

**DECIZIA
DIRECTORULUI GENERAL AL
AUTORITĂȚII AERONAUTICE CIVILE ROMÂNE**

Nr. D728/2024

Având în vedere prevederile Ordinului ministrului transporturilor nr.208/2013 privind măsuri pentru aplicarea Regulamentului (UE) nr. 1.178/2011 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 și a Regulamentului (UE) nr. 290/2012 al Comisiei din 30 martie 2012 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1.178/2011,

Luând în considerare modificările aduse Regulamentului (UE) nr. 1.178/2011 prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/2076 al Comisiei din 24 iulie 2024 de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1178/2011 și (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește clarificarea cerințelor pentru copiloții suplimentari pentru rută, actualizarea cerințelor privind licențele echipajului de zbor și certificarea medicală și îmbunătățirile pentru aviația generală în temeiul prevederilor art.6 alin.(1) lit.a) și alin.4 Cod aerian, ale Hotărârii Guvernului nr.405/1993 privind înființarea Autorității Aeronautice Civile Române, cu modificările și completările ulterioare;

În baza PAC REG "Proceduri de aeronautică civilă – Emiterea reglementărilor aeronautice", ediția 3/2022, aprobată prin Decizia Directorului General al AACR nr. D496/2022;

Luând în considerare Hotărârea Consiliului de Administrație al Autorității Aeronautice Civile Române nr. 1/09.01.2023 privind numirea Directorului General, precum și competențele stabilite prin Contractul de mandat nr. 760/09.01.2023 încheiat între R.A. Autoritatea Aeronautică Civilă Română prin Consiliul de Administrație și domnul Nicolae Stoica, în calitate de Director General;

Directorul General al Regiei Autonome Autoritatea Aeronautică Civilă Română

DECIDE:

Art.I Ediția a 2-a 2023 PAC FCL "Proceduri de Aeronautică Civilă pentru certificarea personalului navigant" aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr.D671/2023 se modifică și se completează după cum urmează:

1. Anexa 21 Formular Licence Verification se modifică și se înlocuiește cu Anexa nr.1 la prezenta decizie.
2. Anexa 31 Formular pentru evaluarea cererii pentru obținere/revalidare/modificare/reînnoire certificat de examinator (Avion) se modifică și se înlocuiește cu Anexa nr.2 la prezenta decizie.
3. Anexa 32 Formular de evaluare a cererii pentru obținere/revalidare/modificare/reînnoire certificatului de examinator (elicopter) se modifică și se înlocuiește cu Anexa nr. 3 la prezenta decizie.

AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ

4. Anexa 90 Cerere pentru ATPL, MPL, calificare de tip, instruire, test de îndemânare și verificare de competență(A) se modifică și se înlocuiește cu Anexa nr. 4 la prezenta decizie.
5. Anexa 91 Application for ATPL, MPL, type rating, training, skill test and proficiency check aeroplanes (A) se modifică și se înlocuiește cu Anexa nr. 5 la prezenta decizie.
6. Anexa 92 Test de îndemânare/verificarea competenței și înregistrarea pregătirii pentru obținere licență ATPL(H)/calificare de tip pentru elicoptere multi-pilot, inclusiv verificare competență pentru IR(H) se modifică și se înlocuiește cu Anexa nr. 6 la prezenta decizie
7. Anexa 93 Application for ATPL, MPL, type rating, training, skill test, and proficiency check helicopter (H) se modifică și se înlocuiește cu Anexa nr. 7 la prezenta decizie
8. La Secțiunea CUPRINS, după poziția Anexa 110 Cerere MPL Ro/En, se introduc 4 noi poziții, Anexa 111-Anexa 114, cu următorul conținut:
 - Anexa 111 - Examinare practică BIR(A)/IR(A)
 - Anexa 112 - IR(A) Skill Test & Proficiency Check
 - Anexa 113 - IR(H) Skill Test
 - Anexa 114 - Test de îndemânare pentru IR(H)
9. La secțiunea LISTA PAGINILOR ÎN VIGOARE, după poziția Anexa 110, se introduc 4 noi poziții cu următorul conținut:

Anexa 111	Ed.02/2023
Anexa 112	Ed.02/2023
Anexa 113	Ed.02/2023
Anexa 114	Ed.02/2023
10. După Anexa 110 CERERE OBȚINERE LICENȚĂ MPL / MPL APPLICATION, se introduc 4 noi anexe, după cum urmează:
 - a) Anexa 111 Examinare practică BIR(A)/IR(A) cu conținutul prevăzut în anexa nr.7 la prezenta decizie;
 - b) Anexa 112 IR(A) Skill Test & Proficiency Check cu conținutul prevăzut în anexa nr.8 la prezenta decizie;
 - c) Anexa 113 IR(H) Skill Test cu conținutul prevăzut în anexa nr.9 la prezenta decizie;
 - d) Anexa 114 Test de îndemânare pentru IR(H) cu conținutul prevăzut în anexa nr.10 la prezenta decizie.

Art.II Se îndreaptă eroarea materială strecurată în cuprinsul Anexei 18 LPT Rating Sheet în sensul că în loc de "Anexa 18" se va citi "Anexa 17"

Art.III În tot cuprinsul Ediției a 2-a 2023 PAC FCL "Proceduri de Aeronautică Civilă pentru certificarea personalului navigant" aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr.D671/2023 orice trimitere la DCP se va considera ca fiind făcută la DZ-SCP.

Art.IV Prezenta decizie se publică pe site-ul AACR www.caa.ro, prin grija Serviciului Certificare Personal din cadrul Direcției Zbor.

DIRECTOR GENERAL

Nicolae STOICA

(E-signed)

LPT Rating Sheet

Candidate family and first name(s): _____ Test number: _____

Date of assessment: _____ Level: _____

LPT number: _____

PART 1 – INTRODUCTION

PICTURE 1 IDENTIFIER: _____ PICTURE 2 IDENTIFIER: _____

Level awarded/Evidence (according to AMC2 FCL 055, Doc ICAO 9835)

ICAO level	Pronunciation Evidence	Structure Evidence	Vocabulary Evidence	Fluency Evidence	Comprehension Evidence	Interactions Evidence
6	Never interferes 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Consistently well-controlled 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Idiomatic, nuanced, sensitive to register. Sufficient to communicate on a wide variety of topics 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Speaks at length, varies speech flow, connectors used spontaneously 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Consistently accurate 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Interacts with ease in nearly all situations 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>
5	Rarely interferes 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Basic structures well-controlled, complex are attempted 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Sometimes idiomatic, sufficient on work related topics 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Speaks at length on familiar topics, uses connectors 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Mostly accurate, comprehends a range of speech varieties 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Responses are immediate and informative 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>
4	Sometimes interferes 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Basic structures usually well-controlled, local errors present 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Usually sufficient on work related topics, often paraphrases successfully 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Limited use of connectors, occasional loss of fluency, fillers not distracting 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Mostly accurate on common topics, may seek clarification 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Responses are usually immediate and informative. Checks, confirms and clarifies 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>
3	Often interferes 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Basic structures not always well-controlled, frequent global errors 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Often sufficient on work related topics, limited range, word choice inappropriate 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Inappropriate pausing, distracting fillers and hesitations 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Often accurate on common topics, may fail to understand 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Responses are sometimes immediate and informative. Generally inadequate 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>

Evidence:

PART 2 –LISTENING COMPREHENSION

FIRST EXAMINER:

Report: accurate/ partially accurate/ inaccurate

SECOND EXAMINER:

Report: accurate/ partially accurate/ inaccurate

EXTENSION QUESTION(S)

Level awarded/Evidence (according to AMC2 FCL 055, Doc ICAO 9835)

ICAO level	Pronunciation Evidence	Structure Evidence	Vocabulary Evidence	Fluency Evidence	Comprehension Evidence	Interactions Evidence
6	Never interferes 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Consistently well-controlled 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Idiomatic, nuanced, sensitive to register. Sufficient to communicate on a wide variety of topics 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Speaks at length, varies speech flow, connectors used spontaneously 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Consistently accurate 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Interacts with ease in nearly all situations 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>
5	Rarely interferes 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Basic structures well-controlled, complex are attempted 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Sometimes idiomatic, sufficient on work related topics 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Speaks at length on familiar topics, uses connectors 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Mostly accurate, comprehends a range of speech varieties 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Responses are immediate and informative 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>
4	Sometimes interferes 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Basic structures usually well-controlled, local errors present 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Usually sufficient on work related topics, often paraphrases successfully 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Limited use of connectors, occasional loss of fluency, fillers not distracting 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Mostly accurate on common topics, may seek clarification 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Responses are usually immediate and informative. Checks, confirms and clarifies 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>
3	Often interferes 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Basic structures not always well-controlled, frequent global errors 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Often sufficient on work related topics, limited range, word choice inappropriate 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Inappropriate pausing, distracting fillers and hesitations 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Often accurate on common topics, may fail to understand 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Responses are sometimes immediate and informative. Generally inadequate 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>

Evidence:

PART 3 – LISTENING FOR SPECIFIC INFORMATION

FIRST EXAMINER: Recording 1 Q1 Q2 Q3
 Recording 2 Q1 Q2 Q3
 Recording 3 Q1 Q2 Q3

SECOND EXAMINER: Recording 1 Q1 Q2 Q3
 Recording 2 Q1 Q2 Q3
 Recording 3 Q1 Q2 Q3

**Put a tick if the answer is correct, a cross if it is incorrect and a slash (/) if the answer is partially correct*

EXTENSION QUESTION(s)

Level awarded/Evidence (according to AMC2 FCL 055, Doc ICAO 9835)

ICAO level	Pronunciation Evidence	Structure Evidence	Vocabulary Evidence	Fluency Evidence	Comprehension Evidence	Interactions Evidence
6	Never interferes 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Consistently well-controlled 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Idiomatic, nuanced, sensitive to register. Sufficient to communicate on a wide variety of topics 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Speaks at length, varies speech flow, connectors used spontaneously 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Consistently accurate 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Interacts with ease in nearly all situations 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>
5	Rarely interferes 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Basic structures well-controlled, complex are attempted 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Sometimes idiomatic, sufficient on work related topics 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Speaks at length on familiar topics, uses connectors 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Mostly accurate, comprehends a range of speech varieties 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Responses are immediate and informative 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>
4	Sometimes interferes 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Basic structures usually well-controlled, local errors present 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Usually sufficient on work related topics, often paraphrases successfully 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Limited use of connectors, occasional loss of fluency, fillers not distracting 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Mostly accurate on common topics, may seek clarification 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Responses are usually immediate and informative. Checks, confirms and clarifies 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>
3	Often interferes 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Basic structures not always well-controlled, frequent global errors 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Often sufficient on work related topics, limited range, word choice inappropriate 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Inappropriate pausing, distracting fillers and hesitations 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Often accurate on common topics, may fail to understand 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Responses are sometimes immediate and informative. Generally inadequate 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>

Evidence:

PART 4 – INCIDENT SUMMARY & EXTENSION QUESTION(S)

Level awarded/Evidence (according to AMC2 FCL 055, Doc ICAO 9835)

ICAO level	Pronunciation Evidence	Structure Evidence	Vocabulary Evidence	Fluency Evidence	Comprehension Evidence	Interactions Evidence
6	Never interferes 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Consistently well-controlled 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Idiomatic, nuanced, sensitive to register. Sufficient to communicate on a wide variety of topics 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Speaks at length, varies speech flow, connectors used spontaneously 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Consistently accurate 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Interacts with ease in nearly all situations 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>
5	Rarely interferes 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Basic structures well-controlled, complex are attempted 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Sometimes idiomatic, sufficient on work related topics 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Speaks at length on familiar topics, uses connectors 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Mostly accurate, comprehends a range of speech varieties 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Responses are immediate and informative 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>
4	Sometimes interferes 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Basic structures usually well-controlled, local errors present 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Usually sufficient on work related topics, often paraphrases successfully 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Limited use of connectors, occasional loss of fluency, fillers not distracting 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Mostly accurate on common topics, may seek clarification 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Responses are usually immediate and informative. Checks, confirms and clarifies 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>
3	Often interferes 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Basic structures not always well-controlled, frequent global errors 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Often sufficient on work related topics, limited range, word choice inappropriate 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Inappropriate pausing, distracting fillers and hesitations 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Often accurate on common topics, may fail to understand 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Responses are sometimes immediate and informative. Generally inadequate 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>

Evidence:

1 – FIRST EXAMINER

2 – SECOND EXAMINER

FINAL ASSESSMENT (to be filled in by Second Examiner)

Pronunciation	Structure	Vocabulary	Fluency	Comprehension	Interactions

FIRST EXAMINER NAME and SIGNATURE: _____

SECOND EXAMINER NAME and SIGNATURE: _____

DATE OF ASSESSMENT: _____

***THIRD ASSESSMENT (to be filled in by THIRD EXAMINER)**

Pronunciation	Structure	Vocabulary	Fluency	Comprehension	Interactions
---------------	-----------	------------	---------	---------------	--------------

THIRD EXAMINER'S NAME and SIGNATURE: _____

DATE OF ASSESSMENT: _____

** to be used in case of appeals also*

** Third examiner and examiner used in case of appeals shall tick the boxes for Part 1,2,3, and 4 allocated for First examiner*



AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ
ROMANIAN CIVIL AERONAUTICAL AUTHORITY

personal data controller registered with ANSPDCP no. 20425

Anexa nr.1 la Decizia 728.

