**AAC Nr. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

|  |
| --- |
| TEST DE ÎNDEMÂNARE PENTRU PPL(A) |
| Numele şi prenumele solicitantului  |  |
| Tipul și nr. certificatului |  | Semnătura solicitantului |  |
| 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  |  | Parţial Admis  |  |
| 3  | Observaţii  |
|   |
|   |
| Locul şi data  |   | FE - Tip şi nr. Certificat |   |
|  |
| Semnătura FE  |   | Numele FE (cu majuscule) |   |

 **Indicații**: **(**AMC1 FCL.235)

1. Traseul pe care urmează să fie efectuat testul de îndemânare trebuie ales de FE. Traseul trebuie să se încheie la aerodromul de plecare sau poate fi încheiat la un alt aerodrom. Solicitantul trebuie să fie responsabil de planificarea zborului și trebuie să se asigure că toate echipamentele și documentația pentru efectuarea zborului se găsesc la bord. Secțiunea de navigaţie a testului trebuie să aibă o durată care să permită pilotului să demonstreze capacitatea sa de a finaliza un traseu având cel puțin trei puncte de parcurs identificate și poate, în acord cu FE, fi considerat ca un test separat.
2. Solicitantul trebuie să indice FE toate verificările și sarcinile efectuate, inclusiv identificarea instalațiilor radio. Verificările trebuie completate în conformitate cu lista de verificare autorizată pentru avion care se efectuează testul. În timpul pregătirii executate înainte de zbor în vederea executarii testului, solicitantul trebuie să aibă obligația de a determina regimurile de putere și vitezele. Datele de performanță pentru decolare, apropiere și aterizare trebuie calculate de către solicitant în conformitate cu manualul operațional sau manualul de zbor pentru avionul utilizat.
3. Solicitantul trebuie să demonstreze capacitatea de a:
4. opera avionul fără a depăși limitările acestuia;
5. efectua toate manevrele cu finețe și acuratețe;
6. raționa corect și de a supraveghea situația aeriană;
7. aplica cunoștințele aeronautice;
8. menține controlul avionului în orice moment în așa fel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială.
9. Limitări :
10. **Înălţime**: zbor normal - ± 150 feet;

la simularea cedării motorului - ± 200 feet (dacă se folosește un avion multimotor);

1. **Cap compas / Drum magnetic către mijloace radio**:

 zbor normal - ± 10°;

 la simularea cedării motorului - ± 15° (dacă se folosește un avion multimotor);

1. **Viteze**: decolare şi apropiere - +15 / -5 knots;

toate celelalte regimuri de zbor ± 15 knots;

