



**ერთპილოტიანი თვითმფრინავები, გარდა მაღალეფექტური კომპლექსური
თვითმფრინავების უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმების ფორმა
SINGLE -PILOT AEROPLANES, EXCEPT FOR HIGH PERFORMANCE COMPLEX
Skill test/Proficiency check Form**

განმცხადებლის გვარი: Applicant's last name(s):		საჰაერო ხომლადის 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"/>
ექსპლუატაცია: Operations:			SP <input type="checkbox"/>	MP <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:



ერთპილოტიანი თვითმფრინავები, გარდა მაღალეფექტური კომპლექსური
 თვითმფრინავების უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმების ფორმა
SINGLE -PILOT AEROPLANES, EXCEPT FOR HIGH PERFORMANCE COMPLEX
Skill test/Proficiency check Form

2. საწაფზე სწავტანა/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:	მოდრაფი 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:		
სხ-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: სხ-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:		
სხ-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:	სხ/Aircraft <input type="checkbox"/>	სხ-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"/> Cop <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:			



ერთპილოტიანი თვითმფრინავები, გარდა მაღალეფექტური კომპლექსური
თვითმფრინავების უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმების ფორმა
SINGLE -PILOT AEROPLANES, EXCEPT FOR HIGH PERFORMANCE COMPLEX
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. უფროსი პილოტი 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 პილოტი 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 პილოტი ინსტრუქტორი არ მიიჩნევს ადეკვატურად, მაშინ აპლიკანტი ვალდებული იქნება მთლიანად ხელახლა ჩააბაროს უნარების შემოწმება. თუ გამოცდის შეწყვეტის მიზეზები უფროსი პილოტი 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 პილოტი 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, სტუაციის შესაბამისად, შესრულება შესაძლებელი 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 პილოტი ინსტრუქტორს უნდა უჩვენოს შესრულებული საკონტროლო შემოწმებები და მოვალეობები, მათ შორის რადიოტექნიკური კომპლექსის იდენტიფიცირება. საკონტროლო შემოწმებები უნდა იქნას განხორციელებული ავტორიზებული საკონტროლო სის მიხედვით, რომელიც გამიზნულია იმ საჰაერო ხომალდისათვის, რომელზეც ხორციელდება გამოცდის ჩატარება და MCC კონვენციით, ასეთის არსებობის შემთხვევაში. აფრენის, შესვლის/მიახლოებისა და დაშვების შესრულების მონაცემების გამოთვლა მოხდება აპლიკანტის მიერ გამოყენებული საჰაერო ხომალდის შესახებ ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოსა ან საფრენოსნო სახელმძღვანელოსთან შესაბამისად. გადაწყვეტილების მიღების სიმაღლეს/ალტიტუდას, დაშვების მინიმალურ სიმაღლეს/ალტიტუდასა და არასწორი შესვლის/მიახლოების წერტილს განსაზღვრავს აპლიკანტი უფროსი პილოტი ინსტრუქტორთან შეთანხმებით.
7. უფროსი პილოტი 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 მრავალპილოტიან პირობებში მართვის ოსტატობის ან ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის გაცემისას.

1. მრავალპილოტიანი საჰაერო ხომალდისათვის ან ერთპილოტიანი 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 პილოტი ინსტრუქტორი ან ინსტრუქტორი.



**ერთპილოტიანი თვითმფრინავები, გარდა მაღალეფექტური კომპლექსური
თვითმფრინავების უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმების ფორმა
SINGLE -PILOT AEROPLANES, EXCEPT FOR HIGH PERFORMANCE COMPLEX
Skill test/Proficiency check Form**

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 საჰაერო ხომალდის ტიპი ოსტატობას ან ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობას, ასევე უნდა წარმოაჩინოს PNF-ის სტატუსით მოქმედების უნარი. აპლიკანტს უნარების შემოწმებისას შეუძლია ამოირჩიოს მარცხენა ან მარჯვენა სავარძელი თუ გამოცდის ყველა კომპონენტის შესრულება შესაძლებელი იქნება ამ არჩეული ადგილიდან.

3. 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 პილოტის თავისებურებებისა და შესრულების გათვალისწინებით.

