



მრავალპილოტიანი თვითმფრინავებისა და ერთპილოტიანი მაღალეფექტური კომპლექსური თვითმფრინავების უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმების ფორმა  
**MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH- PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES Skill test/Proficiency check Form**

განმცხადებლის გვარი: Applicant's last name(s):		საჰაერო ხომალდის ტიპი: Aircraft Type:	SE-SP: A <input type="checkbox"/>	ME-SP: A <input type="checkbox"/>
განმცხადებლის სახელი: Applicant's first name(s):			SE-MP: A <input type="checkbox"/>	ME-MP: A <input type="checkbox"/>
			ეჟსპლუატაცია: Operations:	SP <input type="checkbox"/>
მოწმობის ტიპი: Type of licence held:		კითხვარი: Checklist:	სასწავლო დოკუმენტები/ Training record <input type="checkbox"/>	ტიპის ოსტატობა/ Type rating: <input type="checkbox"/>
მოწმობის ნომერი: Licence number:			უნარების შემოწმება: Skill test: <input type="checkbox"/>	
გამცემი სახელმწიფო: State of licence issue:			სახელსაწყო ფრენა/ Instrument rating: <input type="checkbox"/>	
სამედიცინო სერტიფიკატი (კლასი): Medical No.:	მოქმედების ვადა: Validity:		საკვალიფიკაციო შემოწმება Proficiency check: <input type="checkbox"/>	
საცხოვრებელი მისამართი/ Home Address:				
ტელეფონი:სახლის/მობილურის/Contact information:			ელექტრონული მისამართი/Email address:	
საერთო ნაფრენი: Total flight time:		საერთო ნაფრენი უკანასკნელი 12 თვის განმავლობაში სთ: Flight time within last 12 month:		
		სექტორი: Sector:		
განმცხადებლის ხელმოწერა: Signature of applicant:				

1. სხ-ის ტიპზე თეორიული სწავლების პერიოდი/ Theoretical training for the issue of a type rating performed during period:		
დან/from:	მდე/to:	მდებარეობა/AT:
ნიშანი(მინიმალრი ნიშანი75%): Mark obtained: (Pass mark ≥ 75%)		მოწმობის დასახელება და ნომერი: Type and number of licence:
სდ უფროსის სახელი გვარი: Name Surname of HT:		სდ-ს უფროსის ხელმოწერა/Signature of HT:



**მრავალპილოტიანი თვითმფრინავებისა და ერთპილოტიანი მაღალეფექტური კომპლექსური თვითმფრინავების უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმების ფორმა**  
**MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH- PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES Skill test/Proficiency check Form**

**2. საწაფზე სწვთნა/FSTD:**

საწაფი(საჰაერო ხომალდის ტიპი) FSTD (aircraft type):	3 ან მეტი ღერძი: დაიხ <input type="checkbox"/> არა <input type="checkbox"/> Three or more axes: Yes No	მომზადებულია: Ready for service and used:
FSTD მწარმოებელი: FSTD manufacturer:	მომრავი სისტემა: Motion or system:	თვალსაჩინოებები: დაიხ <input type="checkbox"/> არა <input type="checkbox"/> Visual aid: Yes No
FSTD ექსპლუატანტი: FSTD operator:	დონე: Level:	FSTD ID კოდი: FSTD ID code:
მომზადების დრო / პილოტირება: Total training time / at the controls:	Instrument approaches at aerodromes to a decision altitude or height of:	
ადგილმდებარეობა, თარიღი: Location, date and time:	ინსტრუქტორის მოწმობის ტიპი და ნომერი: Type and number of licence of instructor:	
სბ-ის ტიპზე წვრთნის/ოსტატობის ინსტრუქტორი Type rating instructor		
ინსტრუქტორის ხელმოწერა: Signature of instructor:	სახელი, გვარი გარკვევით: Name(s) in capital letters:	

**3. საფრენოსნო წვრთნა/ Flight training:**

წვრთნა ჩატარდა: სბ-ზე/ in the aircraft <input type="checkbox"/> საწაფზე/(ZFTT) in the FSTD (for ZFTT) <input type="checkbox"/>		
საჰაერო ხომალდის ტიპი : Type of aircraft:	რეგისტრაცია: Registration:	საფრენოსნო დრო: Flight time at the controls:
აფრენა: Take-offs:	დაფრენა: Landings:	საწვრთნელი აეროდრომები ან ქალაქები (აფრენა, მიდგომა, დაფრენა): Training aerodromes or sites (take-offs, approaches and landings):
აფრენის დრო: Take-off time:	დაფრენის დრო: Landing time:	
ადგილმდებარეობა და თარიღი: Location and date:	ინსტრუქტორის მოწმობის დასახელება და ნომერი: Type and number of licence held of instructor:	
სბ-ის ტიპზე წვრთნის/ოსტატობის ინსტრუქტორი: Type rating instructor:		
ინსტრუქტორის ხელმოწერა: Signature of instructor:	სახელი, გვარი გარკვევით: Name(s) in capital letters:	

**4. უნარების შემოწმება, საკვალიფიკაციო შემოწმება/Skill test, Proficiency Check:**

უნარების შემოწმება/ Skill test: <input type="checkbox"/>		საკვალიფიკაციო შემოწმება/Proficiency check: <input type="checkbox"/>	
შემოწმებულია/ Checked in:	სბ/Aircraft <input type="checkbox"/>	სბ-ს რეგისტრაცია: aircraft registration:	ტიპი: Type:
	საწაფი <input type="checkbox"/> FSTD:	TR რეგისტრაცია: SIM registration:	დონე: Level:
აეროდრომი ან ქალაქი: Aerodrome or site:		ფრენის საერთო დრო: Total flight time:	
აფრენის დრო: Take-off time:		დაფრენის დრო: Landing time:	
ჩააბარა <input type="checkbox"/> Pass	ვერ ჩააბარა <input type="checkbox"/> Fail	მოვალეობები: PIC <input type="checkbox"/> F/O <input type="checkbox"/> Duties:	
წარუმატებლობის მიზეზები: Reason(s) why, if failed:			
ადგილმდებარეობა და თარიღი: Location and date:		გამომცდელის მოწმობის ნომერი : Examiner's certificate number (if applicable):	
მოწმობის დასახელება და ნომერი: Type and number of licence:		სახელი, გვარი გარკვევით: Name(s) in capital letters:	
გამომცდელის ხელმოწერა: Signature of examiner:			



**მრავალპილოტიანი თვითმფრინავებისა და ერთპილოტიანი მაღალეფექტური კომპლექსური თვითმფრინავების უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმების ფორმა**  
**MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH- PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES Skill test/Proficiency check Form**

**მუხლი 1. ძირითადი დებულებები**

1. უნარების შემოწმებაზე გამსვლელ აპლიკანტს მომზადება უნდა ქონდეს გავლილი კლასისა და ტიპის საჰაერო ხომალდზე, რომლის გამოყენებაც მოხდება შემოწმებისას.
2. ორი მცდელობით შემოწმების ყველა ნაწილის ვერ ჩაბარების შემთხვევაში საჭირო იქნება დამატებითი მომზადება/წვრთნა.
3. უნარების შემოწმების ჩაბარების მცდელობები რაოდენობაში შეზღუდული არ არის.

