

TEST DE ÎNDEMÂNARE PENTRU PPL(A)

NUMELE și PRENUMELE solicitantului _____

SEMNĂTURA _____

1	Detalii despre zbor			
Avion clasă/ tip		Aerodrom de plecare		
Înmatriculare		Aerodrom de sosire		
Început rulaj		Terminat rulaj		
Timp block total:		Ora de decolare		Ora de aterizare:
2	Rezultatul testului			
Admis	Respins		Parțial Admis	
3	Observații			
Locul și data		FE - Tip și nr. Licență		
Semnătura FE		Numele FE (cu majuscule)		

Indicații (ref. Anexa 1 la JAR-FCL 1.130&1.135):

- Solicitantul unui test de îndemânare pentru PPL(A) trebuie să fi fost instruit pe aceeași clasă/tip de avion ca avionul pe care va susține testul de îndemânare. Solicitantului i se va permite să aleagă între susținerea testului pe un avion monomotor sau, dacă are experiența de 70 de ore de zbor ca pilot comandant pe un avion multi-motor.
- Solicitantul trebuie să promoveze secțiunile 1 - 5 pentru avion mono-motor și adițional secțiunea 6 pentru avion multi-motor. Dacă solicitantul nu promovează unul din exercițiile unei secțiuni (oricare ar fi acesta), acea secțiune se consideră nepromovată. Nepromovarea a mai mult de o secțiune conduce la obligativitatea ca solicitantul să reia testul de îndemânare în întregime. Solicitantul care nu a promovat o singură secțiune trebuie să reia testul doar la secțiunea nepromovată.**
În cadrul reexaminării, nepromovarea unei secțiuni (inclusiv nepromovarea acelor secțiuni care fuseseră promovate la testarea anterioară) va conduce la obligativitatea ca solicitantul să reia întregul test de îndemânare.
- Toate secțiunile testului de îndemânare trebuie să fie promovate într-un interval de timp de șase luni.
În cazul nepromovării testului de îndemânare o instruire suplimentară poate fi necesară. Dacă în cadrul a două testări (încercări) solicitantul nu a promovat toate secțiunile, este necesară o instruire suplimentară.
- Orice manevră sau procedură poate fi repetată de către solicitant o singură dată. FE poate opri în orice moment efectuarea testului dacă acesta consideră că îndemânarea de zbor demonstrată de către solicitant necesită o retestare completă.
- Secțiunea din test destinată navigației trebuie să aibă o durată de minimum 60 de minute și poate fi efectuată ca test separat dacă solicitantul și FE au convenit în acest sens.**
- Notarea "*" utilizată în coloana 1 indică posibilitatea combinării exercițiilor, în funcție de decizia FE
- Limitări :
Înălțime: zbor normal - ± 150 feet; la simularea cedării motorului - ± 200 feet;
Cap compas / Drum magnetic către mijloace radio: zbor normal - $\pm 10^\circ$; la simularea cedării motorului - $\pm 15^\circ$
Viteze: decolare și apropiere - $+15 / -5$ knots; **toate celelalte regimuri de zbor** ± 15 knots;
- Folosirea listelor de verificări, aptitudinea de zbor (controlul avionului folosind repere vizuale externe, proceduri anti-givraj / de-givrare, etc.) sunt aplicabile pentru toate secțiunile
- Notările ce se vor folosi în coloana 2 sunt:

