

**Autoritatea Aeronautică Civilă Română**



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

**Anexa 33. CPN-T-PPL(H)-RO**

**AACR Nr.** \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

**TEST DE ÎNDEMÂNARE PENTRU PPL(H)**

**NUMELE și PRENUMELE** solicitantului \_\_\_\_\_

**SEMNĂTURA** \_\_\_\_\_

1	Detalii despre zbor			
	Elicopter tip		Aerodrom de plecare	
	Înmatriculare		Aerodrom de sosire	
	Timp zbor 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**

- Un solicitant care urmează să efectueze testul de îndemânare pentru PPL(H) trebuie să fi efectuat instruirea pe același tip de elicopter pe care efectuează testul de îndemânare. Solicitantului i se va permite să aleagă să efectueze testul pe un elicopter monomotor sau, dacă are experiența de 70 ore de zbor ca pilot comandant, pe elicoptere multi-motor.
- Solicitantul trebuie să promoveze secțiunile 1 – 5 ale testului de îndemânare.**  
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 unui exercițiu (inclusiv nepromovarea acelor exerciții 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 constă într-un zbor cu minim 3 sectoare, fiecare sector având o durată de minim 10 minute.**
- Testul de îndemânare poate fi efectuat în 2 zboruri.
- Limitări:**  
**Înălțime:** Zbor normal înainte - ±150 ft;  
 La simularea unei defecțiuni majore - ± 200 ft;  
 Zbor /rulaj cu efectul solului ± 2 ft  
**Cap magnetic / Drum magnetic după mijloace radio:** În zbor normal - ± 10°  
 La simularea unei defecțiuni majore - ± 15°;  
**Viteză:** La decolare și apropiere - 10 kt/+ 15 kt  
 La toate regimurile de zbor - ± 15 kt  
**Abatere față de sol:** T.O. la punct fix IGE (efect de sol) - ±3 ft  
 Aterizare – fără mișcări laterale sau înapoi

P	admis	R	admis după repetare	F	respins	N/A	neaplicabil	/	neefectuat	
1						2	3			
MANEVRE / PROCEDURI							Semnătura examinatorului dacă exercițiul a fost efectuat			
<b>SECȚIUNEA 1 - PROCEDURI ȘI VERIFICĂRI ÎNAINTE DE ZBOR / DUPĂ ZBOR</b>										
a	Cunoașterea elicopterului, (de ex. jurnalul tehnic, combustibil, masă și centraj, performanțe), Planificarea zborului, NOTAM, Meteo.									
b	Inspecția înainte de zbor/acțiuni, localizarea și scopul componentelor									
c	Inspecția cabinei, Proceduri de pornire a motoarelor									
d	Verificarea echipamentelor de comunicații și navigație, selectarea și setarea frecvențelor									
e	Proceduri înaintea decolării, proceduri R/T, legătura - conformarea cu ATC									
f	Parcarea, oprirea motoarelor și proceduri după terminarea zborului									
<b>SECȚIUNEA 2 - MANEVRE LA PUNCT FIX ȘI ÎN SPAȚII RESTRÂNSE</b>										
a	Decolări și aterizări (desprinderi și contact cu solul)									
b	Rulaj și rulaj aerian									
c	Zbor la punct fix cu vânt de față / lateral / de coadă									
d	Viraje în zbor staționar de 360° pe stânga și pe dreapta									
e	Manevre la punct fix - înainte, înapoi și lateral									
f	Simularea cedării motorului de la punct fix									
g	Opriri rapide în direcția vântului și cu vânt de coadă									
h	Aterizări și decolări cu înaintare de pe teren neamenajat									
i	Decolări (diferite configurații)									
j	Decolare cu vânt lateral sau de coadă (dacă este aplicabil)									
k	Decolare cu masă de decolare maximă (reală sau simulată)									
l	Apropieri (diferite configurații)									
m	Decolare și aterizare cu putere limitată									
n	Autorotații (FE va alege două din următoarele exerciții - standard, cu planare, la viteză mică, cu viraje de 360°)									
o	Aterizare în autorotație									
p	Pregătire pentru aterizare forțată cu recuperarea puterii									
q	Controlul puterii, tehnici de recunoaștere, proceduri de apropiere și plecare									
<b>SECȚIUNEA 3 - NAVIGAȚIE - PROCEDURI PE RUTĂ</b>										
a	Navegație și orientare la diferite altitudini / înălțimi, citirea hărților									
b	Altitudine / înălțime, viteză, controlul capului compas, observarea spațiului, calarea altimetrului									
c	Monitorizarea progresului în zbor, înregistrări, consum de combustibil, autonomie, ETA, evaluarea abaterilor de la drumul obligat și corecțiile pentru revenire, supravegherea instrumentelor									
d	Observarea condițiilor meteo, planificarea către aerodromul de rezervă									
e	Utilizarea mijloacelor de radio navigație									
f	Legătura cu ATC și conformarea cu reglementările, etc.									

SECȚIUNEA 4 - PROCEDURI ȘI MANEVRE DE ZBOR			
a	Zbor la nivelul de croazieră, controlul capului compas, altitudinii / înălțimii și vitezei		
b	Viraje în urcare și coborâre, spre cap compas specificat		
c	Viraje la orizontală de 30°, 180° și 360°, pe stânga și pe dreapta		
d	Viraje la orizontală de 180°, pe stânga și pe dreapta, folosind numai referințe instrumentale		
SECȚIUNEA 5 - PROCEDURI ANORMALE ȘI DE URGENȚĂ (simulate, după cum este cazul)			
<p><b>Nota 1:</b> Dacă testul se efectuează pe un elicopter muti-motor, în test se va include un exercițiu de simulare a cedării unui motor, incluzând o apropiere și aterizare cu un singur motor operativ.</p> <p><b>Nota 2:</b> FE va alege 4 dintre următoarele exerciții:</p>			
a	Funcționarea defectuoasă a motorului, incluzând defectarea regulatorului, givrarea carburatorului / motorului, sistemul de ulei, după cum este cazul		
b	Defectarea sistemului de combustibil		
c	Defectarea sistemului electric		
d	Defectarea sistemului hidraulic, incluzând apropierea și aterizarea fără hidraulică, după cum este aplicabil		
e	Defectarea rotorului principal și a sistemului anti-torque (numai în simulator sau discuții)		
f	Incendiu, incluzând controlul și eliminarea fumului, după cum este aplicabil		
g	Alte proceduri anormale și de urgență conform Manualului de Zbor și cu referire la Anexa 3 la JAR-FCL 2.240, secțiunile 7 și 8, incluzând, pentru elicoptere multi-motor: Simularea cedării unui motor după decolare: - întreruperea decolării la sau înaintea TDP (punct de decizie pentru decolare) sau aterizarea forțată în siguranță la sau înaintea DPATO (punct definit după decolare) - imediat după TDP sau DPATO Simularea cedării unui motor la aterizare - aterizare sau ratare după cedarea motorului înainte de LDP (punct de decizie pentru aterizare) sau DPBL (punct definit înainte de aterizare) - ca urmare a cedării motorului după LDP sau aterizare forțată în siguranță după DPBL.		

Declar pe propria răspundere am primit de la solicitant, conform FCL 1.030 (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):			



**PAGINĂ LĂSATĂ LIBER INTENȚIONAT**