**მუხლი 2. უნარების და საკვალიფიკაციო შემოწმების შინაარსი**

1. თუ სხვაგვარად არ არის განსაზღვრული მწარმოებლის დადგენილი ექსპლოატაციისთვის ვარგისიანობის მონაცემებით, საფრენოსნო სწავლების სილაბუსი უნდა შეესაბამებოდეს წინამდებარე დანართს. მწარმოებლის მიერ დადგენილი ექსპლოატაციისთვის ვარგისიანობის მონაცემების თანახმად სილაბუსის შემცირება შესაძლებელია მოხდეს იმ შემთხვევაში თუ კრედიტის გაცემა ხდება მსგავს საჰაერო ხომალდის სახეობებზე არსებული გამოცდილებისთვის.
2. გარდა ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის გასაცემად ჩატარებული უნარების შემოწმების შემთხვევისა, როცა მწარმოებლის მიერ დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად კონკრეტული სახეობისთვის დადგენილი ექსპლოატაციისთვის ვარგისიანობის მონაცემები ამგვარად განსაზღვრავს, კრედიტი შეიძლება გაიცეს უნარების შემოწმების ისეთ კომპონენტებზე, რომლებიც საერთოა სხვა ტიპის ან ვარიანტების საჰაერო ხომალდზე და რომლებზეც პილოტი უკვე კვალიფიცირებულია.

**მუხლი 3. შემოწმების ჩატარება**

1. უფროს პილოტ ინსტრუქტორს შეუძლია არჩევანი გააკეთოს უნარების შემოწმების ან საკვალიფიკაციო შემოწმების ჩატარების სხვადასხვა სცენარებს შორის, რომლებიც სააგენტოს მიერ შემუშავებულ და დამტკიცებულ შესაბამის ოპერაციებს მოიცავს. ამ წესის შესაბამისად, გამოყენებული უნდა იყოს სრულპილოტაჟიანი საწაფები და სხვა დანადგარები, თუ ხელმისაწვდომია.
2. უნარების შემოწმების დროს უფროსი პილოტ ინსტრუქტორი ადასტურებს რომ კლასის ან ტიპის ოსტატობის მფობელი ინარჩუნებს თეორიული ცოდნის სათანადო დონეს.
3. თუ აპლიკანტის ინიციატივით მოხდება უნარების შემოწმების შეწყვეტა ისეთი მიზეზებით, რომლებსაც უფროსი პილოტ ინსტრუქტორი არ მიიჩნევს ადეკვატურად, მაშინ აპლიკანტი ვალდებული იქნება მთლიანად ხელახლა ჩააბაროს უნარების შემოწმება. თუ გამოცდის შეწყვეტის მიზეზები უფროსი პილოტ ინსტრუქტორი მიერ ადეკვატურად ჩაითვლება, მაშინ შემდგომი ფრენის დროს მოხდება მხოლოდ იმ ნაწილებში შემოწმება, რომლის დასრულებაც ვერ მოხერხდა წინა მცდელობისას.
4. უფროსი პილოტის ინსტრუქტორი გადაწყვეტილებით აპლიკანტს შესაძლოა მოუხდეს გამოცდის ნებისმიერი მანევრის ან პროცედურის კიდევ ერთხელ, განმეორებით შესრულება. უფროსი პილოტ ინსტრუქტორს შეუძლია გამოცდა შეწყვიტოს მსველელობის ნებისმიერ ეტაპზე, თუკი ჩაითვლება რომ აპლიკანტის მიერ ნაჩვენები საფრენოსნო უნარები მთელი გამოცდის თავიდან ჩაბარებას საჭიროებს.
5. აპლიკანტი საჰაერო ხომალდის ფრენას ახორციელებს პოზიციიდან, სადაც მეთაურის ან მეორე პილოტის ფუნქციების, სიტუაციის შესაბამისად, შესრულება შესაძლებელია და გამოცდას აბარებს ისე, რომ თითქოს ეკიპაჟის სხვა წევრები იქ არ იმყოფებიან, იმ შემთხვევაში როცა გამოცდა/შემოწმება ტარდება ერთპილოტიანი პირობების გათვალისწინებით. ფრენაზე პასუხისმგებლობის განაწილება ხდება ეროვნული კანონმდებლობის შესაბამისად.
6. გამოცდაზე წინა საფრენოსნო მომზადების დროს აპლიკანტმა უნდა განსაზღვროს სიმძლავრის პარამეტრები და სიჩქარეები. აპლიკანტმა უფროსი პილოტ ინსტრუქტორს უნდა უჩვენოს შესრულებული საკონტროლო შემოწმებები და მოვალეობები, მათ შორის რადიოტექნიკური კომპლექსის იდენტიფიცირება. საკონტროლო შემოწმებები უნდა იქნას განხორციელებული ავტორიზებული საკონტროლო სიის მიხედვით, რომელიც გამიზნულია იმ საჰაერო ხომალდისათვის, რომელზეც ხორციელდება გამოცდის ჩატარება და MCC კონცეფციით, ასეთის არსებობის შემთხვევაში. აფრენის, შესვლის/მიახლოვებისა და დაშვების შესრულების მონაცემების გამოთვლა მოხდება აპლიკანტის მიერ გამოყენებული საჰაერო ხომალდის შესახებ ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს ან საფრენოსნო სახელმძღვანელოსთან შესაბამისად. გადაწყვეტილების მიღების სიმალეს/ალტიტუდას, დაშვების მინიმალურ სიმალეებს/ალტიტუდას და არასწორი შესვლის/მიახლოვების წერტილის განსაზღვრავს აპლიკანტი უფროსი პილოტ ინსტრუქტორთან შეთანხმებით.
7. უფროსი პილოტ ინსტრუქტორი არ იღებს მონაწილეობას საჰაერო ხომალდის მართვაში, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა ჩარევა აუცილებელი ხდება უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე ან საჰაერო მიმოსვლაში არასასურველი დაბრკოლების თავიდან აცილების მიზნით.

**მუხლი 4. განსაკუთრებული მოთხოვნები უნარების და საკვალიფიკაციო შემოწმება მრავალპილოტიანი საჰაერო ხომალდის სახეობის ოსტატობის, ერთპილოტიანი თვითმფრინავის მრავალპილოტაჟიანი პირობებში მართვის ოსტატობის ან ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის გაცემისას.**

1. მრავალპილოტაჟიანი საჰაერო ხომალდისათვის ან ერთპილოტაჟიანი თვითმფრინავისათვის უნარების შემოწმება უნდა ჩატარდეს მრავალეკიპაჟიან გარემოში. მეორე აპლიკანტი ან ტიპის ოსტატობის მქონე კვალიფიციური პილოტი შეიძლება მოქმედებდეს მეორე პილოტის სტატუსით. თუ შემოწმებისას გამოიყენება საჰაერო ხომალდი, მაშინ მეორე პილოტი უნდა იყოს უფროსი პილოტ ინსტრუქტორი ან ინსტრუქტორი.
2. აპლიკანტი მართავს PF-ის სტატუსით უნარების შემოწმების ყველა ნაწილში, გარდა ავარიულ და საგანგებო სიტუაციის მოქმედებებისა, რომელიც შესაძლებელია შესრულდეს PF ან PNF-ის სტატუსით. აპლიკანტმა, რომელიც პირველად იღებს



**მრავალპილოტიანი თვითმფრინავებისა და ერთპილოტიანი მაღალეფექტური კომპლექსური თვითმფრინავების უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმების ფორმა**  
**MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH- PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES Skill test/Proficiency check Form**