სიმაღლე

ზოგადად ± 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/მიახლოვება ნახევრად გადახრა, აზიმუტი და ლივლივით/ცურვით



**ერთპილოტიანი თვითმფრინავები, გარდა მაღალეფექტური კომპლექსური
თვითმფრინავების უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმების ფორმა
SINGLE -PILOT AEROPLANES, EXCEPT FOR HIGH PERFORMANCE COMPLEX
Skill test/Proficiency check Form**

დაშვების ტრაექტორია

კურსი/მიმართულება

ყველა ძრავის მუშაობის პირობებში ± 5°

იმიტირებული ძრავის გამორთვით/დაზიანებით ± 10°

სიჩქარე

ყველა ძრავის მუშაობის პირობებში ± 5 კვანძი

იმიტირებული ძრავის გამორთვით/დაზიანებით + 10 კვანძი/- 5 კვანძი

**მუხლი 7. ერთპილოტიანი თვითმფრინავები, გარდა მაღალეფექტური კომპლექსური თვითმფრინავებისა შემდეგი
სიმბოლოები ნიშნავს:**

1. 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 - ორძრავიანი კლასის ოსტატობისთვის).

3. 3ბ ნაწილისა და მრავალძრავიანებისთვის ნაწილი 6-ის, ფიფქით მონიშნული ელემენტები(*) სრულდება მხოლოდ სახელსაწყო ფრენის გამოყენებით, იმ შემთხვევებისთვის როცა უნარების ან საკვალიფიკაციო შემოწმება მოიცავს სახელსაწყო ოსტატობის (IR) მოქმედების ვადის გაგრძელებას/აღდგენას. თუ ფიფქით მონიშნული ელემენტების (*) შესრულება უნარების ან საკვალიფიკაციო შემოწმების დროს არ ხდება მხოლოდ სახელსაწყო ფრენის გამოყენებით, და როცა არ დგას სახელსაწყო ოსტატობის უფლებების გაცემის საკითხი, მაშინ ტიპის ან კლასის ოსტატობა შემოიფარგლება მხოლოდ ვიზუალური ფრენის წესებით (VFR).

4. ტიპის ან მრავალძრავიანი კლასის ოსტატობის მოქმედების ვადის ცვლილებისთვის, ნაწილი 3ა უნდა იყოს დასრულებული, გარდა VFR-ისა, სადაც გასული 12 თვის მანძილზე არ შესრულებულა აუცილებელი 10 მარშრუტის სექტორის გამოცდილების მოთხოვნა. თუ ნაწილი 3ბ შესრულებულია, ნაწილი 3ა აღარ არის სავალდებულო.

5. უნარების გამოცდასა თუ საკვალიფიკაციო შემოწმების სვეტში, სადაც ასო 'M' გამოჩნდება, ნიშნავს სავალდებულო სავარჯიშოს ან სავალდებულო არჩევანს, ერთზე მეტი სავარჯიშოს მოცემულობის შემთხვევაში.

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

1. 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.
2. 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

1. 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.
2. During the proficiency check, the examiner shall verify that the holder of the class or type rating maintains an adequate level of theoretical knowledge.
3. 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.
4. 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.



ერთპილოტიანი თვითმფრინავები, გარდა მაღალეფექტური კომპლექსური
თვითმფრინავების უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმების ფორმა
SINGLE -PILOT AEROPLANES, EXCEPT FOR HIGH PERFORMANCE COMPLEX
Skill test/Proficiency check Form

5. 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.
6. 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.
7. 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 AND ATPL

1. 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.
2. 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. 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.
3. 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.
4. 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.

Article 5. Specific requirements for the aeroplane category

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.

Article 6. FLIGHT TEST TOLERANCE

1. 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.
2. 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 $\pm 5^\circ$



ერთპილოტიანი თვითმფრინავები, გარდა მაღალეფექტური კომპლექსური
თვითმფრინავების უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმების ფორმა
SINGLE -PILOT AEROPLANES, EXCEPT FOR HIGH PERFORMANCE COMPLEX
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 ± 5 knots

with simulated engine failure +10 knots/-5 knots

Article 7. Single-pilot aeroplanes, except for high performance complex aeroplanes

1. The following symbols mean:

P= Trained as PIC or Co-pilot and as Pilot Flying (PF) and Pilot Not Flying (PNF) X= Flight simulators shall be used for this exercise, if available, otherwise an aeroplane shall be used if appropriate for the manoeuvre or procedure

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

2. 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

FTD = Flight Training Device (including FNPT II for ME class rating)

3. 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.

