

PAC-FCL Partea 3 - Anexa 88

AACR Nr. _____ / _____

TEST DE ÎNDEMÂNARE PENTRU CPL(H)

Numele și prenumele solicitantului			
Semnătura solicitantului			
Tipul licenței deținute:		Nr. licență deținută:	
1	Detalii despre zbor		
Elicopter tip	ME	SE	Înmatriculare
Aerodrom de plecare			Aerodrom de sosire
Început rulaj			Terminat rulaj
Timp zbor total			Ora de aterizare
2	Rezultatul testului		
Admis	Respins	Partial admis	
3	Observatii		
Data și locul test:			
Numele examinatorului (cu majuscule):		Tipul și numărul licenței	
Semnătura examinator		Certificat de examinator	

INDICAȚII (ref. Apendice 4 EU 1178/2011):

DESFĂȘURAREA TESTULUI

- În cazul în care solicitantul alege să întrerupă un test de îndemânare din motive considerate necorespunzătoare de către examinatorul de zbor (*Flight Examiner – FE*), solicitantul va relua întregul test de îndemânare. În cazul în care testul este întrerupt din motive considerate ca fiind adecvate de către FE, cu ocazia unui zbor ulterior se testează numai acele secțiuni pentru care nu s-a susținut testul.
- La latitudinea FE, orice manevră sau procedură din cadrul testului poate fi repetată o singură dată de către solicitant. FE poate opri testul în orice stadiu dacă se consideră că abilitățile de zbor demonstrate de solicitant necesită refacerea completă a testului.
- Un solicitant este obligat să piloteze aeronava dintr-o poziție în care se pot exercita atribuțiile de PIC și să susțină testul ca și când niciun alt membru al echipajului nu ar fi prezent.
- Un solicitant indică FE toate verificările și sarcinile efectuate, inclusiv identificarea instalațiilor radio. Controalele sunt executate conform cu lista de verificare a aeronavei pe care se efectuează testul. În timpul pregătirii executate înainte de testul de îndemânare, solicitantul trebuie să stabilească regimurile de putere și vitezele. Datele de performanță pentru decolare, apropiere și aterizare se calculează de către solicitant în conformitate cu manualul operațional sau manualul de zbor pentru aeronava utilizată.
- FE nu participă la operarea aeronavei, cu excepția cazului în care intervenția este necesară în interesul siguranței sau pentru a evita întârzierea inacceptabilă a traficului aerian.

CONTINUTUL TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE:

- Elicopterul folosit pentru testul de îndemânare trebuie să îndeplinească cerințele de instruire pentru elicopterele.
- Zona și traseul unde urmează a fi executat zborul trebuie alese de către FE, iar toate exercițiile de nivel scăzut precum și cele de planare trebuie să se desfășoare pe un aeroport/aerodrom/amplasament aprobat. Rutele utilizate pentru secțiunea 3 se pot încheia la aerodromul de plecare sau la un alt aerodrom controlat. Testul de îndemânare poate fi efectuat în 2 zboruri. Durata totală a zborului (zborurilor) este de cel puțin 90 de minute.
- 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 demonstreze capacitatea de a:
 - opera elicopterul în limitele sale;
 - efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe;
 - raționa corect și de a supraveghea situația aeriană;
 - aplica cunoștințele aeronautice; și
 - menține în orice moment controlul asupra elicopterului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială.
- Se aplică următoarele limite, corectate pentru a ține seama de condițiile turbulente și de calitățile de manipulare și performanțele elicopterului utilizat.

Limitări :		
Înălțime:	zbor normal	± 100 feet;
	la simularea cedării motorului	± 150 feet;
Urmărirea traiectului de zbor după mijloace de radionavigație:		± 10°;
Cap compas:	zbor normal	± 10°;
	la simularea cedării motorului	± 15°
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	

P	admis	R	admis după repetare	F	respins	N/A	neaplicabil	/	neefectuat
	1					2	3	4	
	MANEVRE / PROCEDURI					FFS	H	Inițiale examinator la finalizare exercițiu	
SECȚIUNEA 1 - PROCEDURI ȘI VERIFICĂRI ÎNAINTE DE ZBOR / DUPĂ ZBOR									
	a	Cunoașterea elicopterului, (de ex. jurnalul tehnic, combustibil, masă și centraj, performanțe), Planificarea zborului, documentație, 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-ul							
	f	Parcarea, oprirea motoarelor și proceduri după terminarea zborului							
SECȚIUNEA 2 - MANEVRE LA PUNCT FIX ȘI ÎN SPAȚII RESTRÂNSE									
	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 (pivotări pe loc)							
	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 pe teren alunecos / neamenajat							
	i	Decolări (diferite configurații)							
	j	Decolare cu vânt lateral sau de coadă							
	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	Exersarea aterizării forțate cu recuperarea puterii							
	q	Controlul puterii, tehnici de recunoaștere, proceduri de apropiere și plecare							
SECȚIUNEA 3 - NAVIGAȚIE - PROCEDURI PE RUTĂ									
	a	Navigație și orientare la diferite altitudini / înălțimi, citirea hărților							

b	Mentținerea altitudinii/înălțimii, viteză, controlul capului compas, observarea spațiului aerian, calarea altimetrului			
c	Monitorizarea desfășurării zborului, jurnalul de zbor, consum de combustibil, autonomie, ETA, evaluarea abaterilor de la drumul obligat și corecțiile pentru revenire, supravegherea instrumentelor			
d	Observarea condițiilor meteo, planificarea zborului către aerodromul de rezervă			
e	Urmărirea traiectului de zbor, folosind mijloacele de radio navigație (NDB și/sau VOR), identificarea facilităților			
f	Legătura cu ATC și conformarea cu reglementările, etc.			
SECȚIUNEA 4 - PROCEDURI ȘI MANEVRE DE ZBOR DOAR PRIN REFERINȚĂ LA INSTRUMENTE				
a	Zbor de croazieră la nivel, menținerea capului compas, altitudinii / înălțimii și vitezei			
b	Viraje cu rată de înclinare 1, spre cap compas specificat, cu rotiri între 180° și 360°, pe stânga și pe dreapta			
c	Urcare și coborâre, incluzând viraje cu rată 1 de înclinare, 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)				
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:				
a	Funcționarea defectuoasă a motorului, incluzând defectarea regulatorului, givrarea carburatorului / motorului, sistemul de ulei, după caz			
b	Defectarea sistemului de combustibil			
c	Defectarea sistemului electric			
d	Defectarea sistemului hidraulic, incluzând apropierea și aterizarea fără hidraulică, după caz			
e	Defectarea rotorului principal și a sistemului anti-torque (numai în FFS sau discuții)			
f	Exerciții de incendiu, incluzând controlul și eliminarea fumului, după cum este aplicabil			
g	Alte proceduri anormale și de urgență conform Manualului de Zbor, pentru elicoptere multi-motor: Simularea cedării unui motor după decolare: - decolare întreruptă 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.

REZULTAT	ADMIS		ADMIS PARȚIAL		RESPINS	
Nume / Prenume EXAMINATOR	Semnătura				Nr. Certificat Nr. Licență	



PAGINĂ LĂSATĂ LIBER INTENȚIONAT