მრავალპილოტიანი საჰაერო ხომალდის ტიპი ოსტატობას ან ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობას, ასევე უნდა წარმოაჩინოს PNF-ის სტატუსით მოქმედების უნარი. აპლიკანტს უნარების შემოწმებისას შეუძლია ამორჩიოს მარცხენა ან მარჯვენა სავარძელი თუ გამოცდის ყველა კომპონენტის შესრულება შესაძლებელი იქნება ამ არჩეული ადგილიდან. ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის მიღებისას ან მეორე-პილოტის მეთაურად გახდომისას, უფროსმა პილოტ ინსტრუქტორმა, იმისდა მიუხედავად აპლიკანტი PF-ის სტატუსით მოქმედებს თუ PNF-ის სტატუსით, განსაკუთრებით უნდა შეამოწმოს:

- ა) ეკიპაჟის თანამშრომლობის მენეჯმენტი;
  - ბ) საჰაერო ხომალდის მართვის ზოგადი დათვალიერების/მიმოხილვის განხორციელება შესაბამისი ზედამხედველობის მიერ; და
  - გ) პრიორიტეტების განსაზღვრა და გადაწყვეტილებების მიღება უსაფრთხოების ასპექტებთან და შესაბამის წესებთან და ნორმებთან შესაბამისობაში, მართვის სიტუაციიდან გამომდინარე, მათ შორის საგანგებო სიტუაციის დროსაც.
4. შემოწმება უნდა ჩატარდეს სახელსაწყო ფრენის წესების შესაბამისად, თუ მოიცავს სახელსაწყო ოსტატობას (IR), და რამდენადაც შესაძლებელია უნდა ჩატარდეს კომერციული საჰაერო ტრანსპორტის იმიტირებულ გარემოში. ყველაზე მნიშვნელოვანი ელემენტი, რისი შემოწმებაც უნდა მოხდეს, არის რუტინული საინსტრუქტაჟო მასალიდან ფრენის დაგეგმვისა და შესრულების უნარი.

**მუხლი 5. განსაკუთრებული მოთხოვნები თვითმფრინავის კატეგორიისთვის**

1. ერთპილოტიანი თვითმფრინავების შემთხვევაში, გარდა ერთპილოტიანი მაღალეფექტური კომპლექსური თვითმფრინავებისა, აპლიკანტმა უნარების შემოწმების ან საკვალიფიკაციო შემოწმების ყველა ნაწილი უნდა ჩააბაროს წარმატებით. ნაწილის რომელიმე კომპონენტში ჩაჭრა ნიშნავს მთლიანად ნაწილში ჩაჭრას. ერთზე მეტ ნაწილში ჩაჭრის შემთხვევაში აპლიკანტმა მთლიანად თავიდან უნდა ჩააბაროს უნარების თუ საკვალიფიკაციო შემოწმება. თუ აპლიკანტი ჩაიჭრება მხოლოდ ერთ ნაწილში, იგი განმეორებით ჩააბარებს მხოლოდ ამ კონკრეტულ ნაწილს. უნარების ან საკვალიფიკაციო შემოწმების განმეორებით ჩაბარების დროს, რომელიმე ნაწილში ჩაჭრის შემთხვევაში, მათ შორის იმ ნაწილებშიც, რომლებიც წინა მცდელობაზე წარმატებით იქნა გადალახული, აპლიკანტი ვალდებული იქნება ხელახლა ჩააბაროს მთლიანი უნარების თუ საკვალიფიკაციო შემოწმება. ერთპილოტიანი მრავალპილოტიანი თვითმფრინავებისთვის, შესაბამისი უნარების თუ საკვალიფიკაციო შემოწმების ნაწილი 6-ის წარმატებით ჩაბარება, რომელიც ასიმეტრულ ფრენას ეხება, არის სავალდებულო.

2. მრავალპილოტიანი და ერთპილოტიანი მაღალეფექტური კომპლექსური თვითმფრინავების შემთხვევაში, აპლიკანტმა წარმატებით უნდა ჩააბაროს უნარების თუ საკვალიფიკაციო შემოწმების ყველა ნაწილი. ხუთზე მეტ კომპონენტში ჩაჭრის შემთხვევაში აპლიკანტმა მთლიანი უნარების თუ საკვალიფიკაციო შემოწმება უნდა ჩააბაროს თავიდან. აპლიკანტების მიერ ხუთ ან ნაკლებ კომპონენტში ჩაჭრის შემთხვევაში, ხელახლა ჩააბარებენ მხოლოდ იმ კონკრეტულ კომპონენტებს, რომლებშიც ჩაიჭრენ. უნარების თუ საკვალიფიკაციო შემოწმების განმეორებით ჩაბარების დროს, რომელიმე კომპონენტში ჩაჭრის შემთხვევაში, მათ შორის ისეთებში, რომლებიც წინა მცდელობაზე წარმატებით იქნა გადალახული, აპლიკანტი ვალდებული იქნება ხელახლა ჩააბაროს მთლიანი უნარების თუ საკვალიფიკაციო შემოწმება. ნაწილი 6 არ წარმოადგენს ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის მისაღებად საჭირო უნარების შემოწმების ნაწილს. თუ აპლიკანტი ჩაიჭრება ან საერთოდ არ ჩააბარებს ნაწილ 6-ს, მაშინ ტიპის ოსტატობის გაცემა მოხდება CAT II ან CAT III პრივილეგიების (უფლებების) გარეშე. ტიპზე ოსტატობის უფლებების CAT II ან CAT III-მდე გაფართოებისათვის, აპლიკანტმა წარმატებით უნდა ჩააბაროს ნაწილი 6 შესაბამისი სახეობის საჰაერო ხომალდზე ან სრულპილოტაჟიან საწაფზე.

**მუხლი 6. დასაშვები ნორმიდან გადახრა**

1. აპლიკანტმა უნდა წარმოაჩინოს უნარი:
- ა) მართოს თვითმფრინავი მისი შესაძლებლობების ფარგლებში;
  - ბ) შეასრულოს ყველა მანევრი სიზუსტით და დაუბრკოლებლად;
  - გ) გამოიყენოს სადი აზროვნება და საფრენოსნო ოსტატობა;
  - დ) გამოიყენოს აერონავიგაციული ცოდნა;
  - ე) ყოველთვის შეძლოს კონტროლი შეინარჩუნოს თვითმფრინავზე იმგვარად რომ ყოველთვის გარანტირებული იყოს მოქმედების ან მანევრის წარმატებულად დასრულება;
  - ვ) იცოდეს და იყენებდეს ეკიპაჟის მოქმედების კოორდინაციისა და შრომის უუნარობის შესახებ პროცედურებს, ასეთის არსებობის შემთხვევაში; და
  - ზ) დაამყაროს ეფექტური კომუნიკაცია ეკიპაჟის სხვა წევრებთან, საჭიროებისამებრ.
2. შემდეგი შეზღუდვების გავრცელება და ჩასწორება მოხდება ტურბულენტური პირობებისა და გამოყენებული თვითმფრინავის მართვის თავისებურებებისა და შესრულების გათვალისწინებით.