4. 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.

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

<p>ერთპილოტიანი თვითმფრინავები, გარდა მაღალეფექტური კომპლექსური თვითმფრინავებისა SINGLE -PILOT AEROPLANES, EXCEPT FOR HIGH PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES</p>	<p>პრაქტიკული წვრთნა PRACTICAL TRAINING</p>				<p>კლასის ან ტიპის ოსტატობის უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმება CLASS OR TYPE RATING SKILL TEST/PROF. CHECK</p>	
<p>მანევრები/პროცედურები Manoeuvres / Procedures</p>				<p>ინსტრუქტორის ინიციალები წვრთნის დასრულების ას</p>	<p>შემოწმება ხორციელდება შემდეგში Checked in: FFS A</p>	<p>უფროსი პილოტ ინსტრუქტორის ინიციალები გამოცდის დასრულებისას Examiner initials when test completed</p>
	FTD	FFS	A	<p>Instructor signature when Training Complete</p>		
<p>ნაწილი 1 - გამგზავრება/Section 1 - Departure</p>						
<p>1.1 წინა საფრენოსნო, მათ შორის: დოკუმენტაცია მასა და ბალანსი მეტეო ინსტრუქტაჟი NOTAM/ Pre-flight including: Documentation, Mass and Balance, Weather briefing, NOTAM.</p>						
<p>1.2 წინასწარი შემოწმებები/Pre-start checks.</p>						
<p>1.2.1 გარეგანი/External.</p>	P#		P			
<p>1.2.2 შიდა/Internal.</p>			P		M	
<p>1.3 ძრავის ამოქმედება: ნორმალური გაუმართავი Engine starting: Normal Malfunctions.</p>	P->	->	->		M	
<p>1.4 ხმელეთზე მიმოსვლა/Taxiing.</p>		P->	->		M	
<p>1.5 გამგზავრებამდე შემოწმებები: ძრავის მოსინჯვა (თუ შესაძლებელია) Pre-departure checks: Engine run-up (if applicable).</p>	P->	->	->		M	
<p>1.6 აფრენის პროცედურა: ნორმალური, ფრთაუკანის სხვადასხვა კუთხის გამოყენებით სხ სახელმძღვანელოს მიხედვით. გვერდითი ქარი (შესაფერისი პირობების არსებობის შემთხვევაში) Take-off procedure: Normal with Flight Manual flap settings; Crosswind (if conditions available).</p>		P->	->			
<p>1.7 სიმაღლის აღება: Vx/Vy მოხვევები დადგენილ კურსზე, ჰორიზონტში ფრენა Climbing: Vx/Vy Turns onto headings; Level off.</p>		P->	->		M	
<p>1.8 ATC კავშირთან შესაბამისობა, R/T პროცედურა ATC liaison — Compliance, R/T procedure.</p>						
<p>ნაწილი 2. საჰაერო სამუშაოები/Section 2 - (VMC) Airwork VMC)</p>						
<p>2.1 ჰორიზონტალური ფრენა სხვადასხვა სიჩქარით, მათ შორის კრიტიკულად დაბალი სიჩქარით ფრთაუკანის გამოყენებით და მათ გარეშე (მათ შორის შესვლა/მიახლოვება VMCA-თან, თუ შესაძლებელია) Straight and level flight at various airspeeds including flight at critically low airspeed with and without flaps (including approach to VMCA when applicable).</p>		P->	->			
<p>2.2 მოხვევები (360° მარცხნივ და მარჯვნივ 45° დაფერდებით) Steep turns (360° left and right at 45° bank).</p>		P->	->		M	
<p>2.3 ვარდნები და მდგომარეობიდან გამოსვლა: მოახლოვებული ვარდნის ადრეული ამოცნობა და შესაბამისი ზომების მიღება: აფრენის კონფიგურაციაში (ფრთაუკანა ასაფრენ პოზიციაში), კრეისერულ რეჟიმში ფრენის კონფიგურა- ციაში და დაშვების კონფიგურაციაში (ფრთაუკანა დაშვების პოზიციაში, მასი გამოშვებული) Stalls and recovery: (i) Clean stall (ii) Approach to stall in descending turn with bank with approach configuration and power (iii) Approach to stall in landing configuration and power (iv) Approach to stall, climbing turn with take-off flap and climb power (single engine aeroplane only).</p>		P->	->		M	