Anexa 21

Bucharest

DZ SCP CE

BY E-MAIL ONLY

Organisation / Person

Department / Function

e-mail

Subject: Licence verification

To whom it may concern

We hereby certify that Mr. XXXXXXXXXXXX is the holder of a valid Part FCL XXPL(A) issued by the Romanian Civil Aeronautical Authority on xx.xx.xxxx and reissued on xx.xx.xxxx under the no. RO.FCL/XXPL/00xxxx/A with the following ratings:

- XXXXXXXXXXXX valid until xxxxxxxx / expired
- Language Proficiency English Level X valid up to xx.xx.xxxx
Romanianⁱ Level VI valid for life

The license is in full compliance with ICAO's Annex 1.

XXXXXXXXXX pilot licence (XXPL) of Mr XXXXXXXXXXXXX has not been suspended or revoked for any reasons.

Mr. XXXXXXXXXXXXX holds a Class x Medical Certificate issued in accordance with Part-MED valid until xx.xx.xxxx.

(if is necessary)

We also certify that Mr. XXXXXXXXXXXXX is the holder of a valid examiner certificate issued by the Romanian Civil Aeronautical Authority on xx.xx.xxxx under no. RO.xRE (A)-xxx-Ex for XXXXXXXXXXXX aircraft, valid until xx.xx.xxxx.

(if is necessary)

To obtain any information regarding the possible involvement of Mr. XXXXXXXXXXXXX in accidents/incidents, please contact the Civil Aviation Safety Investigation and Analysis Authority (AIAS), the national authority that carries out safety investigations in the case of civil aviation events, to the email address info@aias.gov.ro

Regards,

(E-signed)

Director General

Nicolae STOICA

ⁱ if the applicant has a Romanian nationality

AACR CONTACT

Șos. București-Ploiești, nr.38-40, RO-013695, Bucharest, sector 1,
Romania

Tel: +40.21.208.15.08, Fax: +40.21.208.15.72/ 21.233.40.62,

Telex: LRBBYAYA, BUHTOYA, www.caa.ro

e-mail: contact@caa.ro



Anexa 31.

**FORMULAR DE EVALUARE A CERERII
PENTRU OBȚINEREA / REVALIDAREA / MODIFICAREA / REÎNNOIREA
CERTIFICATULUI DE EXAMINATOR (AVION)**

Numele și prenumele solicitantului

1. VERIFICAREA CERINȚELOR PENTRU OBȚINEREA / MODIFICAREA CERTIFICATULUI DE EXAMINATOR

A. FE(A)-PPL	DA	NU	Obs.
Licența CPL(A) sau superioară			
Calificare PIC pe clasele / tipurile de avioane SP solicitate			
Calificare FI(A)			
Experiență de zbor pe avioane, total = min. 1000 ore			
Experiență ca instructor FI(A) = min. 250 ore			
Obs. Privilegiile aplicabile calificării FI(A) care nu sunt deținute de solicitant trebuie bifate în rubrica "Limitări" a câmpului 3 din prezentul formular.			
Privilegii: Conducerea testelor de îndemânare / verificarea competenței pentru:			
<ul style="list-style-type: none"> - obținere PPL(A) - obținere / revalidare / reînnoire calificări de clasă / tip pe avioane SP asociate licenței PPL(A) 			
B. FE(A)-CPL	DA	NU	Obs.
Licența CPL(A) sau superioară			
Calificare PIC pe clasele / tipurile de avioane SP solicitate			
Calificare FI(A)			
Experiență de zbor pe avioane, total = min. 2000 ore			
Experiență ca instructor FI(A) = min. 250 ore			
Obs. Privilegiile aplicabile calificării FI(A) care nu sunt deținute de solicitant trebuie bifate în rubrica "Limitări" a câmpului 3 din prezentul formular.			
Privilegii: Conducerea testelor de îndemânare / verificarea competenței pentru:			
<ul style="list-style-type: none"> - obținere CPL(A) - obținere / revalidare / reînnoire calificări de clasă / tip pe avioane SP asociate licenței CPL(A) 			
C. CRE(A)	DA	NU	Obs.
Licența CPL(A) sau superioară (licență și calificări cel puțin egale cu licența / calificarea pentru care va conduce testul de îndemânare / verificarea competenței)			
Calificare PIC pe clasele / tipurile de avioane SP solicitate			
Calificare IR(A)			
Calificare CRI(A) - SPA			
Experiență de zbor pe avioane, total = min. 500 ore			
Obs. În cazul în care solicitantul nu deține calificare IR(A), în rubrica "Limitări" a câmpului 3 din prezentul formular se menționează: "No skill test / proficiency checks for Instrument Rating"			
Privilegii: Conducerea testelor de îndemânare / verificarea competenței pentru:			
<ul style="list-style-type: none"> - obținere / revalidare / reînnoire calificare de clasă / tip pe avioane SP - revalidare calificare IR(A) 			

D.	TRE(A)	DA	NU	Obs
	Licența ATPL(A) sau licență și calificări cel puțin egale cu licența / calificarea pentru care va conduce testul de îndemânare / verificarea competenței			
	Calificare PIC pe tipurile de avioane MP solicitate			
	Calificare IR(A)			
	Calificare TRI(A) (să dețină sau să fi deținut)			
	Experiență de zbor pe avioane MP, total = min. 1500 ore			
	Experiență de zbor pe avioane MP, în calitate de PIC = min. 500 ore			
	Obs. 1) În cazul în care solicitantul deține licență CPL(A), în rubrica "Limitări" a câmpului 3 din prezentul formular se menționează: "No skill test for ATPL(A)" 2) În cazul în care solicitantul nu deține calificare IR(A), în rubrica "Limitări" a câmpului 3 din prezentul formular se menționează: "No skill test / proficiency checks for Instrument Rating"			
	Privilegii: Conducerea testelor de îndemânare / verificarea competenței pentru: - emitere / revalidare / reînnoire calificare de tip pe avioane MP - revalidare / reînnoire calificare IR(A) - emitere licențe ATPL(A) - emitere licențe MPL			
E.	IRE (A)	DA	NU	Obs
	Licența și calificări cel puțin egale cu licența / calificarea pentru care va conduce testul de îndemânare / verificarea competenței			
	Calificare PIC pe clasa / tipul de avioane solicitate			
	Calificare IRI(A)			
	Experiență de zbor pe avioane, total = min. 2000 ore			
	Experiență de zbor pe avioane, IFR = min. 450 ore			
	Experiență ca instructor IRI(A) = min. 250 ore			
	Privilegii: Conducerea testelor de îndemânare / verificarea competenței pentru: - obținere / revalidare / reînnoire calificare IR(A)			
F.	SFE (A)	DA	NU	Obs
	Licența ATPL(A) în termen de valabilitate			
	Calificare PIC pe tipul avionului pe care conduce examinarea în simulatorul de zbor			
	Autorizație SFI(A)			
	Experiență de zbor pe avioane MP, total = min. 1500 ore			
	Privilegii: Conducerea testelor de îndemânare / verificarea competenței pentru: - obținere calificări de tip, (numai dacă SFE deține calificare tip în termen de valabilitate) - revalidare / reînnoire calificări de tip pe avioane MP - revalidare / reînnoire calificări IR(A)			
G.	FIE (A)-FI, CRI	DA	NU	Obs
	Licență și calificări cel puțin egale cu licența / calificările pentru care solicită să fie certificat ca examinator			
	Calificare PIC pe clasa / tipul avionului pe care conduce testul de îndemânare / verificarea competenței			
	Calificare FI(A)			
	Experiență de zbor pe avioane, total = min. 2000 ore			
	Experiența ca instructor, acordată solicitanților pentru calificarea FI(A) = min. 100 ore			
	Obs. Privilegiile calificării FI(A) care nu sunt deținute de solicitant trebuie bifate în rubrica "Limitări" a câmpului 3 din prezentul formular.			
	Privilegii: Conducerea testelor de îndemânare / verificarea competenței pentru: - obținere / revalidare / reînnoire calificări de instructor de zbor FI(A), CRI(A)			

H. FIE(A)-IRI			
Licență și calificări cel puțin egale cu licența / calificările pentru care solicită să fie certificat ca examinator	DA	NU	Obs
Calificare PIC pe clasa / tipul de avioane solicitate			
Calificare IRI(A)			
Calificare FI(A)			
Experiență de zbor pe avioane, total = min. 2000 ore			
Experiență de zbor pe avioane, IFR = min. 450 ore			
Experiență ca instructor IRI(A) = min. 250 ore			
Experiența ca instructor, acordată solicitanților pentru calificarea FI(A) = min. 100 ore			
Obs. Privilegiile calificării FI(A) care nu sunt deținute de solicitant trebuie bifate în rubrica "Limitări" a câmpului 3 din prezentul formular.			
Privilegii: Conducerea testelor de îndemânare / verificarea competenței pentru: - obținere / revalidare / reînnoire calificare de instructor pentru zbor instrumental IRI(A)			
I. FIE(A)-STI			
Licență și calificări cel puțin egale cu licența / calificările pentru care solicită să fie certificat ca examinator	DA	NU	Obs
Experiență corespunzătoare privilegiilor STI(A)			
Calificare instructor avion			
Experiență de zbor pe avioane, total = min. 2000 ore			
Experiența ca instructor avion = min. 100 ore			
Privilegii: Conducerea testelor de îndemânare / verificarea competenței pentru: - obținere / revalidare / reînnoire autorizație de instructor STI(A)			

2. VERIFICAREA CERINTELOR PENTRU REVALIDAREA CERTIFICATULUI DE EXAMINATOR

Examinatorul trebuie să fi condus cel puțin două teste de îndemânare / verificarea competenței în fiecare an al perioadei de certificare. Unul dintre testele conduse în ultimele 12 luni trebuie să fi fost efectuat sub supravegherea unui examinator AACR (se verifică existența copiei formularului testului de acceptabilitate). Solicitantul îndeplinește cerințele de recertificare DA NU

3. REZULTATELE EVALUĂRII CERERII

	Nume	Semnătura	
Aviz CE/COP			Solicitantul trebuie: <input type="checkbox"/> să urmeze cursul de pregătire inițială / recurentă <input type="checkbox"/> să susțină testul de acceptabilitate pentru examinatori

4. CURS DE PREGĂTIRE TEORETICĂ PENTRU EXAMINATORI

Atestat de participare nr. din Pregătire inițială
 Pregătire recurentă

Operator de date cu caracter personal înregistrat la ANSPDCP cu nr. 20425

5. DECIZIE FINALĂ

Emitere certificate Limitări /
Observații:

--

Respingere cerere Justificare:

--

Director DZ _____
(Semnătura)

Data _____

Anexa 32.

**FORMULAR DE EVALUARE A CERERII PENTRU
OBTINEREA / REVALIDAREA / MODIFICAREA / REÎNNOIEREA
CERTIFICATULUI DE EXAMINATOR (ELICOPTER)**

Numele și prenumele solicitantului

1. VERIFICAREA CERINȚELOR PENTRU EMITEREA / MODIFICAREA CERTIFICATULUI DE EXAMINATOR

A.	FE(H)-PPL			
	Licența CPL(H) sau superioară	DA	NU	Obs
	Calificare PIC pe tipurile de elicoptere SP/SE solicitate			
	Calificare FI(H)			
	Experiență de zbor pe elicoptere, total = min. 1000 ore			
	Obs. 1) Pentru calificări SP/ME, vezi condiții Part-FCL 2) Privilegiile aplicabile calificării FI(H) care nu sunt deținute de solicitant trebuie bifate în rubrica "Limitări" a câmpului 3 din prezentul formular.			
	Privilegii: Conducerea testelor de îndemânare / verificarea competenței pentru: - obținere PPL(H) - obținere / revalidare / reînnoire calificări de tip pe elicoptere SP asociate licenței PPL(H)			
B.	FE(H)-CPL			
	Licența CPL(H) sau superioară	DA	NU	Obs
	Calificare PIC pe tipurile de elicoptere SP solicitate			
	Calificare FI(H)			
	Experiență de zbor pe elicoptere, total = min. 2000 ore			
	Experiență ca instructor FI(H) = min. 250 ore			
	Obs. 1) Pentru calificări SP/ME, vezi condiții Part-FCL 2) Privilegiile aplicabile calificării FI(H) care nu sunt deținute de solicitant trebuie bifate în rubrica "Limitări" a câmpului 3 din prezentul formular.			
	Privilegii: Conducerea testelor de îndemânare / verificarea competenței pentru: - obținere CPL(H) - emiteră / revalidare / reînnoire calificări de tip pe elicoptere SP asociate licenței CPL(H)			
C.	TRE(H)-SP			
	Licența CPL(H) sau superioară (licență și calificări cel puțin egale cu licența / calificarea pentru care va conduce testul de îndemânare / verificarea competenței)	DA	NU	Obs
	Calificare PIC pe tipurile de elicoptere SP solicitate			
	Calificare IR(H)			
	Calificare TRI(H)			
	Experiență de zbor pe elicoptere	SP/SE-total = min.750 ore (min 500 ore PIC) MP/ME-total = min.1000 ore (min 500 ore PIC)		
	Obs. 1) În cazul în care solicitantul nu deține calificare IR(H), în rubrica "Limitări" a câmpului 3 din prezentul formular se menționează: "No skill test / proficiency checks for Instrument Rating"			
	Privilegii: Conducerea testelor de îndemânare / verificarea competenței pentru: - obținere / revalidare / reînnoire calificare de tip pe elicoptere SP - revalidare calificare IR(H)			