**სიმაღლე**

ზოგადად  $\pm 100$  ფუტი  
 გადაწყვეტილების მიღების სიმაღლეზე მეორე წრეზე წასვლის დაწყება  $+ 50$  ფუტი/ $- 0$  ფუტი  
 დაშვების მინიმალური სიმაღლე/ალტიტუდა  $+ 50$  ფუტი/ $- 0$  ფუტი

**მონიტორინგი (Tracking)**

რადიო ხელსაწყოების საშუალებით  $\pm 5^\circ$   
 რადიოლოკაციური სადგურის სიზუსტით შესვლა/მიახლოება ნახევრად გადახრა, აზიმუტი და ლივლივით/ცურვით დაშვების ტრაექტორია

**კურსი/მიმართულება**

ყველა მრავის მუშაობის პირობებში  $\pm 5^\circ$   
 იმიტირებული მრავის გამორთვით/დაზიანებით  $\pm 10^\circ$





**მრავალპილოტიანი თვითმფრინავებისა და ერთპილოტიანი მაღალეფექტური კომპლექსური თვითმფრინავების უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმების ფორმა**  
**MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH- PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES Skill test/Proficiency check Form**

**სიჩქარე**

ყველა ძრავის მუშაობის პირობებში ± 5 კვანძი  
 იმიტირებული ძრავის გამორთვით/დაზიანებით + 10 კვანძი/- 5 კვანძი

**მუხლი 7. მრავალპილოტიანი თვითმფრინავები და ერთპილოტიანი მაღალეფექტური კომპლექსური თვითმფრინავები:**

1. შემდეგი სიმბოლოები ნიშნავს:

P - მომზადებულია მეთაურად (PIC) ან მეორე პილოტად, რომელიც დაფრინავს აქტიური პილოტის (PF) ან არააქტიური პილოტის რანგში (PNF).

X - ამ სავარჯიშოს შესასრულებლად, თუ შესაძლებელია, უნდა იქნას გამოყენებული საფრენოსნო საწაფები, თუ არ არის ამის შესაძლებლობა, სხვა შემთხვევაში უნდა იქნას გამოყენებული თვითმფრინავი, დამოკიდებულია მანევრსა თუ პროცედურაზე.

P# - წვრთნას დამატებით უნდა ახლდეს თვითმფრინავის შემოწმების განხორციელება ზედამხედველობის ქვეშ

2. პრაქტიკული წვრთნა უნდა ჩატარდეს მინიმუმ ისეთი დონის საწვრთნელ დანადგარზე, რომელზეც ნაჩვენებია (P), ან ნებისმიერ უფრო მაღალი დონის დანადგარზე, რომელზეც ნაჩვენებია ისარი (→). შემდეგი აბრევიატურები გამოიყენება საწვრთნელი დანადგარების აღსანიშნავად:

A = თვითმფრინავი

FFS = სრულპილოტაჟიანი საწაფი

FTD = საფრენოსნო საწვრთნელი მოწყობილობა (მათ შორის FNPT II - ME კლასის რეიტინგისთვის)

OTD = სხვა საწვრთნელი მოწყობილობები

3. ფიფქით მონიშნული ელემენტები(\*) სრულდება მხოლოდ სახელსაწყო ფრენის გამოყენებით. თუ ამ პირობის დაკმაყოფილება ვერ ხდება უნარების ან საკვალიფიკაციო შემოწმების დროს, მაშინ ტიპის ოსტატობა შემოიფარგლება მხოლოდ VFR-ით.

4. უნარების შემოწმებისა თუ საკვალიფიკაციო შემოწმების სვეტში, სადაც ასო 'M' არის მითითებული, ნიშნავს სავალდებულო სავარჯიშოს.

5. მანევრები და პროცედურები უნდა შესრულდეს ერთი პილოტის როლში ერთპილოტიანი მაღალეფექტური კომპლექსური თვითმფრინავების შემთხვევაში, როცა მოქმედებები ხორციელდება ერთი პილოტის მიერ.

6. ერთპილოტიანი მაღალეფექტური კომპლექსური თვითმფრინავების შემთხვევაში, როცა უნარების შემოწმება ან საკვალიფიკაციო შემოწმება ხორციელდება მრავალ პილოტიან მოქმედებებში, ტიპის ოსტატობა უნდა შემოიფარგლებოდეს მხოლოდ მრავალპილოტიანი მოქმედებებით. ერთპილოტიანის უფლებებით დაინტერესების შემთხვევაში, 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 პუნქტების მანევრები/პროცედურები და ნაწილი 3.4 -იდან მინიმუმ ერთი მანევრი/პროცედურა უნდა იქნას დამატებით შესრულებული ერთი პილოტის სტატუსით.

**Article 1. General**

1. An applicant for a skill test shall have received instruction on the same class or type of aircraft to be used in the test.
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.

**Article 2. CONTENT OF THE TRAINING, SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK**

4. Unless otherwise determined in the operational suitability data established in accordance with Part-21, 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 operational suitability data established in accordance with Part-21.
5. Except in the case of skill tests for the issue of an ATPL, when so defined in the operational suitability data established in accordance with Part-21 for the specific aircraft, credit may be given for skill test items common to other types or variants where the pilot is qualified.□

**Article 3. CONDUCT OF THE TEST/CHECK**

6. The examiner may choose between different skill test or proficiency check scenarios containing simulated relevant operations developed and approved by the competent authority. Full flight simulators and other training devices, when available, shall be used, as established in this Part.
7. During the proficiency check, the examiner shall verify that the holder of the class or type rating maintains an adequate level of theoretical knowledge.
8. Should the applicant choose to terminate a skill test for reasons considered inadequate by the examiner, the applicant 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 applicant. The examiner may stop the test at any stage if it is considered that the applicant's demonstration of flying skill requires a complete re-test.
10. An applicant shall be required to fly the aircraft from a position where the PIC or co-pilot functions, as relevant, can be performed and to carry out the test as if there is no other crew member if taking the test/check under single-pilot conditions. Responsibility for the flight shall be allocated in accordance with national regulations.



მრავალპილოტიანი თვითმფრინავებისა და ერთპილოტიანი მაღალეფექტური კომპლექსური თვითმფრინავების უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმების ფორმა  
MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH- PERFORMANCE  
COMPLEX AEROPLANES Skill test/Proficiency check Form

11. During pre-flight preparation for the test the applicant is required to determine power settings and speeds. The applicant 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 check-list 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 the applicant in compliance with the operations manual or flight manual for the aircraft used. Decision heights/altitude, 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.

**Article 4. SPECIFIC REQUIREMENTS FOR THE SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK FOR MULTI-PILOT AIRCRAFT TYPE RATINGS, FOR SINGLE-PILOT AEROPLANE TYPE RATINGS, WHEN OPERATED IN MULTI-PILOT OPERATIONS, FOR MPL AND ATPL**

13. The skill test for a multi-pilot aircraft or a single-pilot aeroplane 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 second pilot. If an aircraft is used, the second pilot shall be the examiner or an instructor.

14. The 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 PNF. 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 aeroplane extending to the duties of a PIC, irrespective of whether the applicant acts as PF or PNF:

(a) management of 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/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 the type rating course has included less than 2 hours flight training on the aircraft, the skill test may be conducted in an FFS and may be completed before the flight training on the aircraft. In that case, a certificate of completion of the type rating course including the flight training on the aircraft shall be forwarded to the competent authority before the new type rating is entered in the applicant's licence

**Article 5. Specific requirements for the aeroplane category**

**PASS MARKS**

1. In the case of single-pilot aeroplanes, with the exception of for single-pilot high performance complex aeroplanes, the applicant shall pass all sections of the skill test or proficiency check. If any item in a section is failed, that section is failed. Failure in more than one section will require the applicant to take the entire test or check again. Any applicant failing only one section shall take the failed section again. Failure in any section of the re-test or re-check including those sections that have been passed at a previous attempt will require the applicant to take 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, the applicant shall pass all sections of the skill test or proficiency check. Failure of more than 5 items will require the applicant to take the entire test or check again. Any applicant failing 5 or less items shall take the failed items again. Failure in any item on the re-test or re-check including those items that have been passed at a previous attempt will require the applicant to take the entire check or test again. Section 6 is not part of the ATPL skill test. If the applicant only fails or does not take section 6, the type rating will be issued without CAT II or CAT III privileges. To extend the type rating privileges to CAT II or CAT III, the applicant shall pass the section 6 on the appropriate type of aircraft.