2.4 ავტოპილოტი და ავტომატური ფრენის კონტროლის მოწყობილობის გამოყენებით მართვა (შესაძლებელია ჩატარდეს ნაწილ 3-ში) ასეთის არსებობის შემთხვევაში Handling using autopilot and flight director (may be conducted in section 3) if applicable.		P->	->			M	
2.5 ATC კავშირთან შესაბამისობა, R/T პროცედურა ATC liaison — Compliance, R/T procedure.							
ნაწილი 3ა. ვეწ გამოყენება მარშრუტზე ფრენისას (იხილეთ მუხლი 7. მე-3 და მე-4 ქვეპუნქტები) Section 3.a En-route procedures VFR (see 3 and 4 paragraph of article 7)							
3A.1 საფრენოსნო გეგმა, სანავიგაციო გამოთვლები და რუკის გამოყენება Flight plan, dead reckoning and map reading.							
3A.2 სიმაღლის, მიმართულების და სიჩქარის შენარჩუნება Maintenance of altitude, heading and speed.							
3A.3 ორიენტირება, ETA-ს დროის გამოთვლა და კორექტირება Orientation, timing and revision of ETAs.							
3A.4 რადიონავიგაციური საშუალებების გამოყენება (თუ შესაძლებელია) Use of radio navigation aids (if applicable).							
3A.5 ფრენის მენეჯმენტი (საფრენოსნო ჟურნალი, მარშრუტზე შემოწმებები, მათ შორის საწვავის და სხვა სისტემების შემოწმება, Flight management (flight log, routine checks including fuel, systems and icing).							
3A.6 ATC კავშირთან შესაბამისობა, R/T პროცედურა ATC liaison — Compliance, R/T procedure							
ნაწილი 3.ბ - სახელსაწყო ფრენა/Section 3.b - Instrument flight							
3B.1* გაფრენა IFR (სფწ) Departure IFR.		P->	->			M	
3B.2* სფწ გამოყენება მარშრუტზე ფრენისას En-route IFR.		P->	->			M	
3B.3* მოცდის არეში ფრენის პროცედურები Holding procedures.		P->	->			M	
3B.4* დასაფრენად ზუსტი შესვლა (ILS) გადაწყვეტილების მიღების სიმაღლემდე DH/A200 (60) მ. (შესაძლებელია ავტოპილოტის გამოყენება.) ILS appr. to DH/A of 200' (60 m) or to procedure minima (autopilot may be used to glideslope intercept.		P->	->			M	
3B.5* დასაფრენად არაზუსტი შესვლის პროცედურა MDH/A და MAP-მდე Non-precision approach to MDH/A and MAP.		P->	->			M	
3B.6* საფრენოსნო სავარჯიშოები, მათ შორის კომპასის და ორიენტაციის ინდიკატორის (ავიოჰორიზონტის) იმიტირებულ მწყობრიდან გამოსვლა, შესაბამისი ზომების მიღწევა და სიტუაციიდან გამოსვლა. მობრუნებები 360- მდე. Flight exercises including simulated failure of the compass and attitude indicator: rate 1 turns, recoveries from unusual Attitudes.	P->	->	->			M	
3B.7* დასაფრენად ზუსტი შესვლის სისტემის გაუმართაობა. Failure of localiser or glideslope.	P->	->	->			M	
3B.8* ATC კავშირთან შესაბამისობა, R/T პროცედურა ATC liaison — Compliance, R/T procedure.							
სპეციალურად დატოვებული ცარიელი გრაფა							
ნაწილი 4 - დასაფრენად შესვლა და დაფრენა/Section 4 - Arrival and landings							
4.1. აეროდრომზე დასაფრენად შესვლის პროცედურა Aerodrome arrival procedure.		P->	->			M	
4.2. ნორმალური დაფრენა Normal landing.		P->	->			M	
4.3. დაფრენა ფრთაუკანის გარეშე Flapless landing.		P->	->			M	