D.	TRE(H)-MP			
	Licența ATPL(H) sau licență și calificări cel puțin egale cu licența / calificarea pentru care va conduce testul de îndemânare / verificarea competenței	DA	NU	Obs
	Calificare PIC pe tipurile de elicoptere MP solicitate			
	Calificare IR(H)			
	Calificare TRI(H) (să dețină sau să fi deținut)			
	Experiență de zbor pe elicoptere MP, total = min. 1500 ore			
	Experiență de zbor pe elicoptere MP, în calitate de PIC = min. 500 ore			
	Obs. 1) În cazul în care solicitantul deține licență CPL(H), în rubrica "Limitări" a câmpului 3 din prezentul formular se menționează: "No skill test for ATPL" 2) În cazul în care solicitantul nu deține calificare IR(H), în rubrica "Limitări" a câmpului 3 din prezentul formular se menționează: "No skill test / proficiency checks for Instrument Rating"			
	Privilegii: Conducerea testelor de îndemânare / verificarea competenței pentru: - obținere / revalidare / reînnoire calificare de tip pe elicoptere MP - revalidare / reînnoire calificare IR(H) - obținere licențe ATPL(H)			
E.	IRE(H)			
	Licența și calificări cel puțin egale cu licența / calificarea pentru care va conduce testul de îndemânare / verificarea competenței	DA	NU	Obs
	Calificare PIC pe tipul de elicoptere solicitate			
	Calificare IRI(H)			
	Experiență de zbor pe elicoptere, total = min. 2000 ore			
	Experiență de zbor pe elicoptere, IFR = min. 300 ore			
	Experiență ca instructor IRI(H) = min. 200 ore			
	Privilegii: Conducerea testelor de îndemânare / verificarea competenței pentru: - obținere / revalidare / reînnoire calificare IR(H)			
F.	SFE(H)			
	Licența ATPL(H) ce include calificare IR pe tipul respectiv, în termen de valabilitate	DA	NU	Obs
	Calificare PIC pe tipul elicopterului pe care conduce examinarea în simulatorul de zbor			
	Autorizație SFI(H)			
	Experiență de zbor pe elicoptere MP, total = min. 1000 ore			
	Privilegii: Conducerea testelor de îndemânare / verificarea competenței pentru: - obținere calificări tip MP (numai dacă SFE deține calificare tip în termen de valabilitate) - revalidare / reînnoire calificări de tip pe elicoptere MP - revalidare / reînnoire calificări IR(H) pe elicoptere MP			
G.	FIE(H)			
	Licență și calificări cel puțin egale cu licența / calificările pentru care solicită să fie certificat ca examinator	DA	NU	Obs
	Calificare PIC pe tipul elicopterului pe care conduce testul de îndemânare / verificarea competenței			
	Calificare FI(H), TRI(H) sau IRI(H), după caz			
	Autorizație FE(H), TRE(H) sau IRE(H)			
	Experiență de zbor pe elicoptere, total = min. 2000 ore			
	Experiența min. 100 ore, ca instructor, acordată solicitanților pentru FI(H), TRI(H) sau IRI(H)			
	Privilegii: Conducerea testelor de îndemânare / verificarea competenței pentru: - obținere / revalidare / reînnoire calificări de instructor de zbor FI(H), TRI(H) sau IRI(H), numai SPH			

2. VERIFICAREA CERINȚELOR PENTRU REEMITEREA CERTIFICATULUI

Examinatorul trebuie să fi condus cel puțin două teste de îndemânare / verificarea competenței în fiecare an al perioadei de certificare. Unul dintre testele conduse în ultimele 12 luni trebuie să fi fost efectuat sub supravegherea unui examinator AACR (se verifică existența copiei formularului Testului de acceptabilitate).

Solicitantul îndeplinește cerințele de recertificare DA NU

3. REZULTATELE EVALUĂRII CERERII

	Nume și prenume	Semnătura	
Aviz CE/COP			Solicitantul trebuie să: <input type="checkbox"/> urmeze cursul de pregătire inițială / recurentă <input type="checkbox"/> susțină Testul de acceptabilitate pentru examinatori

4. CURS EXAMINATORI

Atestat de participare nr. din Pregătire inițială
 Pregătire recurentă

5. DECIZIE FINALĂ

Emitere certificate Limitări / Observații:

Respingere cerere Justificare

Director DZ _____
 (Semnătura)

Data _____

Anexa 90

AACR No. _____ / _____

**APPLICATION FOR
TRAINING, SKILL TEST AND PROFICIENCY CHECK FOR THE MPL, AND THE ATPL,
AND FOR TYPE AND CLASS RATINGS, AND PROFICIENCY CHECKS FOR THE BIR
AND THE IR**

Please complete the form in block capitals using blue ink.

Applicant's last name(s):	Aircraft:	SE-SP:	A	H	SE-MP:	A	H
Applicant's first name(s):		ME-SP:	A	H	ME-MP:	A	H
Signature of applicant:							
Operations:		SP		MP			
Type of licence held:	Checklist:	Training record:	Type rating:				
Licence number:	Skill test:		Class rating:			IR:	
State of licence issue:		Proficiency check:		ATPL:		MPL:	

1	Theoretical training for the issue of a type or class rating performed during period
From:	To: At:
Mark obtained:	% (Pass mark 75%): Type and number of licence:
Signature of HT:	Name(s) in capital letters:

2	FSTD		
FSTD (aircraft type):	Three or more axes: Yes	Ready for service and used:	
	No		
FSTD manufacturer:	Motion or system:	Visual aid: Yes	No
FSTD operator:	FSTD ID code:		
Total training time at the controls:	Instrument approaches at aerodromes to a decision altitude or height of:		
Location, date and time:	Type and number of licence:		
Type rating instructor Class rating instructor			
Signature of instructor:	Name(s) in capital letters:		

3	Flight training: in the aircraft	in the FSTD (for ZFTT)
Type of aircraft:	Registration:	Flight time at the controls:
Take-offs:	Landings:	Training aerodromes or sites (take-offs, approaches and landings):
Take-off time:	Landing time:	
Location and date:	Type and number of licence held:	
Type rating instructor	Class rating instructor	
Signature of instructor:	Name(s) in capital letters:	

4	Skill test	Proficiency check
Skill test and proficiency check details:		
Aerodrome or site:		Total flight time:
Take-off time:		Landing time:
Pass	Partial pass	Fail
Reason(s) why, if failed:		
Location and date:	SIM or aircraft registration:	
Examiner's certificate number (if applicable):	Type and number of licence:	
Signature of examiner:	Name(s) in capital letters:	

A. GENERAL

1. Applicants for a skill test shall have received instruction in the same class or type of aircraft to be used in the test.
- 1a. Training in FFS in accordance with points 1b and 1c of this Section shall be complemented with take-off and landing training in a single-pilot aircraft operated in single-pilot or multi-pilot operations, or in a multi-pilot aircraft, as applicable, in accordance with point 17 of this Section, unless the training is completed in accordance with point FCL.730.A or constitutes training for cruise relief co-pilots in accordance with Section B, point 6(i), of this Appendix.
- 1b. The training for MPA and PL type ratings shall be conducted in an FFS or in a combination of FSTD(s) and FFS. The skill test or proficiency check for MPA and PL type ratings and the issue of an ATPL and an MPL, shall be conducted in an FFS, if available.
- 1c. The training, skill test or proficiency check for class or type ratings for SPA and helicopters shall be conducted in either of the following:
 - (a) an available and accessible FFS, or in a combination of such FFS and FSTD(s);
 - (b) a combination of FSTD(s) and the aircraft if an FFS is not available or accessible;
 - (c) the aircraft if no FSTD is available or accessible.
- 1d. By way of derogation from point 1c, the training, skill test or proficiency check for class or type ratings for non-complex SPA and for non-complex helicopters may be conducted in a combination of FSTD(s) and the aircraft even if an FFS is available and accessible.
- 1e. By way of derogation from point 1c, the training, skill test or proficiency check for any of the following may be conducted in accordance with points 1c(a), (b) or (c), irrespective of the availability and accessibility of FFS or FSTD:
 - (a) non-complex non-high-performance single-pilot aeroplanes;
 - (b) TMGs;
 - (c) non-complex helicopters for which the maximum certified seat configuration does not exceed five seats.
- 1f. If FSTDs are used during training, testing or checking, the suitability of the FSTDs used shall be verified against the applicable 'Table of functions and subjective tests' and the applicable 'Table of FSTD validation tests' contained in the primary reference document applicable for the device used. All restrictions and limitations indicated on the device's qualification certificate shall be considered.

The training for MPA and PL type ratings shall be conducted in an FFS or in a combination of FSTD(s) and FFS. The skill test or proficiency check for MPA and PL type ratings and the issue of an ATPL and an MPL, shall be conducted in an FFS, if available.

The training, skill test or proficiency check for class or type ratings for SPA and helicopters shall be conducted in:

- (a) an available and accessible FFS, or
- (b) a combination of FSTD(s) and the aircraft if an FFS is not available or accessible; or
- (c) the aircraft if no FSTD is available or accessible.

If FSTDs are used during training, testing or checking, the suitability of the FSTDs used shall be verified against the applicable 'Table of functions and subjective tests' and the applicable 'Table of FSTD validation tests' contained in the primary reference document applicable for the device used. All restrictions and limitations indicated on the device's qualification certificate shall be considered.

2. Failure to achieve a pass in all sections of the test in two attempts will require further training.
3. There is no limit to the number of skill tests that may be attempted.

CONTENT OF THE TRAINING/SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK

4. Unless otherwise determined in the operational suitability data established in accordance with Annex I (Part-21) to Regulation (EU) No 748/2012 (OSD), the syllabus of flight instruction, the skill test and the proficiency check shall comply with this Appendix. The syllabus, skill test and proficiency check may be reduced to give credit for previous experience on similar aircraft types, as determined in the OSD.
5. Except in the case of skill tests for the issue of an ATPL, when so defined in the OSD for the specific aircraft, credit may be given for skill test items common to other types or variants where the pilots are qualified.

CONDUCT OF THE TEST/CHECK

6. The examiner may choose between different skill test or proficiency check scenarios containing simulated relevant operations. Full-flight simulators and other training devices shall be used, as established in this Annex (Part-FCL).
7. During the proficiency check, the examiner shall verify that holders of the class or type rating maintain an adequate level of theoretical knowledge.
8. Should applicants choose to terminate a skill test for reasons considered inadequate by the examiner, they shall retake the entire skill test. If the test is terminated for reasons considered adequate by the examiner, only those sections not completed shall be tested in a further flight.
9. At the discretion of the examiner, any manoeuvre or procedure of the test may be repeated once by the applicants. The examiner may stop the test at any stage if it is considered that the applicants' demonstration of flying skill requires a complete retest.
10. Applicants shall be required to fly the aircraft from a position where the PIC or co-pilot functions, as relevant, can be performed. Under single-pilot conditions, the test shall be performed as if there was no other crew member present.
11. During preflight preparation for the test, applicants are required to determine power settings and speeds. Applicants shall indicate to the examiner the checks and duties carried out, including the identification of radio facilities. Checks shall be completed in accordance with the checklist for the aircraft on which the test is being taken and, if applicable, with the MCC concept. Performance data for take-off, approach and landing shall be calculated by applicants in compliance with the operations manual or flight manual for the aircraft used. Decision heights/altitudes, minimum descent heights/altitudes and missed approach point shall be agreed upon with the examiner.
12. The examiner shall take no part in the operation of the aircraft except where intervention is necessary in the interests of safety or to avoid unacceptable delay to other traffic.