**FLIGHT TEST TOLERANCE**

3. The applicant 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 always assured;

(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  $\pm 100$  feet Starting a go-around at decision height + 50 feet/-0 feet Minimum descent height/altitude + 50 feet/-0 feet

Tracking

on radio aids  $\pm 5^\circ$



მრავალპილოტიანი თვითმფრინავებისა და ერთპილოტიანი მაღალეფექტური კომპლექსური თვითმფრინავების უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმების ფორმა  
**MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH- PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES Skill test/Proficiency check Form**

Precision approach half scale deflection, azimuth and glide path

Heading

all engines operating  $\pm 5^\circ$

with simulated engine failure  $\pm 10^\circ$

Speed

all engines operating  $\pm 5$  knots

with simulated engine failure +10 knots/-5 knots

**Article 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 PNF for the issue of a type rating as applicable.

X= Simulators shall be used for this exercise, if available; otherwise an aircraft 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

FTD = Flight Training Device

OTD = Other Training Devices

(c) The starred items (\*) shall be flown solely by reference to instruments. If this condition is not met during the skill test or proficiency check, the type rating will be restricted to VFR only.

(d) Where the letter 'M' appears in the skill test or proficiency check column this will indicate the mandatory exercise.

(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 qualification of the FFS or a combination of FNPT II MCC and FTD 2 or FTD 2;

(ii) the qualifications of the instructors;

(iii) the amount of FFS or FNPT II training provided on the course; and

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

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

(g) In the case of single-pilot high performance complex aeroplanes, when a skill test or proficiency check is performed in multi-pilot operations, the type rating shall be restricted to multi-pilot operations. If privileges of single-pilot are sought, the manoeuvres/procedures in 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 and at least one manoeuvre/procedure from section 3.4 have to be completed in addition as single-pilot.

მრავალპილოტაიანი თვითმფრინავები და ერთპილოტაიანი მაღალეფექტური კომპლექსური თვითმფრინავები MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH-PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES	პრაქტიკული სწავლება PRACTICAL TRAINING					უნარების შემოწმება /საკვალიფიკაციო შემოწმება TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
მანევრები/პროცედურები Manoeuvres / Procedures	OTD	FTD	FFS	A	ინსტრუქტორის ხელმოწერა წვრთნის დამთავრებისას Instructor signature when Training Complete	შემოწმება განხორციელდა Checked in: FFS A	უფროსი პილოტ ინსტრუქტორის ინიციალები გამოცდის დასრულებისას/Examiner initials when test completed
<b>ნაწილი 1 - საფრენოსნო მომზადება/ Section 1 - Flight preparation</b>							
1.1 საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლების გამოთვლა / Performance calculation	P						
1.2 თვითმფრინავის გარედან ვიზუალური შემოწმება; თითოეული ნაწილის მდებარეობა და შემოწმების მიზანი/ Aeroplane ext. Visual inspection.; location of each item and purpose of inspection	[P#]			P			
1.3 პილოტის კაბინის შემოწმება/ Cockpit inspection		P	→	→			
1.4 შემოწმების საკონტროლო ბარათის გამოყენება ძრავების ამოქმედებამდე, საწყისი პროცედურები, რადიო და ნავიგაციური დანადგარბის შემოწმება, ნავიგაციური და საკომუნიკაციო სიხშირეების შერჩევა და დაყენება / 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 ხმელეთზე მიმოსვლა საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის ან ინსტრუქტორის მიერ გაცემული ინსტრუქციების შესაბამისად/ Taxiing in compliance with air traffic control or instructions of instructor			P→	→			
1.6 აფრენის წინა შემოწმების ბარათის გამოყენება / Before take-off checks		P→	→	→		M	
<b>ნაწილი 2 - აფრენის პირობები/ Section 2 -Take offs</b>							
2.1 აფრენა სტანდარტულ პირობებში ფრთაუკანების სხვადასხვა კუთხის გამოყენებით , მათ შორის აჩქარებული აფრენა / Normal take offs with different flap settings, including expedited take off			P→	→			
2.2* სახელსაწყო წესით აფრენა; სახელსაწყო წესით ფრენაზე გადასვლა ხორციელდება შახის წინა საყრდენის აწევსას ან მიწიდან მოწყვეტის თანავე*/ Instrument take-off; transition to instrument flight is required during rotation or immediately after becoming airborne			P→	→			
2.3 გვერდითა ქარით აფრენა/ Crosswind take-off			P→	→			
2.4 აფრენა მაქსიმალური ასაფრენი მასით (რეალური ან იმიტირებული მაქსიმალური ასაფრენი მასა) Take-off at maximum take-off mass (actual or simulated maximum take-off mass)			P→	→			
2.5 აფრენები ძრავის მტყუნების იმიტაციით/ Take-offs with simulated engine failure:							
2.5.1* V2 -ის მიღწევის თანავე (თვითმფრინავებში, რომლებიც არ არიან სერტიფიცირებული როგორც სატრანსპორტო ან ავიაცხიზების თვითმფრინავების კატეგორია, ძრავის გამორთვის/დაზიანების იმიტირება არ უნდა მოხდეს მანამ, ვიდრე თვითმფრინავი არ მიაღწევს 500 ფუტის სიმაღლეს ასაფრენი ბილიკის ბოლოდან. თვითმფრინავებში, რომელთაც აფრენის მასასთან და ბარომეტრულ სიმაღლესთან დაკავშირებით იგივე ტექნიკური მახასიათებლები აქვთ, რაც სატრანსპორტო კატეგორიის თვითმფრინავებს, ინსტრუქტორს შეუძლია ძრავის გამორთვის/დაზიანების იმიტაცია მოახდინოს V2 -ის მიღწევიდან მალევე)/* shortly after reaching V2. (In aeroplanes which are not certificated as transport category aeroplanes or commuter category aeroplanes, the engine failure shall not be simulated until reaching a minimum height of 500 ft 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.)			P→	→			
2.5.2. * V1-სა და V2-ს შორის*/ between V1 and V2			P	X	მხოლოდ საწაფზე	M FFS only	
2.6 აფრენის შეწყვეტა სიჩქარის გონივრულ დონეზე V1-ის მიღწევამდე/ Rejected take-off at a reasonable speed before reaching V1			P→	→X		M	