<input type="checkbox"/> P	<input type="checkbox"/> R	<input type="checkbox"/> F	<input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/> /	1	2	3		
		admis după repetare		respins		neaplicabil		neefectuat	
MANEVRE / PROCEDURI						Semnătura examinatorului dacă exercițiul a fost efectuat			
SECȚIUNEA 1- OPERAȚIUNI ÎNAINTE DE ZBOR ȘI PROCEDURI DE PLECARE									
a	Documentație înainte de zbor și informare meteo								
b	Masa și centrajul, calculul performanțelor								
c	Inspekția avionului și deservirea								
d	Pornirea motorului și proceduri după pornire								
e	Rulajul și proceduri de aerodrom, proceduri înainte de decolare								
f	Decolarea și verificări după decolare								
g	Procedura la aerodromul de plecare								
h	Legătura cu ATC - conformare, proceduri de radiotelefonia								
SECȚIUNEA 2 - PROCEDURI GENERALE DE ZBOR									
a	Legătura cu ATC - conformare, proceduri de radio-telefonia								
b	Menținerea direcției și a nivelului de zbor, cu schimbări ale vitezei								
c	Urcarea: (i) Cea mai bună rată de urcare (ii) Viraje în urcare (iii) Revenire la zborul orizontal								
d	Viraje medii (înclinare 30° grade)								
e	Viraje strânse (înclinare 45° grade) (inclusiv recunoașterea și recuperarea din virie)								
f	Zbor la viteze critice mici, cu și fără flapsuri								
g	Angajarea: (i) Angajare și recuperare din angajare cu motor (ii) Apropiere de viteza de angajare în viraj de coborâre cu înclinare 20° grade, în configurație de apropiere (iii) Apropiere de viteza de angajare în configurație de aterizare								
h	Coborârea: (i) Cu și fără motor (ii) Viraje în coborâre (viraje în glisadă) (iii) Revenire în zbor orizontal								
SECȚIUNEA 3 - PROCEDURI AFERENTE ZBORULUI PE RUTĂ									
a	Planul de zbor, navigație estimată și citirea hărților								
b	Menținerea altitudinii, capului magnetic și vitezei								
c	Orientarea, cronometrarea și recalcularea ETA, efectuarea înregistrărilor								
d	Devierea către un aerodrom de rezervă (planificare și realizare)								
e	Utilizarea mijloacelor de radionavigație								
f	Verificarea zborului după instrumentele de bază (viraj 180 grade în condiții IMC simulate)								
g	Managementul zborului (verificări, sistemul de combustibil, degivrarea carburatorului etc.), legătura cu ATC - conformare și proceduri de radiotelefonia								
SECȚIUNEA 4 - APROPIEREA ȘI PROCEDURI DE ATERIZARE									
a	Proceduri de sosire la aerodrom								

Formular RCAA test îndemânare PPL(A)

b	* Aterizarea de precizie (teren de aterizare scurt), vânt lateral, dacă sunt condiții corespunzătoare		
c	* Aterizarea fără flaps		
d	* Apropierea la aterizare cu motorul la relanti (<i>numai pentru avioane monomotor</i>)		
e	Aterizare cu decolare în continuare (<i>touch and go</i>)		
f	Ratare de la o altitudine joasă		
g	Legătura cu ATC - conformare, proceduri de radiotelefonia		
h	Acțiuni după zbor		
SECȚIUNEA 5 - PROCEDURI ANORMALE ȘI DE URGENȚĂ (<i>Această secțiune poate fi combinată cu secțiunile 1 – 4</i>)			
a	Simularea cedării motorului după decolare (<i>numai pentru avioane monomotor</i>)		
b	* Simularea aterizării forțate (<i>numai pentru avioane monomotor</i>)		
c	Simularea aterizării de precauție (<i>numai pentru avioane monomotor</i>)		
d	Simularea cazurilor de urgență		
e	Întrebări orale		
SECȚIUNEA 6 - ZBOR CU TRACȚIUNE ASIMETRICĂ SIMULATĂ ȘI EXERCIIII SPECIFICE PENTRU CLASĂ / TIP (<i>Această secțiune poate fi combinată cu secțiunile 1 – 5</i>)			
a	Simularea cedării motorului în timpul decolării (la o altitudine de siguranță, dacă nu se efectuează în simulator)		
b	Apropiere și ratare cu tracțiune asimetrică		
c	Apropiere și aterizare cu oprire completă, cu tracțiune asimetrică		
d	Oprirea și repornirea motorului		
e	Legătura cu ATC - conformare, proceduri de radiotelefonia		
f	Orice subiecte relevante alese de FE, din testul de îndemânare pentru calificarea de clasă/tip, incluzând, dacă este posibil: (i) Operarea sistemelor avionului inclusiv manevrarea pilotului automat (ii) Operarea sistemului de presurizare (iii) Utilizarea sistemelor de degivrare și anti-givraj		
g	Întrebări orale		

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.

Semnătura examinatorului:		Data:	
Numele examinatorului (cu majuscule):			