SPECIFIC REQUIREMENTS FOR THE TRAINING, SKILL TEST AND PROFICIENCY CHECK FOR TYPE RATINGS FOR MULTI-PILOT AIRCRAFT, FOR SINGLE-PILOT AIRCRAFT WHEN OPERATED IN MULTI-PILOT OPERATIONS, FOR THE MPL AND FOR THE ATPL

13. The skill test for a multi-pilot aircraft or a single-pilot aircraft when operated in multi-pilot operations shall be performed in a multi-crew environment. Another applicant or another type rated qualified pilot may function as the second pilot. If an aircraft is used, the second pilot shall be the examiner or an instructor.
 14. Applicant shall operate as PF during all sections of the skill test, except for abnormal and emergency procedures, which may be conducted as PF or PNF in accordance with MCC. The applicant for the initial issue of a multi-pilot aircraft type rating or ATPL shall also demonstrate the ability to act as PM. The applicant may choose either the left hand or the right hand seat for the skill test if all items can be executed from the selected seat.
 15. The following matters shall be specifically checked by the examiner for applicants for the ATPL or a type rating for multi-pilot aircraft or for multi-pilot operations in a single-pilot aircraft extending to the duties of a PIC, irrespective of whether the applicants act as PF or PM:
 - (a) managing crew cooperation;
 - (b) maintaining a general survey of the aircraft operation by appropriate supervision; and
 - (c) setting priorities and making decisions in accordance with safety aspects and relevant rules and regulations appropriate to the operational situation, including emergencies.
 16. The test or check should be accomplished under IFR, if the IR rating is included, and as far as possible be accomplished in a simulated commercial air transport environment. An essential element to be checked is the ability to plan and conduct the flight from routine briefing material.
 17. When their type rating course has included less than 2 hours of flight training in the aircraft, applicants shall, before or after the skill test, complete flight training in the aircraft. Such approved flight training shall include take-off and landing manoeuvres and shall be performed by a qualified instructor under the responsibility of:
 - (a) an ATO; or
 - (b) an organisation holding an AOC issued in accordance with Annex III (Part-ORO) to Regulation (EU) No 965/2012 and specifically approved for such training; or
 - (c) the instructor, in cases where no aircraft flight training for SP aircraft at an ATO or AOC holder is approved, and the aircraft flight training was approved by the applicants' competent authority.
- A certificate of completion of the type rating course including the flight training in the aircraft shall be forwarded to the competent authority before the new type rating is entered in the applicants' licence.

18. For the UPSET recovery training, 'stall event' means either an approach-to-stall or a stall. An FFS can be used by the ATO to either train recovery from a stall or demonstrate the type-specific characteristics of a stall, or both, provided that:

- (a) the FFS has been qualified in accordance with the special evaluation requirements in CS-FSTD(A); and
- (b) the ATO has successfully demonstrated to the competent authority that any negative transfer of training is mitigated.

B. SPECIFIC REQUIREMENTS FOR THE AEROPLANE CATEGORY

PASS MARKS

1. In the case of single-pilot aeroplanes, with the exception of single-pilot high-performance complex aeroplanes, applicants shall pass all sections of the skill test or proficiency check. Failure in any item of a section will cause applicants to fail the entire section. If they fail only one section, they shall repeat only that section. Failure in more than one section will require applicants to repeat the entire test or check. Failure in any section in the case of a retest or recheck, including those sections that have been passed on a previous attempt, will require applicants to repeat the entire test or check again. For single-pilot multi-engine aeroplanes, Section 6 of the relevant test or check, addressing asymmetric flight, shall be passed.

2. In the case of multi-pilot and single-pilot high-performance complex aeroplanes, applicants shall pass all sections of the skill test or proficiency check. Failure in more than five items will require applicants to take the entire test or check again. Applicants failing five or fewer items shall take the failed items again. Failure in any item on the retest or recheck, including those items that have been passed on a previous attempt, will require applicants to repeat the entire check or test again.

FLIGHT TEST TOLERANCE

3. Applicants shall demonstrate the ability to:

- (a) operate the aeroplane within its limitations;
- (b) complete all manoeuvres with smoothness and accuracy;
- (c) exercise good judgement and airmanship;
- (d) apply aeronautical knowledge;
- (e) maintain control of the aeroplane at all times in such a manner that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is never in doubt;
- (f) understand and apply crew coordination and incapacitation procedures, if applicable; and
- (g) communicate effectively with the other crew members, if applicable.

4. The following limits shall apply, corrected to make allowance for turbulent conditions and the handling qualities and performance of the aeroplane used:

Height

Generally	±100 feet
Starting a go-around at decision height	+ 50 feet/-0 feet
Minimum descent height/altitude	+ 50 feet/-0 feet

Tracking

on radio aids	± 5°
for "angular" deviations	half scale deflection, azimuth and glide path (e.g. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) and 3D (LNAV/VNAV) "linear" lateral deviations	cross-track error/deviation shall normally be limited to ± ½ the RNP value associated with the procedure. Brief deviations from this standard up to a maximum of 1 time the RNP value are allowable.
3D linear vertical deviations (e.g. RNP APCH (LNAV/VNAV) using BaroVNAV)	not more than - 75 feet below the vertical profile at any time, and not more than + 75 feet above the vertical profile at or below 1 000 feet above aerodrome level.

Heading

all engines operating	± 5°
with simulated engine failure	± 10°

Speed

all engines operating	± 5
knots with simulated engine failure	+10 knots/-5 knots

CONTENT OF THE TRAINING/SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK

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

(a) The following symbols mean:

P = Trained as PIC or co-pilot and as PF and PM

OTD = Other training devices may be used for this exercise

X = An FFS shall be used for this exercise; otherwise, an aeroplane shall be used if appropriate for the manoeuvre or procedure

P# = The training shall be complemented by supervised aeroplane inspection

(b) The practical training shall be conducted at least at the training equipment level shown as (P), or may be conducted on any higher level of equipment shown by the arrow (---->).

The following abbreviations are used to indicate the training equipment used:

A = aeroplane

FFS = full-flight simulator

FSTD = flight simulation training device

(c) The starred (*) items of Section 3B and, for multi-engine, Section 6, shall be flown solely by reference to instruments if revalidation/renewal of an IR is included in the skill test or proficiency check. If the starred (*) items are not flown solely by reference to instruments during the skill test or proficiency check, and when there is no crediting of IR privileges, the class or type rating will be restricted to VFR only.

(d) Section 3A shall be completed to revalidate a type or multi-engine class rating, VFR only, where the required experience of 10 route sectors within the previous 12 months has not been completed. Section 3A is not required if Section 3B is completed.

(e) Where the letter 'M' appears in the skill test or proficiency check column, this will indicate a mandatory exercise or a choice where more than one exercise appears.

(f) An FSTD shall be used for practical training for type or ME class ratings if they form part of an approved class or type rating course. The following considerations will apply to the approval of the course:

(i) the qualification of the FSTD as set out in the relevant requirements of Annex VI (Part-ARA) and Annex VII (Part-ORA);

(ii) the qualifications of the instructors;

(iii) the amount of FSTD training provided on the course; and

(iv) the qualifications and previous experience on similar types of the pilots under training.

(g) To exercise the privileges of a class or type rating in multi-pilot operations in accordance with point FCL.725(d) or (da), pilots that are already entitled to operate the relevant class or type of aeroplane in single-pilot operations shall meet the following conditions:

(1) complete a bridge course containing manoeuvres and procedures including MCC as well as the exercises of Section 7 using threat and error management (TEM), CRM and human factors at an organisation that is specified in point FCL.725(d)(1)(i);

(2) pass a proficiency check in multi-pilot operations.

(h) To exercise the privileges of a type rating in single-pilot operations in accordance with point FCL.725(d), pilots that are already entitled to operate the relevant type of aeroplane in multi-pilot operations shall be trained at an organisation that is specified in point FCL.725(d)(1)(i) and checked for the following additional manoeuvres and procedures in single-pilot operations:

(i) for SE aeroplanes, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 and, if applicable, one approach from Section 3.B;

(ii) for ME aeroplanes, 1.6, Section 6 and, if applicable, one approach from Section 3.B

Pilots that are entitled to exercise the privileges of a class or type rating in both single-pilot and multi-pilot operations in accordance with points (g) and (h) may maintain privileges for both forms of operation by completing either of the following:

(i) two proficiency checks, one in single-pilot operations and one in multi-pilot operations;

(ii) a proficiency check in multi-pilot operations in addition to the exercises referred to in points (h)(i) or (h)(ii), as applicable, in single-pilot operations.

Proficiency checks for the revalidation or renewal of class ratings shall always include the exercises referred to in points (h)(i) or (h)(ii), as applicable, in single-pilot operations.

j) To remove a restriction to multi-pilot operations from a single-pilot aeroplane type rating in accordance with point FCL.725(d)(2), pilots shall comply with point (h).

k) The training, testing and checking shall follow the table mentioned below.

(i) Training at an ATO, testing and checking requirements for single-pilot privileges

(ii) Training at an ATO, testing and checking requirements for multi-pilot privileges

(iii) Training at an ATO, testing and checking requirements for pilots holding single-pilot privileges seeking multi-pilot privileges for the first time (bridge course)

(iv) Training at an ATO, testing and checking requirements for pilots holding multi-pilot privileges seeking single-pilot privileges for the first time (bridge course)

(v) Training at an ATO and checking requirements for combined revalidation and renewal of single and multi-pilot privileges

(l) To establish or maintain PBN privileges, one approach shall be an RNP APCH. Where an RNP APCH is not practicable, it shall be performed in an appropriately equipped FSTD.

By way of derogation from the first paragraph, in cases where a proficiency check for revalidation of PBN privileges is performed in an aircraft or an FSTD representing that aircraft, which are not equipped for RNP APCH manoeuvres, the proficiency check may not include RNP APCH exercises. In such cases, the PBN privileges of the pilot shall not include RNP APCH. The restriction shall be lifted if the pilot has completed a proficiency check including an RNP APCH exercise for the relevant class or type.

6. Multi-pilot aeroplanes and single-pilot high-performance complex aeroplanes

(a) The following symbols mean:

P = Trained as PIC or co-pilot and as PF and PM for the issue of a type rating as applicable.

OTD = Other training devices may be used for this exercise.

X = An FFS shall be used for this exercise; otherwise an aeroplane shall be used if appropriate for the manoeuvre or procedure.

P# = The training shall be complemented by supervised aeroplane inspection.

(b) The practical training shall be conducted at least at the training equipment level shown as (P), or may be conducted up to any higher equipment level shown by the arrow (---->).

The following abbreviations are used to indicate the training equipment used:

A = aeroplane

FFS = full-flight simulator

FSTD = flight simulator training device

(c) The starred items (*) shall be flown solely by reference to instruments.

(d) Where the letter 'M' appears in the skill test or proficiency check column, this will indicate a mandatory exercise or a choice where more than one exercise appears.

(e) An FFS shall be used for practical training and testing if the FFS forms part of an approved type rating course. The following considerations will apply to the approval of the course:

(i) the qualifications of the instructors;

(ii) the qualification and the amount of training provided on the course in an FSTD; and

(iii) the qualifications and previous experience on similar types of the pilots under training.

(f) Manoeuvres and procedures shall include MCC for multi-pilot aeroplane and for single-pilot high-performance complex aeroplanes in multi-pilot operations.

(g) Manoeuvres and procedures shall be conducted in single-pilot role for single-pilot high performance complex aeroplanes in single-pilot operations.

(h) To remove a restriction to multi-pilot operations in accordance with point FCL.725(d)(2) from a single-pilot high-performance complex aeroplane type rating, pilots shall complete the manoeuvres/procedures in 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 and at least one manoeuvre/procedure from Section 3.4 in single-pilot operation.

(i) Applicants for and holders of a restricted type rating issued in accordance with point FCL.720.A(c) shall complete training, skill tests and proficiency checks in accordance with this Appendix. However, unless they undergo a skill test in accordance with point FCL.720.A(c)(3), they shall, during a skill test or a proficiency check, perform at least the landing manoeuvres in the role of the pilot monitoring but shall not be required to perform the following:

(i) take-off manoeuvres;

(ii) landing manoeuvres in the role of the pilot flying.

(j) To establish or maintain PBN privileges, one approach shall be an RNP APCH. Where an RNP APCH is not practicable, it shall be performed in an appropriately equipped FSTD.

By way of derogation from the first paragraph, in cases where a proficiency check for revalidation of PBN privileges is performed in an aircraft or an FSTD representing that aircraft, which are not equipped for RNP APCH manoeuvres, the proficiency check may not include RNP APCH exercises. In such cases, the PBN privileges of the pilot shall not include RNP APCH. The restriction shall be lifted if the pilot has completed a proficiency check including an RNP APCH exercise for the relevant class or type.

MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLEPILOT		PRACTICAL TRAINING			ATPL/MPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Manoeuvres/Procedures		FSTD A	A	Instructor initials when training completed	Tested or checked in FSTD or A	Examiner initials when test or check completed
SECTION 1						
1	Flight preparation	OTD P				
1.1	Performance calculation					
1.2	Aeroplane external visual inspection; location of each item and purpose of inspection	OTD P#	P			
1.3	Cockpit inspection	P--->	--->			
1.4	Use of checklist prior to starting engines, starting procedures, radio and navigation equipment check, selection and setting of navigation and communication frequencies	P--->	--->		M	
1.5	Taxiing in compliance with ATC instructions or instructions of instructor	P--->	--->			
1.6	Before take-off checks	P--->	--->		M	
SECTION 2						
2	Take-offs	P--->	--->			
2.1	Normal take-offs with different flap settings, including expedited take-off					
2.2*	Instrument take-off; transition to instrument flight is required during rotation or immediately after becoming airborne	P--->	--->			
2.3	Crosswind take-off	P--->	--->			
2.4	Take-off at maximum take-off mass (actual or simulated maximum take-off mass)	P--->	--->			
2.5	Take-offs with simulated engine failure	P--->	--->			
2.5.1*	shortly after reaching V2					
	<i>In aeroplanes which are not certificated as transport category or commuter category aeroplanes, the engine failure shall not be simulated until reaching a minimum height of 500ft above runway end. In aeroplanes having the same performance as a transport category aeroplane regarding take-off mass and density altitude, the instructor may simulate the engine failure shortly after reaching V2</i>					
2.5.2*	between V1 and V2	P	X		M FFS only	
2.6*	Rejected take-off at a reasonable speed before reaching V1.	P--->	--->		M	
SECTION 3						
3	Flight manoeuvres and procedures	P--->	--->			
3.1	Manual flight with and without flight directors (no autopilot, no autothrust/autothrottle, and at different control laws, where applicable)					
3.1.1	At different speeds (including slow flight) and altitudes within the FSTD training envelope	P--->	--->			
3.1.2	Steep turns using 45° bank, 180° to 360° left and right	P--->	--->			
3.1.3	Turns with and without spoilers	P--->	--->			
3.1.4	Procedural instrument flying and manoeuvring including instrument departure and arrival, and visual approach	P--->	--->			
3.2	Tuck under and Mach buffets (if applicable), and other specific flight characteristics of the aeroplane (e.g. Dutch Roll)	P--->	--->X An aeroplane shall not be used for this exercise		FFS only	
3.3	Normal operation of systems and controls engineer's panel	OTD P--->	--->			
3.4	Normal and abnormal operations of following systems:				M	A mandatory minimum of 3 abnormal shall be selected from 3.4.0 to 3.4.14 inclusive
3.4.0	Engine (if necessary propeller)	OTD	--->			

MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLEPILOT		PRACTICAL TRAINING			ATPL/MPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
		FSTD A	A	Instructor initials when training completed	Tested or checked in FSTD or A	Examiner initials when test or check completed
	Manoeuvres/Procedures	P--->				
3.4.1	Pressurisation and air-conditioning	OTD P--->	--->			
3.4.2	Pitot/static system	OTD P--->	--->			
3.4.3	Fuel system	OTD P--->	--->			
3.4.4	Electrical system	OTD P--->	--->			
3.4.5	Hydraulic system	OTD P--->	--->			
3.4.6	Flight control and Trim-system	OTD P--->	--->			
3.4.7	Anti-icing/de-icing system, Glare shield heating	OTD P--->				
3.4.8	Autopilot/Flight director	OTD P--->			M (singles pilot only)	
3.4.9	Stall warning devices or stall avoidance devices, and stability augmentation devices	OTD P--->				
3.4.10	Ground proximity warning system, weather radar, radio altimeter, transponder	P--->				
3.4.11	Radios, navigation equipment, instruments, flight management system	OTD P--->				
3.4.12	Landing gear and brake	OTD P--->	--->			
3.4.13	Slat and flap system	OTD P--->	--->			
3.4.14	Auxiliary power unit	OTD P--->	--->			
	Intentionally left blank					
3.6	Abnormal and emergency procedures:				M	A mandatory minimum of 3 items shall be selected from 3.6.1 to 3.6.9 inclusive
3.6.1	Fire drills e.g. engine, APU, cabin, cargo compartment, flight deck, wing and electrical fires including evacuation	P--->	--->			
3.6.2	Smoke control and removal	P--->	--->			
3.6.3	Engine failures, shutdown and restart at a safe height	P--->	--->			
3.6.4	Fuel dumping (simulated)	P--->	--->			
3.6.5	Wind shear at take-off/landing	P	X		FFS Only	
3.6.6	Simulated cabin pressure failure/emergency descent	P--->	--->			
3.6.7	Incapacitation of flight crew member	P--->	--->			
3.6.8	Other emergency procedures as outlined in the appropriate Aeroplane Flight Manual	P--->	--->			
3.6.9	TCAS event	OTP P--->	An aeroplane shall not be used		FFS only	
3.7	Upset recovery training.	P	X			
3.7.1	Recovery from stall events in: - take-off configuration; - clean configuration at low altitude; - clean configuration near maximum operating altitude; and - landing configuration	FFS qualified for the training task only	An aeroplane shall not be used for this exercise			
3.7.2	The following upset exercises: - recovery from nose-high at various bank angles; and - recovery from nose-low at various bank angles	P FFS qualified for the training task only	X An aeroplane shall not be used for this exercise		FFS only	
3.8	Instrument flight procedures					
3.8.1*	Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions	P--->	--->		M	

MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLEPILOT		PRACTICAL TRAINING			ATPL/MPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Manoeuvres/Procedures		FSTD A	A	Instructor initials when training completed	Tested or checked in FSTD or A	Examiner initials when test or check completed
3.8.2*	Holding procedures	P--->	--->			
3.8.3*	3D operations to DH/A of 200 feet (60 m) or to higher minima if required by the approach procedure					
<i>Note: According to the AFM, RNP APCH procedures may require the use of autopilot or Flight director. The procedure to be flown manually shall be chosen taking into account such limitations (for example, choose an ILS for 3.8.3.1 in case of such AFM limitation).</i>						
3.8.3.1*	Manually, without flight director	P--->	--->		M (skill test only)	
3.8.3.2*	Manually, with flight director	P--->	--->			
3.8.3.3*	With autopilot	P--->	--->			
3.8.3.4*	Manually, with one engine simulated inoperative during final approach, either until touchdown or through the complete missed approach procedure (as applicable), starting: (i) before passing 1 000 ft above aerodrome level; and (ii) after passing 1 000 ft above aerodrome level. In aeroplanes which are not certificated as transport category aeroplanes (JAR/FAR 25) or as commuter category aeroplanes (SFAR 23), the approach with simulated engine failure and the ensuing go-around shall be initiated in conjunction with the 2D approach in accordance with 3.8.4. The go-around shall be initiated when reaching the published obstacle clearance height/altitude (OCH/A); however, not later than reaching an MDH/A of 500 ft above the runway threshold elevation. In aeroplanes having the same performance as a transport category aeroplane regarding take-off mass and density altitude, the instructor may simulate the engine failure in accordance with exercise 3.8.3.4.	P--->	--->		M	
3.8.4*	2D operations down to the MDH/A	P*--->	--->		M	
3.8.5	Circling approach under the following conditions: (a)*approach to the authorised minimum circling approach altitude at the aerodrome in question in accordance with the local instrument approach facilities in simulated instrument flight conditions; followed by: (b) circling approach to another runway at least 90° off centreline from the final approach used in item (a), at the authorised minimum circling approach altitude. Remark: If (a) and (b) are not possible due to ATC reasons, a simulated low visibility pattern may be performed.	P*--->	--->			
3.8.6	Visual approaches	P--->	--->			
SECTION 4						
4	Missed approach procedures	P*--->	--->			
4.1*	Go-around with all engines operating* during a 3D operation on reaching decision height					
4.2*	Go-around with all engines operating* from various stages during an instrument approach	P*--->	--->			
4.3*	Other missed approach procedures	P*--->	--->			
4.4*	Manual Go-around with the critical engine simulated inoperative after an instrument approach on reaching DH, MDH or MAPt	P*--->	--->		M	
4.5	Rejected landing with all engines operating: – from various heights below DH/MDH; – after touchdown (balked landing) In aeroplanes which are not certificated as transport category aeroplanes (JAR/FAR 25) or as commuter category aeroplanes (SFAR 23), the rejected landing with all engines operating shall be initiated below MDH/A or after touchdown.	P--->	--->			

MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLEPILOT		PRACTICAL TRAINING			ATPL/MPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Manoeuvres/Procedures		FSTD A	A	Instructor initials when training completed	Tested or checked in FSTD or A	Examiner initials when test or check completed
SECTION 5						
5	Landings	P				
5.1*	Normal landings* with visual reference established when reaching DA/H following an instrument approach operation					
5.2	Landing with simulated jammed horizontal stabiliser in any out-of-trim position.	P--->	An aeroplane shall not be used for this exercise		FFS only	
5.3	Crosswind landings (a/c, if practicable).	P--->	--->			
5.4	Traffic pattern and landing without extended or with partly extended flaps and slats.	P--->	--->			
5.5	Landing with critical engine simulated inoperative.	P--->	--->		M	
5.6	Landing with two engines inoperative – aeroplanes with three engines: the centre engine and one outboard engine as far as practicable according to data of the AFM. – aeroplanes with four engines, two engines at one side.	P	X		M FFS Only (skill test only)	

NOTE: CAT II/III operations shall be accomplished in accordance with the applicable air operations requirements.

I hereby confirm receiving the relevant information from the applicant regarding his/her experience and instruction, and found the applicant being eligible, in accordance with FCL.1030 (b)(3)(i), for the conduct of the requested skill test or proficiency check.

I certify that do not have more than one license per category of aircraft issued under PART FCL and all my PART FCL licenses are issued by the same state

ADDITIONAL DECLARATION FOR NON-ROMANIAN EXAMINERS:

- in accordance with FCL.1030(b)(3)(iv) -

I hereby declare that I,, have reviewed and applied the relevant national procedures and requirements of the applicant's competent authority contained in version of the **Examiner Differences Document** published by EASA.

Signature of examiner:		Date:	
Name of examiner, in capitals:			
Examiner position	L/H <input type="checkbox"/>	R/H <input type="checkbox"/>	Rear <input type="checkbox"/>

Anexa 91

AACR No. _____ / _____

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

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

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

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

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

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

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

A. GENERALITĂȚI:

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

1a. Pregătirea pe FFS în conformitate cu punctele 1b și 1c din prezenta secțiune se completează cu pregătirea pentru decolare și aterizare pe o aeronavă cu un singur pilot operată în operațiuni cu un singur pilot sau multiplilot sau pe o aeronavă multiplilot, după caz, în conformitate cu punctul 17 din prezenta secțiune, cu excepția cazului în care pregătirea se finalizează în conformitate cu punctul FCL.730.A sau constituie pregătire pentru copiloți suplimentari pentru rută în conformitate cu secțiunea B punctul 6 litera (i) din prezentul apendice.

1b. Pregătirea pentru calificările de tip MPA și PL se efectuează pe un FFS sau, în mod combinat, pe FSTD-uri și pe FFS. Testul de 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.

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

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

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

pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FSTD

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

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

a. avioane necomplexe cu un singur pilot, altele decât cele de înaltă performanță;

b. TMG-uri;

c. elicoptere necomplexe pentru care configurația maximă certificată a locurilor nu depășește cinci locuri.

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

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

3. Nu există o limită a numărului de teste de îndemânare ce pot fi încercate.

CONTINUTUL ANTRENAMENTULUI/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/VERIFICARE A COMPETENȚEI

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

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

EXECUTAREA TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/A VERIFICĂRII DE COMPETENȚĂ

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

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

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

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

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

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

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

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

13. Testul de îndemânare pentru o aeronavă multiplilot sau un avion cu un singur pilot exploatat în operațiuni multiplilot 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 examinadorul sau un instructor.

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

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

(a) gestionarea cooperării în cadrul echipajului;

(b) un control continuu al operării aeronavei printr-o supraveghere corespunzătoare; și

(c) stabilirea priorităților și luarea deciziilor în conformitate cu aspectele privind siguranța și reglementările relevante adecvate situației operaționale, inclusiv situațiile de urgență.

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

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

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

(a) unui ATO; sau

(b) unei organizații care deține un AOC eliberat în conformitate cu anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 și aprobat în mod special pentru o astfel de formare; sau

(c) unui instructor, în cazul în care nu este aprobată nicio pregătire de zbor pentru aeronavele SP la un titular de ATO sau AOC, iar instruirea de zbor a aeronavei a fost aprobată de autoritatea competentă a solicitanților.

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

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

(a) FFS să fi fost calificat în conformitate cu cerințele speciale de evaluare din CS-FSTD(A); și

(b) ATO a demonstrat cu succes autorității competente că orice transfer negativ de formare este atenuat.

B. CERINTE SPECIFICE FUNCȚIE DE CATEGORIA DE AERONAVE

(1) În cazul avioanelor cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, solicitanții trebuie să promoveze toate secțiunile testului de îndemânare sau a verificării de competență. Nepromovarea oricărui exercițiu dintr-o secțiune face ca solicitanții să nu promoveze întreaga secțiune. Dacă nu promovează o singură secțiune, ei vor repeta doar acea secțiune. Nepromovarea a mai mult de o secțiune duce la repetarea a întregului test de îndemânare sau a verificării de competență. Nepromovarea oricărei secțiuni, în cazul unei retestări sau a unei reverificări, inclusiv a acelor secțiuni care au fost trecute la o încercare anterioară, duce la repetarea întregului test de îndemânare sau verificare de competență. Pentru avioanele multimotor cu un singur pilot, se trece la secțiunea 6 a testului sau verificării relevante, care se referă la zborul asimetric

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

LIMITE ALE TESTULUI DE ZBOR

3. Solicitanții trebuie să demonstreze capacitatea de a:

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

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

LIMITĂRI:

Înălțime:

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

Drum magnetic:

După mijloace radio -	±5°
Pentru deviații "unghiulare"	deviație jumătate de scală azimut și pantă de coborâre (ex. LPV, ILS, MLS, GLS)
deviații „liniare” 2D (LNAV) și 3D (LNAV / VNAV)	abaterea/deviația de la drumul obligat se limitează în mod normal la ± ½ din valoarea RNP asociată procedurii. Sunt permise deviații scurte de la acest standard până la maximum 1 dată valoarea RNP.

