiuni normale și anormale ale următoarelor sisteme și proceduri								
3	Operațiuni normale și anormale ale următoarelor sisteme și proceduri (se pot efectua pe un FSTD, dacă este calificat pentru acest exercițiu):						M	Se alege un minim obligatoriu de trei elemente din această secțiune



CATEGORIA DIRIJABILE		PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
		OTD	FTD	Numai	As	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Examinare în	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
FFS As								
3.1	Motorul	P	—>	—>	—>			
3.2	Presurizarea anvelopei	P	—>	—>	—>			
3.3	Sistemul Pitot/static	P	—>	—>	—>			
3.4	Sistemul de combustibil	P	—>	—>	—>			
3.5	Sistemul electric	P	—>	—>	—>			
3.6	Sistemul hidraulic	P	—>	—>	—>			
3.7	Sistemul comenzilor de zbor și sistemul de trimerare	P	—>	—>	—>			
3.8	Sistemul de balonete	P	—>	—>	—>			
3.9	Pilotul automat/sistemul director de zbor	P	—>	—>	—>			
3.10	Dispozitivele de creștere a stabilității	P	—>	—>	—>			
3.11	Radarul meteo, radioaltimetrul, transponderul, sistemul de avertizare a apropierii periculoase de sol (dacă este cazul)	P	—>	—>	—>			
3.12	Sistemul trenului de aterizare	P	—>	—>	—>			
3.13	APU	P	—>	—>	—>			
3.14	Echipamentele radio, de navigație, instrumentele de zbor și FMS	P	—>	—>	—>			
	Spațiu lăsat intenționat liber							

## SECȚIUNEA 4 – Proceduri anormale și de urgență

4	Proceduri anormale și de urgență (se pot efectua pe un FSTD, dacă este calificat pentru acest exercițiu)						M	Se alege un minim obligatoriu de trei elemente din această secțiune
4.1	Simulări de incendiu, motor, APU, compartiment cargo, cabină de pilotaj și sistem electric, inclusiv evacuare dacă este cazul	P	—>	—>	—>			
4.2	Controlul și evacuarea fumului	P	—>	—>	—>			
4.3	Cedări ale motorului, oprirea și repornirea motorului: în anumite faze ale zborului, inclusiv cedarea multiplă a motoarelor	P	—>	—>	—>			

CATEGORIA DIRIJABILE		PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
		OTD	FTD	Numai	As	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Examinare în	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
FFS As								
4.4	Incapacitatea unui membru al echipajului	P	—>	—>	—>			
4.5	Defecțiuni ale transmisiei/cutiei de viteze	P	—>	—>	—>		Numai FFS	
4.6	Alte proceduri de urgență, așa cum sunt prezentate în manualul de zbor corespunzător	P	—>	—>	—>			
SECȚIUNEA 5 – Proceduri de zbor instrumental (se efectuează în condiții IMC reale sau simulate)								
5.1	Decolarea instrumentală: trecerea la zborul instrumental se face imediat după ridicarea de la sol	P*	—>*	—>*	—>*			
5.1.1	Simularea cedării unui motor în timpul plecării	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.2	Respectarea rutelor de plecare și de sosire și a instrucțiunilor ATC	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.3	Proceduri de așteptare	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4	Apropiere de precizie până la o înălțime de decizie nu mai mică de 60 m (200 ft)	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1	Manual, fără sistemul director de zbor	P*	—>*	—>*	—>*		M* (Numai test de îndemânare)	
5.4.2	Manual, cu sistemul director de zbor	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3	Cu utilizarea pilotului automat	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4	Manual, cu un motor simulat inoperant; cedarea motorului trebuie simulată în timpul apropierii finale înaintea depășirii OM și continuată până la contactul cu pista sau până la încheierea procedurii de apropiere întreruptă	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5	Apropiere de neprecizie până la MDA/H	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.6	Procedura de ratare cu toate motoarele în funcțiune la atingerea DA/H sau MDA/MDH	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1	Alte proceduri de apropiere întreruptă	P*	—>*	—>*	—>*			

CATEGORIA DIRIJABILE		PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
		OTD	FTD	Numai	As	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Examinare în FFS As	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
5.6.2	Procedura de ratare cu un motor simulat inoperant la atingerea DA/H sau MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Revenire din atitudini neobișnuite (în funcție de calitatea FFS)	P*	—>*	—>*	—>*		M*	

SECȚIUNEA 6 – Autorizare adițională la o calificare de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălțime de decizie mai mică de 60 m (200 ft) (CAT II/III)

6	Autorizare adițională la o calificare de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălțime de decizie mai mică de 60 m (200 ft) (CAT II/III) Următoarele manevre și proceduri reprezintă cerințele minime de pregătire pentru autorizarea apropierilor instrumentale până la o DH mai mică de 60 m (200 ft). Pe durata următoarelor apropieri instrumentale și proceduri de apropiere întreruptă se folosesc toate echipamentele dirijabilului impuse de certificarea de tip pentru apropieri instrumentale până la o DH mai mică de 60 m (200 ft).							
6.1	Decolare întreruptă la RVR minimă autorizată		P	—>			M*	
6.2	Apropieri ILS: în condiții simulate de zbor instrumental până la DH aplicabilă, folosind sistemul de ghidare a zborului. Trebuie respectate SOP-urile referitoare la coordonarea echipajului.		P	—>			M*	
6.3	Procedura de ratare După apropierile indicate la punctul 6.2 la atingerea DH. Pregătirea trebuie să includă, de asemenea, o procedură de ratare cauzată de RVR insuficientă (simulată), vânt de forfecare, abatere excesivă a aeronavei față de limitele de apropiere pentru o apropiere reușită, cedarea echipamentului de la sol/de bord înaintea atingerii DH și ratarea în condițiile simulate de cedare a echipamentului de bord.		P	—>			M*	

CATEGORIA DIRIJABILE		PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
		OTD	FTD	Numai	As	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Examinare în FFS As	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
6.4	Aterizare (aterizări): cu stabilirea referinței vizuale la atingerea DH după o apropiere instrumentală. În funcție de sistemul specific de ghidare a zborului, se efectuează o aterizare automată		P	—>			M*	
SECȚIUNEA 7 – Echipamente opționale								
7	Utilizarea echipamentelor opționale		P	—>”				