<p>მრავალპილოტაანი თვითმფრინავები და ერთპილოტაანი მაღალეფექტური კომპლექსური თვითმფრინავები MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH-PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES</p>	<p>პრაქტიკული სწავლება PRACTICAL TRAINING</p>					<p>უნარების შემოწმება /საკვალიფიკაციო შემოწმება TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK</p>	
<p>მანევრები/პროცედურები Manoeuvres / Procedures</p>	OTD	FTD	FFS	A	<p>ინსტრუქტორის ხელმოწერა წვრთნის დამთავრებისას Instructor signature when Training Complete</p>	<p>შემოწმება განხორციელდა Checked in: FFS A</p>	<p>უფროსი პილოტ ინსტრუქტორის ინიციალები გამოცდის დასრულებისას/Examiner initials when test completed</p>
<p><b>ნაწილი 3 - ფრენის მანევრები და პროცედურები/ Section 3 - Flight Manoeuvres and Procedures</b></p>							
<p>3.1 მოხვევა სპოილერებით და მათ გარეშე / Turns with and without spoilers</p>			P→	→			
<p>3.2 სხ-ის მართვა კრიტიკული პირობების მიღწევისას(მაქსიმალური მახის რიცხვი)/ Tuck under and Mach buffets after reaching the critical Mach number, and other specific flight characteristics of the airplane (e.g. Dutch Roll)</p>			P→	→X		<p>(სხ არ გამოიყენება ამ სავარჯიშოს შესასრულებლად)</p>	
<p>3.3 საინჟინრო პანელის სისტემებისა და მოწყობილობების ნორმალური ფუნქციონირება/ Normal operation of systems and controls engineer's panel</p>	P→	→	→	→			
<p>3.4 შემდეგი სისტემების სტანდარტული და განსაკუთრებული ექსპლუატაცია/Normal and abnormal operations of following systems:</p>						M	<p>სავალდებულო მინიმუმ 3 განსაკუთრებული სიტუაციის არჩევა, რომელიც შეირჩევა 3.4.0-დან 3.4.12-ის ჩათვლით პუნქტებიდან A mandatory minimum of 3 abnormal shall be selected from 3.4.0 to 3.4.14 inclusive</p>
<p>3.4.0 ძრავი (თუ საჭიროა საჰაერო ხრახნი)/ Engine (if necessary propeller)</p>	P→	→	→	→			
<p>3.4.1 ჰერმეტიზაცია და ჰაერის კონდიციონირება/ Pressurisation and air-conditioning</p>	P→	→	→	→			
<p>3.4.2 სრული წნევის/სტატიკური წნევის სისტემა/ Pitot/static system</p>	P→	→	→	→			
<p>3.4.3 საწვავის სისტემა/ Fuel system</p>	P→	→	→	→			
<p>3.4.4 ელექტრული სისტემა/ Electrical system</p>	P→	→	→	→			
<p>3.4.5 ჰიდრავლიკური სისტემა/ Hydraulic system</p>	P→	→	→	→			
<p>3.4.6 სხ-ის მართვისა და ტრიმერების სისტემა/ Flight control and Trim-system</p>	P→	→	→	→			
<p>3.4.7 გაყინვისგან დაცვის/გაყინვის საწინააღმდეგო სისტემა/ Anti- and de-icing system, Glare shield heating</p>	P→	→	→	→			
<p>3.4.8 ავტოპილოტი/ავტომატური ფრენის კონტროლის მოწყობილობა (FD)/ Autopilot/Flight director</p>	P→	→	→	→	სავალდებულო ერთპილოტაანზე	M (single pilot Only)	
<p>3.4.9 ვარდნის მოახლოების გამაფრთხილებელი სისტემა ან ვარდნის თავიდან აცილების მოწყობილობა და სტაბილურობის გამამდიერებელი მოწყობილობა/ Stall warning devices or stall avoidance devices, and stability augmentation devices</p>	P→	→	→	→			
<p>3.4.10 მიწასთან მიახლოების გამაფრთხილებელი სისტემა, მეტეო რადარი, რადიო სიმაღლის მზომი, ტრანსპონდერი/ Ground proximity warning system Weather radar, radio altimeter, transponder</p>		P→	→	→			
<p>3.4.11 რადიომოწყობილობები, სანავიგაციო მოწყობილობები, ხელსაწყოები, საფრენოსნო მართვის სისტემა/ Radios, navigation equipment, instruments, flight management system</p>	P→	→	→	→			
<p>3.4.12 შასი და მუხრუჭი/ Landing gear and brake</p>	P→	→	→	→			
<p>3.4.13 ფრთაწინას და ფრთაუკანას სისტემა/ Slat and flap system</p>	P→	→	→	→			
<p>3.4.14 დამხმარე ძალური დანადგარი/ Auxiliary power unit.</p>	P→	→	→	→			
<p>სპეციალურად დატოვებული ცარიელი გრაფა/ Intentionally left blank</p>							

მრავალპილოტაანი თვითმფრინავები და ერთპილოტაანი მაღალეფექტური კომპლექსური თვითმფრინავები MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH-PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES	პრაქტიკული სწავლება PRACTICAL TRAINING					უნარების შემოწმება /საკვალიფიკაციო შემოწმება TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
მანევრები/პროცედურები Manoeuvres / Procedures	OTD	FTD	FFS	A	ინსტრუქტორის ხელმოწერა წვრთნის დამთავრებისას Instructor signature when Training Complete	შემოწმება განხორციელდა Checked in: FFS A	უფროსი პილოტ ინსტრუქტორის ინიციალები გამოცდის დასრულებისას/Examiner initials when test completed
3.6 განსაკუთრებული და ავარიული სიტუაციის პროცედურები/ Abnormal and emergency procedures						M	სავალდებულოა მინიმუმ 3 განსაკუთრებული სიტუაციის არჩევა, რომელიც შეირჩევა 3.6.1-დან 3.6.9-ის ჩათვლით პუნქტებიდან mandatory minimum of 3 items shall be selected from 3.6.1 to 3.6.9 inclusive
3.6.1 ხანძარსაწინააღმდეგო სისტემების გამოყენება როგორცაა ძრავის, დამხმარე ძალური დანადგარის, სალონის, სატვირთო საბარგულების, ეკიპაჟის კაბინის, ფრთის და ელექტრობის ხანძარი და შემდეგი ევაკუაცია/ Fire drills e.g. Engine, APU, cabin, cargo compartment, flight deck, wing and electrical fires including evacuation		P→	→	→			
3.6.2 ქმედებები კვამლის აღმოჩენისას და მისი მოცილება/ Smoke control and removal		P→	→	→			
3.6.3 ძრავის გაუმართაობა, გამორთვა და ხელახლა გაშვება უსაფრთხო სიმაღლეზე/ Engine failures, shut-down and restart at a safe height		P→	→	→			
3.6.4 საწვავის ავარიული ჩამოსხმა (იმიტირებული)/Fuel dumping (simulated)		P→	→	→			
3.6.5 ქარცვლა აფრენისას/დაფრენისას/ Wind shear at Take off / landing			P	X		მხოლოდ საწვავზე/FFS only	
3.6.6 კაბინის წნევის იმიტირებული ვარდნა/ ავარიული დაშვება/ Simulated cabin pressure failure / Emergency descent			P→	→			
3.6.7 ეკიპაჟის წევრის შრომის უნარიანობის დაკარგვა/ Incapacitation of flight crew member		P→	→	→			
3.6.8 სხვა ავარიული პროცედურები, შესაბამისი თვითმფრინავის საფრენის სახელმძღვანელოს მიხედვით/ Other emergency procedures as outlined in the appropriate aeroplane Flight Manual		P→	→	→			
3.6.9 ACAS-ის შემთხვევა/ ACAS event	P→	→	→		სხ-ი არ გამოყენება aircraft may not be used for this exercise	მხოლოდ საწვავზე/FFS only	
3.7 მკვეთრი მობრუნებები 45° დაფრედებით, 180°-დან 360°-მდე მარცხნივ და მარჯვნივ/ Steep turns with 45° bank, 180° to 360° left and right		P→	→	→			
3.8 მოახლოვებული ვარდნის (stall) ადრეული ამოცნობა და შესაბამისი ზომების მიღება (გამაფრთხილებელი მოწყობილობის ამოქმედებამდე) აფრენის კონფიგურაციაში (ფრთაუკანა/ფ ასაფრენ პოზიციაში), კრეისერულ რეჟიმში ფრენის კონფიგურაციაში და დაშვების კონფიგურაციაში (ფრთაუკანა დაშვების პოზიციაში, შსი გამოშვებული)/ Early recognition and counter measures on approaching stall (up to activation of stall warning device) in take-off configuration (flaps in take-off position), in cruising flight configuration and in landing configuration (flaps in landing position, gear extended)			P→	→			
3.8.1 ვარდნის სიტუაციიდან ან ვარდნის გამაფრთხილებელი მოწყობილობის ამოქმედების შემდეგ სიტუაციიდან გამოსვლა სიმაღლის აღების, კრეისერულ რეჟიმში ფრენის და დასაფრენად შესვლის კონფიგურაციაში./ Recovery from full stall or after activation of stall warning device in climb, cruise and approach configuration			P	X			
3.9 სახელსაწყო ფრენის პროცედურები/ Instrument flight procedures							
3.9.1* გაფრენისა და დასაფრენად შემოსვლის სქემების და ATC-ის ინტრუქციების დაცვა/* Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions		P→	→	→		M	
3.9.2* მოსაცდელ არეში ფრენის პროცედურები/* Holding procedures		P→	→	→			

