

TEST DE ÎNDEMÂNARE PENTRU CPL(H)

Numele și prenumele solicitantului							
Tipul și nr. licență deținută:				Semnătura solicitantului			
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						
Secțiuni efectuate incomplet din cauza:							
Exerciții neefectuate		1	2	3	4	5	6
Cerințe de instruire suplimentară:			Elicopter:		FS:		
Locul și data				FE - Tip și nr. licență			
Semnătura FE				Numele FE (cu majuscule)			

Indicații (ref. Anexa 1 la JAR-FCL 2.170):

- Notarea "X" indică efectuarea exercițiului în exclusivitate pe elicopter
- Solicitantul unui test de îndemânare pentru CPL(H) trebuie să fi fost instruit pe același tip de elicopter pe care va susține testul de îndemânare. **Un solicitant care a absolvit ATP(H) integrat** va susține testul de îndemânare pe un elicopter ME. **Un solicitant care a absolvit CPL(H) integrat sau modular**, va susține testul de îndemânare fie pe un elicopter SE sau, dacă are o experiență de 70 de ore de zbor ca pilot comandant, pe un elicopter ME.
- Solicitantul trebuie să promoveze secțiunile 1 - 5 .**
- 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.
- Testul de îndemânare trebuie să aibă o durată de minimum 90 de minute, incluzând secțiunea de navigație.**
- Exercițiile din secțiunea 4 pot fi efectuate într-un FNPT (H) sau simulator de zbor (H)
- Limitări :
Inălțime: zbor normal - ± 100 feet;
la simularea cedării motorului - ± 150 feet;
Drum magnetic către mijloace radio: $\pm 10^\circ$;
Cap compas: zbor normal - $\pm 10^\circ$;
la simularea cedării motorului - $\pm 15^\circ$
Viteză: La decolare și apropiere, elicopter multi-motor - ± 15 kt;
La celelalte regimuri de zbor - ± 10 kt
Abatere față de sol: T.O. la punct fix IGE (efect de sol) - ± 3 ft
Aterizare – fără mișcări laterale sau înapoi
- Notările ce se vor folosi în coloanele 2 și 3 sunt:

P	admis	R	admis după repetare	F	respins	N/A	neaplicabil	/	neefectuat	
	1						2	3	4	
	MANEVRE / PROCEDURI						FS	HEL	Semnătura examinatorului dacă cițiul a fost efectuat	
SECȚIUNEA 1 - PROCEDURI ȘI VERIFICĂRI ÎNAINTE DE ZBOR / DUPĂ ZBOR										
a	Cunoașterea elicopterului, (de ex. jurnalul tehnic, combustibil, masă și centraj, performanțe), Planificarea zborului, NOTAM, Meteo.					X				
b	Inspectia înainte de zbor/acțiuni, localizarea și scopul componentelor					X				
c	Inspectia cabinei, Proceduri de pornire a motoarelor					X				
d	Verificarea echipamentelor de comunicații și navigație, selectarea și setarea frecvențelor					X				
e	Proceduri înaintea decolării, proceduri R/T, legătura - conformarea cu ATC-ul					X				
f	Parcarea, oprirea motoarelor și proceduri după terminarea zborului					X				
SECȚIUNEA 2 - MANEVRE LA PUNCT FIX ȘI ÎN SPAȚII RESTRÂNSE										
a	Decolări și aterizări (desprinderi și contact cu solul)					X				
b	Rulaj și rulaj aerian					X				
c	Zbor la punct fix cu vânt de față / lateral / de coadă					X				
d	Viraje în zbor staționar de 360° pe stânga și pe dreapta					X				
e	Manevre la punct fix - înainte, înapoi și lateral					X				
f	Simularea cedării motorului de la punct fix					X				
g	Opriri rapide în direcția vântului și cu vânt de coadă					X				
h	Aterizări și decolări pe teren alunecos / neamenajat					X				
i	Decolări (diferite configurații)					X				
j	Decolare cu vânt lateral sau de coadă					X				
k	Decolare cu masă de decolare maximă (reală sau simulată)					X				
l	Apropieri (diferite configurații)					X				
m	Decolare și aterizare cu putere limitată					X				
n	Autorotații (FE va alege două din următoarele exerciții - standard, cu planare, la viteză mică, cu viraje de 360°)					X				
o	Aterizare în autorotație					X				
p	Exersarea aterizării forțate cu recuperarea puterii					X				
q	Controlul puterii, tehnici de recunoaștere, proceduri de apropiere și plecare					X				
SECȚIUNEA 3 - NAVIGAȚIE - PROCEDURI PE RUTĂ										
a	Navigație și orientare la diferite altitudini / înălțimi, citirea hărților					X				
b	Altitudine / înălțime, viteză, controlul capului compas, observarea spațiului, calarea altimetrului					X				
c	Monitorizarea progresului în zbor, înregistrări, consum de combustibil, autonomie, ETA, evaluarea abaterilor de la drumul obligat și corecțiile pentru revenire, supravegherea instrumentelor					X				
d	Observarea condițiilor meteo, planificarea către aerodromul de rezervă					X				
e	Urmărirea drumului obligat, folosind mijloacele de radio navigație (NDB și/sau VOR), identificarea facilităților					X				
f	Legătura cu ATC și conformarea cu reglementările, etc.					X				
SECȚIUNEA 4 - PROCEDURI ȘI MANEVRE DE ZBOR DOAR PRIN REFERINȚĂ LA INSTRUMENTE										
a	Zbor la nivelul de croazieră, controlul capului compas, altitudinii / înălțimii și vitezei									
b	Viraje la orizontală / rată de înclinare 1, spre cap compas specificat, cu rotiri între 180 și 360 grade, pe stânga și pe dreapta									
c	Urcare și coborâre, incluzând viraje cu rată de înclinare 1, cu cap compas specificat									
d	Recuperare din atitudini neobișnuite									
e	Viraje cu înclinare de 30°, până la 90°, stânga / dreapta									
SECȚIUNEA 5 - PROCEDURI ANORMALE ȘI DE URGENȚĂ (simulate, după cum este cazul)										
<i>Nota 1: Dacă testul se efectuează pe un elicopter multi-motor, în test se va include un exercițiu de simulare a cedării unui motor, incluzând o apropiere și aterizare cu un singur motor operativ. Nota 2: FE va alege 4 dintre următoarele exerciții:</i>										
a	Funcționarea defectuoasă a motorului, incluzând defectarea regulatorului, givrarea carburatorului / motorului, sistemul de ulei, după cum este cazul					X				
b	Defectarea sistemului de combustibil					X				
c	Defectarea sistemului electric					X				
d	Defectarea sistemului hidraulic, incluzând apropierea și aterizarea fără hidraulică, după cum este aplicabil					X				
e	Defectarea rotorului principal și a sistemului anti-torque (numai în simulator sau discuții)						X			
f	Incendiu, incluzând controlul și eliminarea fumului, după cum este aplicabil					X				
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.					X				



AACR Nr. _____ / _____

Formular RCAA test îndemânare CPL(H)