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  **P**  | admis  | **R**  | admis după repetare  | **F**  | respins  | **N/A**  | neaplicabil |   |  **/**  | neefectuat  |
| **1**  | **2**  | **3**  |
| **MANEVRE / PROCEDURI**  |  | Semnătura examinatorului dacă exerciţiul a fostefectuat |
| **SECŢIUNEA 1- OPERAŢIUNI ÎNAINTE DE ZBOR ŞI PROCEDURI DE PLECARE**   |
| a  | Documentaţie înainte de zbor şi informare NOTAM şi informarea meteo  |   |   |
| b  | Masa şi centrajul, calculul performanţelor  |   |   |
| c  | Inspecţia avionului şi deservirea  |   |   |
| d  | Pornirea motorului şi proceduri după pornire  |   |   |
| e  | Rulajul şi proceduri de aerodrom, proceduri înainte de decolare  |   |   |
| f  | Decolarea şi verificări după decolare  |   |   |
| g  | Procedura la aerodromul de plecare  |   |   |
| h  | Legătura cu ATC - conformare, proceduri de radiotelefonie  |   |   |
| **SECŢIUNEA 2 - PROCEDURI GENERALE DE ZBOR**  |
| a  | Legătura cu ATC – conformarea şi proceduri de radio-telefonie  |   |   |
| b  | Menţinerea direcţiei şi 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 recunoaşterea şi recuperarea din vrie)  |   |   |
| f  | Zbor la viteze critice mici, cu şi fără flapsuri  |   |   |
| g | Angajarea: (i) angajare şi recuperare din angajare cu motor (ii) apropiere de viteza de angajare în viraj de coborâre cu înclinare 20° grade, în configuraţie de apropiere (iii) apropiere de viteza de angajare în configuraţie de aterizare |  |  |
| h  | Coborârea: 1. cu şi fără motor
2. viraje în coborâre (viraje în glisadă)
3. revenire în zbor orizontal
 |     |   |
| **SECŢIUNEA 3 - PROCEDURI AFERENTE ZBORULUI PE RUTĂ**  |
| a  | Planul de zbor, navigaţie estimată şi citirea hărţilor  |   |   |
| b  | Menţinerea altitudinii, capului magnetic şi vitezei  |   |   |
| c  | Orientarea, cronometrarea şi recalcularea ETA, efectuarea înregistrărilor  |   |   |
| d  | Devierea către un aerodrom de rezervă (planificare şi realizare)  |   |   |
| e  | Utilizarea mijloacelor de radionavigaţie  |   |   |
| f  | Verificarea zborului după instrumentele de bază (viraj 180 grade în condiţii IMC simulate)  |   |   |
| g  | Managementul zborului (verificări, sistemul de combustibil, degivrarea carburatorului etc.),  |   |   |
| h  | Legătura cu ATC - conformare şi proceduri de radiotelefonie  |   |   |
| **SECŢIUNEA 4 - APROPIEREA ŞI PROCEDURI DE ATERIZARE**  |
| a  | Proceduri de sosire la aerodrom  |   |   |
| b  | \* Aterizarea de precizie (teren de aterizare scurt), vânt lateral, dacă sunt condiţii corespunzătoare  |   |   |
| c  | \* Aterizarea fără flaps  |   |   |
| d  | \* Apropierea la aterizare cu motorul la relanti *(numai pentru avioane monomotor)*  |   |   |
| e  | Aterizare cu decolare în continuare *(touch and go)*  |   |   |
| f  | Ratare de la o altitudine joasă  |   |   |
| g  | Conformare cu ATC şi proceduri de radiotelefonie  |   |   |
| h  | Acţiuni după zbor  |   |   |
| **SECŢIUNEA 5 - PROCEDURI ANORMALE ŞI DE URGENŢĂ** *(Această secţiune poate fi combinată cu secţiunile 1 – 4)* |
| a  | Simularea cedării motorului după decolare *(numai pentru avioane monomotor)*  |   |   |
| b  | \* Simularea aterizării forţate *(numai pentru avioane monomotor)*  |   |   |
| c  | Simularea aterizării de precauţie *(numai pentru avioane monomotor)*  |   |   |
| d  | Simularea cazurilor de urgenţă  |   |   |
| e  | Întrebări orale  |   |   |
| **SECŢIUNEA 6 - ZBOR CU TRACŢIUNE ASIMETRICĂ SIMULATĂ ŞI EXERCIŢII SPECIFICE PENTRU CLASĂ / TIP** *(Această secţiune poate fi combinată cu secţiunile 1 – 5)* |
| a  | Simularea cedării motorului în timpul decolării (la o altitudine de siguranţă, dacă nu se efectuează în FFS)  |   |   |
| b  | Apropiere şi ratare cu tracţiune asimetrică  |   |   |
| c  | Apropiere şi aterizare cu oprire completă, cu tracţiune asimetrică  |   |   |
| d  | Oprirea şi repornirea motorului  |   |   |
| e  | Conformarea cu ATC, proceduri de radiotelefonie sau de abilităţi de zbor  |   |   |
| 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 şi anti-givraj |  |  |
| g  | Întrebări orale  |   |   |

\* Aceste elemente pot fi combinate, la discreția FE.

Declar pe propria răspundere că am primit de la solicitant, conform FCL.1030 (b)(3)(i) informaţii cu privire la pregătirea şi experienţa acestuia şi am constatat că este eligibil pentru verificarea practică solicitată.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  **Semnătura examinatorului:**  |   | **Data:**  |   |
| **Numele examinatorului (cu majuscule):**  |  |  |