განმცხადებლის სახელი და გვარი  
Applicant's name/surname

<p>მრავალპილოტიანი თვითმფრინავები და ერთპილოტიანი მაღალეფექტური კომპლექსური თვითმფრინავები MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH-PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES</p>	<p>პრაქტიკული სწავლება PRACTICAL TRAINING</p>					<p>უნარების შემოწმება /საკვალიფიკაციო შემოწმება TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK</p>	
<p>მანევრები/პროცედურები Manoeuvres / Procedures</p>	OTD	FTD	FFS	A	<p>ინსტრუქტორის ხელმოწერა წვრთნის დამთავრებისას Instructor signature when Training Complete</p>	<p>შემოწმება განხორციელდა Checked in: FFS A</p>	<p>უფროსი პილოტ ინსტრუქტორის ინიციალები გამოცდის დასრულებისას/Examiner initials when test completed</p>
<p>3.9.3* დასაფრენად ზუსტი შესვლა გადაწყვეტილების მიღების სიმაღლემდე (DH), არანაკლებ 60 მეტრისა (200 ფუტი)/ * Precision approaches down to a decision height (DH) not less than 60 m (200ft):</p>							
<p>3.9.3.1* ხელით მართვა, ავტომატური ფრენის კონტროლის მოწყობილობის გარეშე (FD)/ * manually, without flight director</p>			P→	→		M	<p>მხოლოდ უნარების შემოწმებისას skill test only</p>
<p>3.9.3.2* ხელით მართვა ავტომატური ფრენის კონტროლის მოწყობილობით (FD)/ * manually, with flight director</p>			P→	→			
<p>3.9.3.3* ავტოპილოტით/ * with autopilot</p>			P→	→			
<p>3.9.3.4* ხელით მართვა, ერთი ძრავის იმიტირებული გაუმართაობით; ძრავის გამორთვის იმიტირება უნდა მოხდეს დასაფრენად შესვლის საბოლოო ეტაპზე გარე მარკერის (OM) გადაფრენამდე ან მეორე წრეზე წასვლის პროცედურის დროს. თვითმფრინავები რომლებიც არ არის სერტიფიცირებული როგორც სატრანსპორტო კატეგორიის (JAR/FAR 25) ან სამგზავრო (SFAR 23) თვითმფრინავები, ძრავის იმიტირებული გაუმართაობა და მომდევნო მეორე წრეზე წასვლა უნდა დაიწყოს დასაფრენად არაზუსტი შესვლის პროცედურის დროს, როგორც აღწერილია 3.9.4.-ში. მეორე წრეზე წასვლა დაიწყება გამოქვეყნებული დაბრკოლებათა აცილების სიმაღლის (OCH/A) მიღწევისას, მაგრამ არაუგვიანეს მინიმალური დაშვების აბსოლუტური/ფარდობითი (MDH/A) სიმაღლემდე რომელიც შეადგენს 500 ფუტს ასაფრენი ბილიკის ზღურბლიდან/ manually, with one engine simulated inoperative; engine failure has to be simulated during final approach before passing the outer marker (OM) until touchdown or through the complete missed approach procedure 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 non-precision approach as described in 3.9.4. The go-around shall be initiated when reaching the published obstacle clearance height (OCH/ A), however not later than reaching a minimum descent height/altitude (MDH/A) of 500 ft above 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 3.9.3.4</p>			P→	→		M	
<p>3.9.4* დასაფრენად არაზუსტი შესვლის პროცედურა MDH/A-მდე/ Non-precision approach down to the MDH/A</p>			P*→	→		M	