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

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

Cap magnetic:

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

Viteză:

Cu toate motoarele în funcțiune -	±5 kt
Cu simularea cedării unui motor -	+10 kt /-5kt

CONTENT OF THE TRAINING/SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK

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

(a) Următoarele simboluri folosite în acest test înseamnă:

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

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

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

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

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

Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:

A = Avion

FFS = Simulator complet de zbor

FSTD = Echipament de instruire zbor simulat

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

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

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

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

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

(ii) calificările instructorilor;

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

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

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

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

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

(i) În cazul unei calificări de tip limitate eliberate în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (e), solicitanții 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 privilegiul PBN, una dintre apropieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător.

D. CERINTE SPECIFICE FUNCȚIE DE CATEGORIA DE AERONAVE

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

F. CONȚINUTUL ANTRENAMENTULUI / TESTUL DE ABILITATE / VERIFICAREA COMPETENȚEI

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

(a) Următoarele simboluri înseamnă:

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

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

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

P # = Instruirea trebuie completată de inspecția supravegheată a avionului

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

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

A = avion

FFS = simulator de zbor complet

FSTD = dispozitiv de antrenament de simulare a zborului

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

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

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

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

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

(ii) calificările instructorilor;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(a) Următoarele simboluri înseamnă:

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

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

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

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

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

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

A = avion

FFS = simulator de zbor complet

FSTD = dispozitiv de antrenament simulator de zbor

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

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

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

(i) calificările instructorilor;

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

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

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

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

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

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

(i) manevre de decolare;

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

(j) Pentru a obține sau a menține 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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Anexa 92

AACR Nr. _____ / _____

TEST DE ÎNDEMÂNARE / VERIFICAREA COMPETENȚEI ȘI ÎNREGISTRAREA PREGĂTIRII PENTRU OBȚINERE LICENȚĂ ATPL(H) / CALIFICARE DE TIP PENTRU ELICOPTERE MULTI-PILOT, INCLUSIV VERIFICARE COMPETENȚĂ PENTRU IR(H)

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

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

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

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

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

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

A. CERINȚE SPECIFICE (Appendix 9 – PART FCL)

1. În cazul testului de îndemânare sau a verificării competenței pentru calificări de tip și ATPL, solicitantul trebuie să promoveze secțiunile 1-4 și 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Respingerea la mai mult de 5 elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Orice solicitant care nu promovează până la maximum 5 elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la repetarea testului sau a verificării, inclusiv a oricărui element promovat într-o încercare anterioară, obligă solicitantul să susțină din nou testul sau verificarea în întregime. Toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței se promovează într-un interval de 6 luni.

2. În cazul verificării competenței pentru o IR, solicitantul trebuie să promoveze secțiunea 5 a verificării competenței. Respingerea la mai mult de 3 elemente duce la repetarea în întregime a secțiunii 5. Un solicitant care nu promovează până la maximum 3 elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la repetarea verificării sau nepromovarea oricărui element din secțiunea 5 promovat într-o încercare anterioară, obligă solicitantul să susțină din nou întreaga verificare.

TOLERANȚE ALE TESTULUI DE ZBOR

3. Solicitantul demonstrează capacitatea de a:

- (a) opera elicopterul în limitele sale operaționale;
- (b) efectua toate manevrele cu ușurință și precizie;
- (c) da dovadă de o bună judecată și de abilități de zbor;
- (d) folosi cunoștințele aeronautice;
- (e) menține controlul asupra elicopterului în orice moment, astfel încât reușita procedurilor și a manevrelor să nu fie niciodată pusă sub semnul întrebării;
- (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	±100 ft
Începerea ratării la înălțimea/ altitudinea de decizie	+50 ft/-0 ft
Înălțimea minimă de coborâre/MAP/altitudine	+50 ft/-0 ft

Urmărirea traiectului de zbor:

după mijloace de radionavigație pentru deviații "unghiulare"	±5°
--	-----

deviații „liniare” 2D (LNAV) și 3D (LNAV / VNAV)

deviație jumătate de scală azimut și pantă de coborâre (ex. LPV, ILS, MLS, GLS) 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 până la maximum 1 dată valoarea RNP.

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

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

Cap:

toate motoarele operaționale	± 5°
cu simularea unei avarii la motor	± 10°

Viteză:

toate motoarele operaționale	± 5 knots
cu simularea unei avarii la motor	+ 10 knots/- 5 knots

(b) limite operaționale în condiții VFR

Înălțime:

În general	±100 ft
------------	---------

Cap:

Operațiuni normale	±5°
Operațiuni anormale/de urgență	±10°

Viteză:

În general	±10 knots
cu simularea unei avarii la motor	+10 knots /-5 knots

Abatere față de sol:

T.O. la punct fix IGE (efect de sol)	± 3 ft
Aterizare	±2 ft (zbor cu 0 ft în spate sau lateral)

CONTINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/VERIFICĂRII COMPETENȚEI - DISPOZITII GENERALE

5. Următoarele simboluri înseamnă:

P = Pregătit ca PIC pentru eliberarea unei calificări de tip pentru SPH sau pregătit ca PIC sau copilot și ca PF sau PNF pentru eliberarea unei calificări de tip pentru 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 (→). 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.

8a. Pentru a obține sau a menține privilegiul PBN, una dintre apropiieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător.

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

Restricția se ridică dacă pilotul a efectuat o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH pentru clasa sau tipul relevant.

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

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

- (i) calificarea FSTD, astfel cum se prevede în cerințele relevante din partea ARA și partea ORA;
- (ii) calificările instructorului și examinatorului;
- (iii) numărul de ore de pregătire pe FSTD asigurate în cadrul cursului;
- (iv) calificările și experiența anterioară, pe tipuri similare, ale pilotului aflat în pregătire; și
- (v) numărul de ore de experiență de zbor sub supraveghere asigurate după eliberarea noii calificări de tip.

D. ELICOPTERE MULTIPILOT

11. Solicitanții unui test de îndemânare pentru eliberarea calificării de tip în cazul elicopterelor multipilot și ATPL (H) trebuie să facă numai secțiunile de la 1 la 4 și, dacă este cazul, secțiunea 6.

12. Solicitanții pentru revalidarea sau reînnoirea verificării de competență pentru evaluare de tip în cazul elicopterelor multipilot trebuie să facă numai secțiunile de la 1 la 4 și, dacă este cazul, secțiunea 6.

E. ELICOPTERE CU UN SINGUR PILOT

13. Pentru a exercita privilegiile calificării de tip în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d), persoanele care solicită eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru elicoptere cu un singur pilot trebuie:

- (i) pentru operațiuni cu un singur pilot, să efectueze testul de îndemânare sau verificarea competenței în operațiuni cu un singur pilot;
- (ii) pentru operațiuni multipilot, să efectueze testul de îndemânare sau verificarea competenței în operațiuni multipilot;
- (iii) atât pentru operațiuni cu un singur pilot, cât și pentru operațiuni multipilot, să efectueze testul de îndemânare sau verificarea competenței în operațiuni multipilot și, în plus, următoarele manevre și proceduri în operațiuni cu un singur pilot:
 - (a) pentru elicoptere monomotor: 2.1 decolare și 2.6 și 2.6.1 coborâre în autorotație și aterizare în autorotație;
 - (b) pentru elicoptere multimotor: 2.1 decolare și 2.4 și 2.4.1 până de motor imediat înainte și după atingerea TDP;
 - (c) pentru privilegiul IR, pe lângă punctul 1 sau 2, după caz, o apropiere din secțiunea 5, cu excepția cazului în care sunt îndeplinite criteriile din apendicele 8;
- (iv) pentru eliminarea unei restricții de la operațiunile multipilot dintr-o calificare de tip pentru elicoptere cu un singur pilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 2, să efectueze o verificare a competenței care să includă manevrele și procedurile menționate la litera (c) punctul 1 sau punctul 2, după caz..

P	admis	R	admis după repetare	F	respins	N/A	neaplicabil	/	neefectuat
ELICOPTERE SP SI MP					PREGĂTIRE PRACTICĂ			Test îndemânare	
								Verificare comp.	
Manevre/Proceduri (incluzând MCC)					FSTD	H	Confirmare finalizare pregătire de către Instructor (inițialele instructorului)	Examinare în FFS / H	Inițiale examinator la finalizare exercițiu
SECȚIUNEA 1 – PREGĂTIREA ZBORULUI ȘI VERIFICĂRI									
1.1 Inspecția vizuală a exteriorului elicopterului; localizarea fiecărei componente și scopul inspecției.						P		M (dacă este efectuată în elicopter)	
1.2 Inspecția cabinei de conducere.					P	---->		M	
1.3 Proceduri de pornire, verificare, selecție și setare a frecvențelor de navigație și de comunicații					P	---->		M	
1.4 Rulajul / rulajul aerian în conformitate cu instrucțiunile ATC / instructorului.					P	---->		M	
1.5 Proceduri și verificări înainte de decolare					P	---->		M	
SECȚIUNEA 2 - PROCEDURI SI MANEVRE DE ZBOR									
2.1 Decolări (diferite configurații)					P	---->		M	
2.2. Decolare și aterizări cu vânt lateral sau de pe terenuri înclinate (<i>dacă este posibil</i>)					P	---->			
2.3 Decolare la masa maximă de decolare (reală sau simulată)					P	---->			
2.4 Decolări cu simularea cedării unui motor: imediat înaintea atingerii TDP sau DPATO					P	---->		M	
2.4.1 Decolări cu simularea cedării unui motor: imediat după TDP sau DPATO					P	---->		M	
2.5 Viraje în urcare și coborâre la C.C. specificat					P	---->		M	
2.5.1. Viraje între 180 – 360°, stânga/dreapta, cu înclinare de 30°, numai cu referință la zbor după instrumente					P	---->		M	
2.6 Autorotație în coborâre					P	---->		M	
2.6.1 Pentru elicoptere monomotor (SEH): - aterizare în autorotație; sau - recuperarea puterii, cu condiția ca, în anul precedent, solicitantii să fi absolvit o pregătire care să includă o aterizare în autorotație, iar această pregătire să fi fost înscrisă și semnată în carnetul de zbor al solicitanților de către instructor. Pentru elicoptere multimotor (MEH): - recuperarea puterii.					P	---->		M	
2.7 Aterizări, în diferite configurații					P	---->		M	
2.7.1 Aterizări sau ratări cu simularea cedării motorului înaintea LDP sau DPBL					P	---->		M	
2.7.2 Aterizarea cu simularea cedării motorului după LDP sau DPBL					P	---->		M	
SECȚIUNEA 3 - OPERAȚIUNI NORMALE ȘI ANORMALE, A URMĂTOARELOR SISTEME ȘI PROCEDURI									
3. Operațiuni normale și anormale, a următoarelor sisteme și proceduri								M	min 3 exerciții vor fi selectate 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 compensare					P	---->			
3.8 Sistemul de degivrare antigivraj					P	---->			
3.9 Pilotul automat/Flight director					P	---->			
3.10 Dispozitivele de creștere a stabilității					P	---->			