4.4 გვერდითა ქარით დასაფრენად შესვლა და დაფრენა (შესაბამისი პირობების არსებობის შემთხვევაში) Crosswind landing (if suitable conditions).		P->	->			
4.5 ადრ-ე დასაფრენად შესვლა და დაფრენა , ძრავის მუშაობის დაბალ რეჟიმზე 2 000' სიმაღლიდან (მხოლოდ ერთძრავიანი თვითმფრინავისთვის) Approach and landing with idle power from up to 2 000' above the runway (single-engine aeroplane only).		P->	->			
4.6 მეორე წრეზე წასვლა მინიმალური სიმაღლიდან Go-around from minimum height.		P->	->		M	
4.7 მეორე წრეზე წასვლის და დაფრენა ღამის პირობებში (თუ შესაძლებელია) Night go-around and landing (if applicable).	P->	->	->			
4.8 ATC კავშირთან შესაბამისობა, R/T პროცედურა ATC liaison — Compliance, R/T procedure.						
ნაწილი 5 - დასაფრენად შესვლა და დაფრენა/Section 5 - Arrival and landings						
(ეს ნაწილი შესაძლებელია გაერთიანდეს 1 და მე 4-ე ნაწილებთან) (This section may be combined with sections 1 through 4).						
5.1 შეწყვეტილი აფრენა Rejected take-off at a reasonable speed		P->	->		M	
5.2 ძრავის მტყუნების იმიტაცია აფრენის შემდეგ (მხოლოდ ერთძრავიანი თვითმფრინავისთვის) Simulated engine failure after take-off (single-engine aeroplanes only).			P		M	
5.3 დაფრენა ძრავის მტყუნების იმიტაციით (მხოლოდ ერთძრავიანი თვითმფრინავებისთვის) Simulated forced landing without power (single-engine aeroplanes only).			P		M	
5.4 იმიტირებული ავარიული სიტუაციები: (i) ხანძარი ან კვამლი ფრენისას; (ii) სისტემების მწყობრიდან გამოსვლა საჭიროების შემთხვევაში; Simulated emergencies: (i) fire or smoke in flight; (ii) systems' malfunctions as appropriate.	P->	->	->			
5.5 ძრავის გამორთვა და ხელახლა ამოქმედება (მხოლოდ მრავალძრავიან უნარების შემოწმების) (უსაფრთხო სიმაღლეზე იმ შემთხვევაში თუ ეს ხორციელდება სხ-ზე). Engine shutdown and restart (ME skill test only) (at a safe altitude if performed in the aircraft).	P->	->	->			
5.6 ATC კავშირთან შესაბამისობა, R/T პროცედურა ATC liaison — Compliance, R/T procedure						
ნაწილი 6 - იმიტირებული ასიმეტრული ფრენა/Section 6 - Simulated asymmetric flight						
6.1* (ეს ნაწილი შესაძლებელია გაერთიანდეს 1-დან 5-ე ნაწილებთან) იმიტირებული ძრავის მტყუნება აფრენის პროცესში (უსაფრთხო სიმაღლეზე, გარდა იმ შემთხვევისა თუ მისი ჩატარება არ ხდება FFS-ზე ან FNPT II-ზე) (This section may be combined with sections 1 through 5) Simulated engine failure during take-off (at a safe altitude unless carried out in FFS or FNPT II.	P->	->	->X		M	
6.2* ასიმეტრული დასაფრენად შესვლა და მეორე წრეზე წასვლა Asymmetric approach and go-around.	P->	->	->		M	
6.3* ასიმეტრული დასაფრენად შესვლა და დაფრენა სრული გაჩერებით Asymmetric approach and full stop landing.	P->	->	->		M	
6.4. ATC კავშირთან შესაბამისობა, R/T პროცედურა ATC liaison — Compliance, R/T procedure.						