<p>მრავალპილოტაანი თვითმფრინავები და ერთპილოტაანი მაღალეფექტური კომპლექსური თვითმფრინავები MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH-PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES</p>	<p>პრაქტიკული სწავლება PRACTICAL TRAINING</p>					<p>უნარების შემოწმება /საკვალიფიკაციო შემოწმება TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK</p>	
<p><b>მანევრები/პროცედურები</b> Manoeuvres / Procedures</p>	OTD	FTD	FFS	A	<p>ინსტრუქტორის ხელმოწერა წვრთნის დამთავრებისას Instructor signature when Training Complete</p>	<p>შემოწმება განხორციელდა Checked in: FFS A</p>	<p>უფროსი პილოტ ინსტრუქტორის ინიციალები გამოცდის დასრულებისას/Examiner initials when test completed</p>
<p>3.9.5 წრეზე დასაფრენად შესვლის პირობები (a)* მოცემულ აეროდრომზე წრეზე დასაფრენად შესვლის პროცედურა დადგენილ მინიმალურ სიმაღლემდე, შესაბამისად იმიტრებული სახელსაწყო ფრენის პირობებით რომელსაც მოყვება: (b) წრეზე დასაფრენად შესვლა სხვა ადრ-ე რომლის დასაფრენი კურსი განსხვავდება სულ მცირე 90°-ით (a) პუნქტში გამოყენებული სახელსაწყო დასაფრენად შესვლის ბოლო ეტაპის კურსიდან დადგენილ მინიმალურ სიმაღლემდე. შენიშვნა: თუ (a)-ს და (b)-ს განხორციელება ATC მიზეზების გამო შეუძლებელია, მაშინ სასურველია მოხდეს დაბალი ხილვადობის პირობების იმიტირება/ *approach to the authorized minimum circling approach altitude at the aerodrome in question in accordance with the local instrument approach facilities in simulated instrument flight conditions; followed by: circling approach to another runway at least 90° off centerline from final approach used in item a), at the authorized 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>			P*→	→			
<p><b>ნაწილი 4 - მეორე წრეზე წასვლის პროცედურები/ Section 4 - missed approach procedures</b></p>							
<p>4.1 მეორე წრეზე წასვლა ყველა ძრავის მუშაობის პირობებში* გადაწყვეტილების სიმაღლის მიღწევისას სახელსაწყო დაფრენის სისტემის (ILS) გამოყენებით/ Go-around with all engines operating* after an ILS approach on reaching decision height</p>			P*→	→			
<p>4.2 სხვა მეორე წრეზე წასვლის პროცედურები/ Other missed approach procedures</p>			P*→	→			
<p>4.3* ხელით მართვით განხორციელებული მეორე წრეზე წასვლა სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლისას, კრიტიკული ძრავის გაუმართაობის იმიტაციით, DH, MDH ან MAPt სიმაღლის მიღწევის შემდეგ* Manual Go-around with the critical engine simulated inoperative after an instrument approach on reaching DH, MDH or MAPt</p>			P*→	→		M	
<p>4.4 შეწყვეტილი დაფრენა ადრ-ს ზღვრიდან 15 მ (50 ფუტი) სიმაღლიდან და მეორე წრეზე წასვლა/ Rejected landing at 15 m (50 ft) above runway threshold and go-around</p>			P*→	→			
<p><b>ნაწილი 5 - დაფრენები/Section 5 - Landings</b></p>							
<p>5.1 ნორმალური დაფრენა* სახელსაწყო დაფრენის სისტემის (ILS) გამოყენებით DH სიმაღლის მიღწევისას ვიზუალურ ფრენაზე გადასვლა და დაფრენის განხორციელება/ Normal landings* also after an ILS approach with transition to visual flight on reaching DH</p>			P				
<p>5.2 დაფრენა გაჭედილი გა (jammed)ჰორიზონტალური სტაბილიზატორით არასასურველ მდგომარეობაში/ Landing with simulated jammed horizontal stabilizer in any out-of-trim position</p>			P→			<p>ამ სავარჯიშოში შესაძლებელია არ იყოს გამოყენებული საჰაერო ხომალდი/An aircraft may not be used for this exercise</p>	
<p>5.3 გვერდითი ქარი დაფრენა (საკვარო ხომალზე, თუ პრაქტიკულად ამის განხორციელება შესაძლებელია)/ Cross wind landings (a/c, if practicable)</p>			P→	→			
<p>5.4 დასაფრენად შესვლა და დაფრენა ფრთისწინების და ფრთისუკანების გამოყენების გარეშე, ან ნაწილობრივ გამოშვებულ მდგომარეობით/ Traffic pattern and landing without extended or with partly extended flaps and slats</p>			P→	→			
<p>5.5 დაფრენა კრიტიკული ძრავის იმიტრებული გაუმართაობით/ Landing with critical engine simulated inoperative</p>			P→	→		M	

განმცხადებლის სახელი და გვარი  
Applicant's name/surname

<p>მრავალპილოტიანი თვითმფრინავები და ერთპილოტიანი მაღალეფექტური კომპლექსური თვითმფრინავები MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH-PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES</p>	<p>პრაქტიკული სწავლება PRACTICAL TRAINING</p>					<p>უნარების შემოწმება /საკვალიფიკაციო შემოწმება TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK</p>	
<p>მანევრები/პროცედურები Manoeuvres / Procedures</p>	OTD	FTD	FFS	A	<p>ინსტრუქტორის ხელმოწერა წვრთნის დამთავრებისას Instructor signature when Training Complete</p>	<p>შემოწმება განხორციელდა Checked in: FFS A</p>	<p>უფროსი პილოტი ინსტრუქტორის ინიციალები გამოცდის დასრულებისას/Examiner initials when test completed</p>
<p>5.6 დაფრენა ორი ძრავის გაუმართაობის იმიტაციით: -3 ძრავიანი თვითმფრინავები: ცენტრალური ძრავი და 1 გვერდითი ძრავი, რამდენადაც პრაქტიკულად განხორციელდება AFM-ს შესაბამისად — 4 ძრავიანი თვითმფრინავები: ცალ მხარეს 2 ძრავით/ Landing with two engines simulated 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>			P	X		M (skill test only)	
<p><b>ნაწილი 6- დამატებითი დადგენილი მოთხოვნები 60მ (200 ფუტი)-ზე ნაკლები (CAT II/III) მიღების მოთხოვნები/ შემდეგი მანევრები და პროცედურები წარმოადგენს წვრთნის მინიმალურ მოთხოვნებს 60მ-ზე (200 ფუტი) ნაკლები მინიმუმის მინიჭებისთვის/ Section 6- Additional authorisation on a type rating for instrument approaches down to a decision height of less than 60 m (200 ft) (CAT II/III) The following manoeuvres and procedures are the minimum training requirements to permit instrument approaches down to a DH of less than 60 m (200 ft). During the following instrument approaches and missed approach procedures all aeroplane equipment required for type certification of instrument approaches down to a DH of less than 60m (200ft) shall be used.</b></p>							
<p>6.1* შეწყვეტილი აფრენა მინიმალურ დადგენილი ადზ-ზე ხილვადობის სიშორს (RVR ) პირობებში/ * Rejected take-off at minimum authorised RVR</p>			P*→	→	<p>შესაძლებელია საპილოტი ხომალდი არ იქნას გამოყენებული ამ საავიაციო მოსთვის An aircraft may not be used for this exercise</p>	M*	
<p>6.2* ხელსაწყოებით დაფრენის სისტემით (ILS) დასაფრენად შესვლები: იმიტირებული სახელსაწყო ფრენის პირობებში ავტომატური ფრენის კონტროლის მოწყობილობის (FD) გამოყენებით დასაფრენად შესვლა შესაბამის სიმაღლეზე (DH). დაცული უნდა იყოს ეკიპაჟის კოორდინაციის სტანდარტული პროცედურები (SOP) (დავლების განაწილება, მოხსენების გაკეთების პროცედურები, ორმხრივი მეთვალყურეობა, ინფორმაციის გაცვლა და მხარდაჭერა)// In simulated instrument flight conditions down to the applicable DH using flight guidance system. Standard procedures of crew co-ordination (task sharing, call out procedures, mutual surveillance, information exchange and support) shall be observed</p>			P*→	→			
<p>6.3* მეორე წრეზე წასვლა: 6.2 პუნქტში მითითებული დასაფრენად შესვლის შესაბამისი სიმაღლეზე (DH) მიღწევისას წვრთნა ასევე უნდა მოიცავდეს მეორე წრეზე წასვლას, რომელიც გამოწვეული იქნება (იმიტირებული) არასაკმარისი RVR-ით, ქარცვლით, სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის შეზღუდვების გადაბეჭვით და (DH) სიმაღლის მიღწევამდე სახმელეთო/საბორტო დანადგარის მწყობრიდან გამოსვლით/after approaches as indicated in 6.2 on reaching DH. The training shall also include a go-around due to (simulated) insufficient RVR, wind shear, aeroplane deviation in excess of approach limits for a successful approach, and ground/airborne equipment failure prior to reaching DH and, go-around with simulated airborne equipment failure</p>			P*→	→		M*	
<p>6.4* დაფრენა (ები): DH სიმაღლეზე ვიზუალური ორიენტაციის შეფასება სახელსაწყო წესებით დასაფრენად შესვლისას და შემდგომი ავტომატური დაფრენის განხორციელება/ with visual reference established at DH following an instrument approach. Depending on the specific flight guidance system, an automatic landing shall be performed</p>			P→	→		M	
<p>შენიშვნა: CAT II/III წვრთნები უნდა განხორციელდეს ექსპლუატანტის მიერ დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად.</p>							