P	admis	R	admis după repetare	F	respins	N/A	neaplicabil	/	neefectuat
ELICOPTERE SP SI MP				PREGĂTIRE PRACTICĂ			Test îndemănare		
							Verificare comp.		
Manevre/Proceduri (incluzând MCC)				FSTD	H	Confirmare finalizare pregătire de către Instructor (inițialele instructorului)		Examinare în FFS / H	Inițiale examinator or la finalizare exercițiu
	3.11		Radar meteo, radioaltimetru, transponder	P	----	>			
	3.12		Sistemul de Navigație de Suprafață	P	----	>			
	3.13		Trenul de aterizare	P	----	>			
	3.14		APU	P	----	>			
	3.15		Echipeamente radio / navigație / sistemul instrumentelor de zbor	P	----	>			
SECȚIUNEA 4 - PROCEDURI ANORMALE ȘI URGENȚĂ									
	4		Proceduri anormale și urgență					M	min 3 exerciții vor fi selectate din această secțiune
	4.1		Simulări de incendiu (incluzând evacuarea elicopterului dacă e cazul)	P	----	>			
	4.2		Controlul și evacuarea fumului	P	----	>			
	4.3		Cedarea motorului, oprirea și repornirea motorului la înălțimea de siguranță	P	----	>			
	4.4		Largare combustibil (simulare)	P	----	>			
	4.5		Defectarea controlului rotor anticuplu (dacă este posibil)	P	----	>			
	4.5.1		Pierderea rotorului anticuplu (dacă este posibil)	P			Elicopterul nu poate fi folosit la acest exercițiu		
	4.6		Incapacitatea unui membru al echipajului	P	----	>			
	4.7		Defecțiuni în sistemul de transmisie	P	----	>			
	4.8		Alte proceduri de urgență așa cum sunt prezentate în Manualul de Zbor al elicopterului	P	----	>			
SECȚIUNEA 5 - PROCEDURI DE ZBOR INSTRUMENTAL * (se vor efectua în IMC real sau simulat)									
	5.1		Decolarea instrumentală: trecerea la zborul instrumental se va face imediat după ridicarea de la sol	P	----	>*			
	5.1.1		Simularea defectării unui motor după decolare	P	----	>*		M*	
	5.2		Conformarea la instrucțiunile ATC și la rutele de plecare și sosire	P	----	>*		M*	
	5.3		Proceduri de așteptare	P	----	>*			
	5.4		Operațiuni 3D la DH/A de 200 ft (60 m) sau până la minime mai mari, dacă 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*	(cu excepția cazului în care exercițiul 5.4.2 este finalizat)
	5.4.2		Manual, cu director de zbor	P*	----	>*		M*	(cu excepția cazului în care exercițiul 5.4.1 este finalizat)
	5.4.3		Prin cuplarea pilotului automat	P	----	>*			
	5.4.4		Manual, cu un motor simulat inoperant; defectarea motorului trebuie simulată în timpul apropierii finale, înainte de a depăși 1 000 ft deasupra nivelului aerodromului, până la atingerea pistei sau până la încheierea procedurii de apropiere întreruptă	P*	----	>*		M*	
	5.5		Operațiuni 2D până la altitudinea minimă de coborâre MDA / H	P	----	>*		M*	
	5.6		Procedura de ratare cu toate motoarele în operare, la atingerea MDH/ MDA	P	----	>			
	5.6.1		Alte proceduri de apropiere întreruptă	P	----	>			

Operator de date cu caracter personal înregistrat la ANSPDCP cu nr. 20425

P	admis	R	admis după repetare	F	respins	N/A	neaplicabil	/	neefectuat
ELICOPTERE SP SI MP				PREGĂTIRE PRACTICĂ			Test îndemânare		
							Verificare comp.		
Manevre/Proceduri (incluzând MCC)				FSTD	H	Confirmare finalizare pregătire de către Instructor (inițialele instructorului)		Examinare în FFS / H	Inițiale examinator la finalizare exercițiu
5.6.2 Procedura de ratare cu un motor simulat inoperant la atingerea MDH / MDA				P				M	
5.7 Autorotația în condiții IMC cu recuperarea puterii				P	---->*			M*	
5.8 Recuperarea din situații anormale				P	---->*			M*	
SECȚIUNEA 6 - Utilizarea echipamentelor opționale									
6 Utilizarea echipamentelor opționale				P	---->				

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

Rezultatul testului				
Admis		Respins		Parțial admis
Nume Prenume Examinator	Semnătura		Nr. certificat	

Anexa 93

AACR Nr. _____ / _____

**APPLICATION FOR
ATPL, MPL, TYPE RATING, TRAINING, SKILL TEST AND PROFICIENCY CHECK
AEROPLANES (H)**

Please complete the form in block capitals using blue ink.

Applicant's last name(s):	Aircraft:	SE-MP: A	H	SE-MP: A	H
Applicant's first name(s):		SE-MP: A	H	SE-MP: A	H
Signature of applicant:	SP	MP			
Operations:					
Type of licence held:	Checklist:	Training record:	Type rating:		
Licence number:	Skill test:	Class rating:	IR:		
State of licence issue:	Proficiency check:	ATPL:	MPL:		

1 Theoretical training for the issue of a type or class rating performed during period					
From:	To:	At:			
Mark obtained:	% (Pass mark 75%):	Type and number of licence:			
Signature of HT:	Name(s) in capital letters:				
2 FSTD					
FSTD (aircraft type):	Three or more axes: Yes	Ready for service and used:			
	No				
FSTD manufacturer:	Motion or system:	Visual aid: Yes	No		
FSTD operator:	FSTD ID code:				
Total training time at the controls:	Instrument approaches at aerodromes to a decision altitude or height of:				
Location, date and time:	Type and number of licence:				
Type rating instructor	Class rating instructor instructor				
Signature of instructor:	Name(s) in capital letters:				

3 Flight training: in the aircraft						in the FSTD (for ZFTT)					
Type of aircraft:	Registration:	Flight time at the controls:									
Take-offs:	Landings:	Training aerodromes or sites (take-offs, approaches and landings):									
Take-off time:	Landing time:										
Location and date:	Type and number of licence held:										
Type rating instructor	Class rating instructor										
Signature of instructor:	Name(s) in capital letters:										

4 Skill test						Proficiency check					
Skill test and proficiency check details:											
Aerodrome or site:	Total flight time:										
Take-off time:	Landing time:										
Pas s	Partial pass	Fail	Reason(s) why, if failed:								
Location and date:	SIM or aircraft registration:										
Examiner's certificate number (if applicable):	Type and number of licence:										
Signature of examiner:	Name(s) in capital letters:										

A. GENERAL

1. Applicants for a skill test shall have received instruction in the same class or type of aircraft to be used in the test.
- 1a. Training in FFS in accordance with points 1b and 1c of this Section shall be complemented with take-off and landing training in a single-pilot aircraft operated in single-pilot or multi-pilot operations, or in a multi-pilot aircraft, as applicable, in accordance with point 17 of this Section, unless the training is completed in accordance with point FCL.730.A or constitutes training for cruise relief co-pilots in accordance with Section B, point 6(i), of this Appendix.

- 1b. The training for MPA and PL type ratings shall be conducted in an FFS or in a combination of FSTD(s) and FFS. The skill test or proficiency check for MPA and PL type ratings and the issue of an ATPL and an MPL, shall be conducted in an FFS, if available.
- 1c. The training, skill test or proficiency check for class or type ratings for SPA and helicopters shall be conducted in either of the following:
- (a) an available and accessible FFS, or in a combination of such FFS and FSTD(s);
 - (b) a combination of FSTD(s) and the aircraft if an FFS is not available or accessible;
 - (c) the aircraft if no FSTD is available or accessible.
- 1d. By way of derogation from point 1c, the training, skill test or proficiency check for class or type ratings for non-complex SPA and for non-complex helicopters may be conducted in a combination of FSTD(s) and the aircraft even if an FFS is available and accessible.
- 1e. By way of derogation from point 1c, the training, skill test or proficiency check for any of the following may be conducted in accordance with points 1c(a), (b) or (c), irrespective of the availability and accessibility of FFS or FSTD:
- (a) non-complex non-high-performance single-pilot aeroplanes;
 - (b) TMGs;
 - (c) non-complex helicopters for which the maximum certified seat configuration does not exceed five seats.
- 1f. If FSTDs are used during training, testing or checking, the suitability of the FSTDs used shall be verified against the applicable 'Table of functions and subjective tests' and the applicable 'Table of FSTD validation tests' contained in the primary reference document applicable for the device used. All restrictions and limitations indicated on the device's qualification certificate shall be considered.

The training for MPA and PL type ratings shall be conducted in an FFS or in a combination of FSTD(s) and FFS. The skill test or proficiency check for MPA and PL type ratings and the issue of an ATPL and an MPL, shall be conducted in an FFS, if available.

The training, skill test or proficiency check for class or type ratings for SPA and helicopters shall be conducted in:

- (a) an available and accessible FFS, or
- (b) a combination of FSTD(s) and the aircraft if an FFS is not available or accessible; or
- (c) the aircraft if no FSTD is available or accessible.

If FSTDs are used during training, testing or checking, the suitability of the FSTDs used shall be verified against the applicable 'Table of functions and subjective tests' and the applicable 'Table of FSTD validation tests' contained in the primary reference document applicable for the device used. All restrictions and limitations indicated on the device's qualification certificate shall be considered.

2. Failure to achieve a pass in all sections of the test in two attempts will require further training.
3. There is no limit to the number of skill tests that may be attempted.

CONTENT OF THE TRAINING/SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK

4. Unless otherwise determined in the operational suitability data established in accordance with Annex I (Part-21) to Regulation (EU) No 748/2012 (OSD), the syllabus of flight instruction, the skill test and the proficiency check shall comply with this Appendix. The syllabus, skill test and proficiency check may be reduced to give credit for previous experience on similar aircraft types, as determined in the OSD.
5. Except in the case of skill tests for the issue of an ATPL, when so defined in the OSD for the specific aircraft, credit may be given for skill test items common to other types or variants where the pilots are qualified.

CONDUCT OF THE TEST/CHECK

6. The examiner may choose between different skill test or proficiency check scenarios containing simulated relevant operations. Full-flight simulators and other training devices shall be used, as established in this Annex (Part-FCL).
7. During the proficiency check, the examiner shall verify that holders of the class or type rating maintain an adequate level of theoretical knowledge.
8. Should applicants choose to terminate a skill test for reasons considered inadequate by the examiner, they shall retake the entire skill test. If the test is terminated for reasons considered adequate by the examiner, only those sections not completed shall be tested in a further flight.
9. At the discretion of the examiner, any manoeuvre or procedure of the test may be repeated once by the applicants. The examiner may stop the test at any stage if it is considered that the applicants' demonstration of flying skill requires a complete retest.
10. Applicants shall be required to fly the aircraft from a position where the PIC or co-pilot functions, as relevant, can be performed. Under single-pilot conditions, the test shall be performed as if there was no other crew member present.
11. During preflight preparation for the test, applicants are required to determine power settings and speeds. Applicants shall indicate to the examiner the checks and duties carried out, including the identification of radio facilities. Checks shall be completed in accordance with the checklist for the aircraft on which the test is being taken and, if applicable, with the MCC concept. Performance data for take-off, approach and landing shall be calculated by applicants in compliance with the operations manual or flight manual for the aircraft used. Decision heights/altitudes, minimum descent heights/altitudes and missed approach point shall be agreed upon with the examiner.
12. The examiner shall take no part in the operation of the aircraft except where intervention is necessary in the interests of safety or to avoid unacceptable delay to other traffic.

SPECIFIC REQUIREMENTS FOR THE TRAINING, SKILL TEST AND PROFICIENCY CHECK FOR TYPE RATINGS FOR MULTI-PILOT AIRCRAFT, FOR SINGLE-PILOT AIRCRAFT WHEN OPERATED IN MULTI-PILOT OPERATIONS, FOR THE MPL AND FOR THE ATPL

13. The skill test for a multi-pilot aircraft or a single-pilot aircraft when operated in multi-pilot operations shall be performed in a multi-crew environment. Another applicant or another type rated qualified pilot may function as the second pilot. If an aircraft is used, the second pilot shall be the examiner or an instructor.

14. Applicant shall operate as PF during all sections of the skill test, except for abnormal and emergency procedures, which may be conducted as PF or PNF in accordance with MCC. The applicant for the initial issue of a multi-pilot aircraft type rating or ATPL shall also demonstrate the ability to act as PM. The applicant may choose either the left hand or the right hand seat for the skill test if all items can be executed from the selected seat.

15. The following matters shall be specifically checked by the examiner for applicants for the ATPL or a type rating for multi-pilot aircraft or for multi-pilot operations in a single-pilot aircraft extending to the duties of a PIC, irrespective of whether the applicants act as PF or PM:

- (a) managing crew cooperation;
- (b) maintaining a general survey of the aircraft operation by appropriate supervision; and
- (c) setting priorities and making decisions in accordance with safety aspects and relevant rules and regulations appropriate to the operational situation, including emergencies.

16. The test or check should be accomplished under IFR, if the IR rating is included, and as far as possible be accomplished in a simulated commercial air transport environment. An essential element to be checked is the ability to plan and conduct the flight from routine briefing material.

17. When their type rating course has included less than 2 hours of flight training in the aircraft, applicants shall, before or after the skill test, complete flight training in the aircraft.

Such approved flight training shall include take-off and landing manoeuvres and shall be performed by a qualified instructor under the responsibility of:

- (a) an ATO; or
- (b) an organisation holding an AOC issued in accordance with Annex III (Part-ORO) to Regulation (EU) No 965/2012 and specifically approved for such training; or
- (c) the instructor, in cases where no aircraft flight training for SP aircraft at an ATO or AOC holder is approved, and the aircraft flight training was approved by the applicants' competent authority.

A certificate of completion of the type rating course including the flight training in the aircraft shall be forwarded to the competent authority before the new type rating is entered in the applicants' licence.

18. For the UPSET recovery training, 'stall event' means either an approach-to-stall or a stall. An FFS can be used by the ATO to either train recovery from a stall or demonstrate the type-specific characteristics of a stall, or both, provided that:

- (a) the FFS has been qualified in accordance with the special evaluation requirements in CS-FSTD(A); and
- (b) the ATO has successfully demonstrated to the competent authority that any negative transfer of training is mitigated.

B. SPECIFIC REQUIREMENTS FOR THE HELICOPTER CATEGORY

1. In the case of skill test or proficiency check for type ratings and the ATPL, applicants shall pass Sections 1 to 4 and 6 (as applicable) of the skill test or proficiency check. Failure in more than five items will require applicants to repeat the entire test or check. Applicants failing not more than five items shall repeat the failed items. Failure in any item in the case of a retest or a recheck or failure in any other items already passed will require the applicants to repeat the entire test or check again. All sections of the skill test or proficiency check shall be completed within 6 months.

2. In the case of proficiency check for an IR, applicants shall pass Section 5 of the proficiency check. Failure in more than 3 items will require applicants to repeat the entire Section 5. Applicants failing not more than 3 items shall repeat the failed items. Failure in any item in the case of a recheck or failure in any other items of Section 5 already passed will require applicants to repeat the entire check.

FLIGHT TEST TOLERANCE

1. The applicant shall demonstrate the ability to:

- (a) operate the helicopter within its limitations;
- (b) complete all manoeuvres with smoothness and accuracy;
- (c) exercise good judgement and airmanship;
- (d) apply aeronautical knowledge;
- (e) maintain control of the helicopter at all times in such a manner that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is never in doubt;
- (f) understand and apply crew coordination and incapacitation procedures, if applicable; and
- (g) communicate effectively with the other crew members, if applicable.

2. The following limits shall apply, corrected to make allowance for turbulent conditions and the handling qualities and performance of the helicopter used.

(a) IFR flight limits

Height

Generally ± 100 ft

Starting a go-around at decision $+50$ ft/ -0 ft

height/altitude

Minimum descent $+50$ ft/ -0 ft

height/MAP/altitude

Tracking On radio aids $\pm 5^\circ$

For "angular" deviations Half-scale deflection, azimuth and glide path (e.g. LPV, ILS, MLS, GLS)

2D (LNAV) and 3D (LNAV/VNAV) "linear" lateral deviations	cross-track error/deviation shall normally be limited to $\pm \frac{1}{2}$ of the RNP value associated with the procedure. Brief deviations from this standard up to a maximum of one time the RNP value are allowable.
3D linear vertical deviations (e.g. RNP APCH (LNAV/VNAV) using BaroVNAV)	not more than - 75 ft below the vertical profile at any time, and not more than + 75 ft above the vertical profile at or below 1 000 ft above aerodrome level.
Heading	
all engines operating	$\pm 5^\circ$
with simulated engine failure	$\pm 10^\circ$
Speed	
all engines operating	± 5 knots
with simulated engine failure	+10 knots/-5 knots
(b) VFR flight limits	
Height:	
Generally	± 100 ft
Heading:	
Normal operations	$\pm 5^\circ$
Abnormal operations/emergencies	$\pm 10^\circ$
Speed:	
Generally	± 10 knots
With simulated engine failure	+10 knots/-5 knots
Ground drift:	
T.O. hover I.G.E.	± 3 ft
Landing	± 2 ft (with 0 ft rearward or lateral flight)

CONTENT OF THE TRAINING/SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK

GENERAL

1. The following symbols mean:

P = Trained as PIC for the issue of a type rating for single-pilot helicopters (SPH) or trained as PIC or co-pilot and as PF and PM for the issue of a type rating for multi pilot helicopters (MPH).

2. The practical training shall be conducted at least at the training equipment level shown as (P), or may be conducted up to any higher equipment level shown by the arrow (---->).

The following abbreviations are used to indicate the training equipment used:

- FFS = full-flight simulator
- FTD = flight training device
- H = helicopter

3. The starred items (*) shall be flown in actual or simulated IMC, only by applicants wishing to renew or revalidate an IR(H) or extend the privileges of that rating to another type.

4. Instrument flight procedures (Section 5) shall be performed only by applicants wishing to renew or revalidate an IR(H) or extend the privileges of that rating to another type. An FFS or an FTD 2/3 may be used for this purpose.

5. To establish or maintain PBN privileges, one approach shall be an RNP APCH. Where an RNP APCH is not practicable, it shall be performed in an appropriately equipped FSTD.

By way of derogation from subparagraph above, in cases where a proficiency check for revalidation of PBN privileges does not include an RNP APCH exercise, the PBN privileges of the pilot shall not include RNP APCH. The restriction shall be lifted if the pilot has completed a proficiency check including an RNP APCH exercise.

6. Where the letter 'M' appears in the skill test or proficiency check column, this will indicate a mandatory exercise.

7. An FSTD shall be used for practical training and testing if the FSTD forms part of a type rating course. The following considerations will apply to the course:

- (a) the qualification of the FSTD as set out in the relevant requirements of Annex VI (Part-ARA) and Annex VII (Part-ORA);
- (b) the qualifications of the instructor and examiner;
- (c) the amount of FSTD training provided on the course;
- (d) the qualifications and previous experience in similar types of the pilots under training; and
- (e) the amount of supervised flying experience provided after the issue of the new type rating.

MULTI-PILOT HELICOPTERS

1. Applicants for the skill test for the issue of the multi-pilot helicopter type rating and ATPL(H) shall pass only Sections 1 to 4 and, if applicable, Section 6.

2. Applicants for the revalidation or renewal of the multi-pilot helicopter type rating proficiency check shall pass only Sections 1 to 4 and, if applicable, Section 6.

SINGLE-PILOT HELICOPTERS

1. Applicants for the issue, revalidation or renewal of a single-pilot helicopter type rating shall:

- (a) if privileges for single-pilot operation are sought, complete the skill test or proficiency check in single-pilot operation;
- (b) if privileges for multi-pilot operation are sought, complete the skill test or proficiency check in multi-pilot operation;

(c) if privileges for both single-pilot and multi-pilot privileges are sought, complete the skill test or proficiency check in multi-pilot operation and, additionally, the following manoeuvres and procedures in single-pilot operation:

(1) for single-engine helicopters: 2.1 take-off and 2.6 and 2.6.1 autorotative descent and autorotative landing;

(2) for multi-engine helicopters: 2.1 take-off and 2.4 and 2.4.1 engine failures shortly before and shortly after reaching TDP;

(3) for IR privileges, in addition to point (1) or (2), as applicable, one approach of Section 5, unless the criteria of Appendix 8 to this Annex are met;

(d) in order to remove a restriction to multi-pilot operation from a non-complex single-pilot helicopter type rating, complete a proficiency check that includes the manoeuvres and procedures referred to in point (c)(1) or (c)(2), as applicable.

SINGLE/MULTI-PILOT HELICOPTERS		PRACTICAL TRAINING			SKILL TEST OR PROFICIENCY CHECK	
Manoeuvres/Procedures		FSTD	H	Instructor initials when training completed	Checked in FSTD or H	Examiner initials when test completed
SECTION 1 –						
1.	Preflight preparations and checks		P		M (if performed in the helicopter)	
1.1	Helicopter exterior visual inspection; location of each item and purpose of inspection					
1.2	Cockpit inspection	P	---->		M	
1.3	Starting procedures, radio and navigation equipment check, selection and setting of navigation and communication frequencies	P	---->		M	
1.4	Taxiing/air taxiing in compliance with ATC instructions or with instructions of an instructor	P	---->		M	
1.5	Pre-take-off procedures and checks	P	---->		M	
SECTION 2						
2.1	Take-offs (various profiles)	P	---->		M	
2.2	Sloping ground or crosswind take-offs & landings	P	---->			
2.3	Take-off at maximum take-off mass (actual or simulated maximum take-off mass)	P	---->			
2.4	Take-off with simulated engine failure shortly before reaching TDP or DPATO	P	---->		M	
2.4.1	Take-off with simulated engine failure shortly after reaching TDP or DPATO	P	---->		M	
2.5	Climbing and descending turns to specified headings	P	---->		M	
2.5.1	Turns with 30° bank, 180° to 360° left and right, by sole reference to instruments	P	---->		M	
2.6	Autorotative descent	P	---->		M	
2.6.1	For single-engine helicopters (SEH): - autorotative landing; or - power recovery, provided that applicants, in the preceding year, completed training that included an autorotative landing and that training was entered and signed in the applicants' logbook by the instructor. For multi-engine helicopters (MEH): power recovery.	P	---->		M	
2.7	Landings, various profiles	P	---->		M	
2.7.1	Go-around or landing following simulated engine failure before LDP or DPBL	P	---->		M	
2.7.2	Landing following simulated engine failure after LDP or DPBL	P	---->		M	
SECTION 3						
3	Normal and abnormal operations of the following systems and procedures:				M	A mandatory minimum of 3 items shall be selected from this section
3.1	Engine	P	---->			
3.2	Air conditioning (heating, ventilation)	P	---->			
3.3	Pitot/static system	P	---->			
3.4	Fuel System	P	---->			
3.5	Electrical system	P	---->			
3.6	Hydraulic system	P	---->			
3.7	Flight control and trim system	P	---->			

SINGLE/MULTI-PILOT HELICOPTERS		PRACTICAL TRAINING			SKILL TEST OR PROFICIENCY CHECK	
Manoeuvres/Procedures		FSTD	H	Instructor initials when training completed	Checked in FSTD or H	Examiner initials when test completed
3.8	Anti-icing and de-icing system	P	---->			
3.9	Autopilot/Flight director	P	---->			
3.10	Stability augmentation devices	P	---->			
3.11	Weather radar, radio altimeter, transponder	P	---->			
3.12	Area navigation system	P	---->			
3.13	Landing gear system	P	---->			
3.14	APU	P	---->			
3.15	Radio, navigation equipment, instruments and FMS	P	---->			
SECTION 4						
4	Abnormal and emergency procedures				M	A mandatory minimum of 3 items shall be selected from this section
4.1	Fire drills (including evacuation if applicable)	P	---->			
4.2	Smoke control and removal	P	---->			
4.3	Engine failures, shutdown and restart at a safe height	P	---->			
4.4	Fuel dumping (simulated)	P	---->			
4.5	Tail rotor control failure (if applicable)	P	---->			
4.5.1	Tail rotor loss (if applicable)	P	A helicopter shall not be used for this exercise			
4.6	Incapacitation of crew member – MPH only	P	---->			
4.7	Transmission malfunctions	P	---->			
4.8	Other emergency procedures as outlined in the appropriate flight manual	P	---->			
SECTION 5						
5.	Instrument flight procedures (to be performed in IMC or simulated IMC)	P*	---->*			
5.1	Instrument take-off: transition to instrument flight is required as soon as possible after becoming airborne					
5.1.1	Simulated engine failure during departure	P*	---->*		M*	
5.2	Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions	P*	---->*		M*	
5.3	Holding procedures	P*	---->*			
5.4	3D operations to DH/A of 200 ft (60 m) or to higher minima if required by the approach procedure	P*	---->*			
5.4.1	Manually, without flight director. Note: According to the AFM, RNP APCH procedures may require the use of autopilot or flight director. The procedure to be flown manually shall be chosen taken into account such limitations (for example, choose an ILS for 5.4.1 in the case of such AFM limitation)	P*	---->*		M* (unless Exercise 5.4.2 is completed)	
Note: According to the AFM, RNP APCH procedures may require the use of autopilot or flight director. The procedure to be flown manually shall be chosen taken into account such limitations (for example, choose an ILS for 5.4.1 in the case of such AFM limitation).						
5.4.2	Manually, with flight director	P*	---->*		M* (unless Exercise 5.4.1 is completed);	
5.4.3	With coupled autopilot	P*	---->*		M*	
5.4.4	Manually, with one engine simulated inoperative; engine failure has to be simulated during final approach before passing 1 000 ft above aerodrome level until touchdown or until completion of the missed approach procedure	P*	---->*		M*	
5.5	2D operations down to the MDA/H	P*	---->*		M*	
5.6	Go-around with all engines operating on reaching DA/H or MDA/MDH					
5.6.1	Other missed approach procedures					
5.6.2	Go-around with one engine simulated inoperative on	P*	---->*		M*	

SINGLE/MULTI-PILOT HELICOPTERS		PRACTICAL TRAINING			SKILL TEST OR PROFICIENCY CHECK	
Manoeuvres/Procedures		FSTD	H	Instructor initials when training completed	Checked in FSTD or H	Examiner initials when test completed
	reaching DA/H or MDA/MDH					
5.7	IMC autorotation with power recovery	p*	---->*		M*	
5.8	Recovery from unusual attitudes	p*	---->*		M*	
SECTION 6						
6	Use of optional equipment	p*	---->*			

I hereby confirm receiving the relevant information from the applicant regarding his/her experience and instruction, and found the applicant being eligible, in accordance with FCL.1030 (b)(3)(i), for the conduct of the requested skill test or proficiency check.

I certify that do not have more than one license per category of aircraft issued under PART FCL and all my PART FCL licenses are issued by the same state

ADDITIONAL DECLARATION FOR NON-ROMANIAN EXAMINERS:

- in accordance with FCL.1030(b)(3)(iv) -

I hereby declare that I,, have reviewed and applied the relevant national procedures and requirements of the applicant's competent authority contained in version of the **Examiner Differences Document** published by EASA.

Signature of examiner:		Date:	
Name of examiner, in capitals:			
Examiner position	L/H <input type="checkbox"/>	R/H <input type="checkbox"/>	Rear <input type="checkbox"/>