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

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TEST DE ÎNDEMÂNARE / VERIFICAREA COMPETENŢEI ŞI ÎNREGISTRAREA PREGĂTIRII PENTRU**  **OBŢINERE LICENŢĂ ATPL(H) / CALIFICARE DE TIP PENTRU ELICOPTERE MULTI-PILOT, INCLUSIV VERIFICARE COMPETENŢĂ PENTRU IR(H)**  ***Completarea se va efectua numai cu litere de tipar, utilizând cerneală albastră*** | | | | | | | | | |
| Numele şi prenumele solicitantului | |  | | | |  | | | |
| Tipul şi nr. certificat deținut | |  |  | | Semnătura solicitantului | | |  | |
| 1 | Detalii despre zbor | | | | | | | | |
| Elicopter tip/ Înmatriculare | |  | | Aerodrom de ple | | care |  | | |
| Data test | |  | | Aerodrom de sosire | | |  | | |
| Timp zbor total | |  | | Ora de decolare | |  | Ora de aterizare | |  |
| 2 | Observații |  | | | |  | | | |
|  | |  | | | |  | | | |
|  | |  | | | |  | | | |

## A. CERINŢE SPECIFICE (Appendix 9 – PART FCL)

1. În cazul testului de îndemânare sau a verificării competenței pentru calificări de tip și ATPL, solicitantul trebuie să promoveze secțiunile 1-4 și 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Respingerea la mai mult de 5 elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Orice solicitant care nu promovează până la maximum 5 elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la repetarea testului sau a verificării, inclusiv a oricărui element promovat într-o încercare anterioară, obligă solicitantul să susțină din nou testul sau verificarea în întregime. Toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței se promovează într-un interval de 6 luni.
2. În cazul verificării competenței pentru o IR, solicitantul trebuie să promoveze secțiunea 5 a verificării competenței. Respingerea la mai mult de 3 elemente duce la repetarea în întregime a secțiunii 5. Un solicitant care nu promovează până la maximum 3 elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la repetarea verificării sau nepromovarea oricărui element din secțiunea 5 promovat într-o încercare anterioară, obligă solicitantul să susțină din nou întreaga verificare.

**B. TOLERANŢE ALE TESTULUI DE ZBOR**

1. Solicitantul demonstrează capacitatea de a:
   1. opera elicopterul în limitele sale operaționale;
   2. efectua toate manevrele cu ușurință și precizie;
   3. da dovadă de o bună judecată și de abilități de zbor; (d) folosi cunoștințele aeronautice;
   4. menține controlul asupra elicopterului în orice moment, astfel încât reușita procedurilor și a manevrelor să nu fie niciodată pusă sub semnul întrebării;
   5. înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate, dacă este cazul; și (g) comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului, dacă este cazul.
2. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele elicopterului utilizat.
   1. limite operaționale în condiții IFR

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Înălţime |  | |
| În general | ±100 ft. | |
| Începerea ratării la înălţimea de decizie | ±50 ft/-0ft. | |
| Înălţimea minimă de coborâre / MAP / altitudine | +50 ft/-0ft. | |
| Urmărirea traiectului de zbor: |  | |
| După mijloace radionavigație | ±5o | |
| Pentru deviaţii "unghiulare" | deviație jumătate de scală, azimut și pantă de coborîre (ex. LPV, ILS, MLS, GLS) | |
| deviaţii "liniare" 2D (LNAV) şi 3D (LNAV/VNAV) | deviaţie/abaterea de la drumul obligat se limitează în mod normal la ± ½ din valoarea RNP asociată procedurii. Sunt permise deviaţii scurte de la acest standard de până la o dată din valoarea RNP. | |
| deviaţii verticale lineare 3D (ex. RNP APCH (LNAV / VNAV) | utilizând funcţia VNAV barometrică) maximum -75 ft. sub profilul vertical în orice moment și maximum +75 ft. peste profilul vertical la maximum 1000 ft. deasupra nivelului aerodromului. | |
| Cap: |  | |
| Operațiuni normale | ±5o | |
| Operaţiuni anormale/de urgenţă | ±10° | |
| Viteză |  | |
| În general | ±10 kts |
| cu simularea unei avarii la motor | +10 kts/-5 kts |
| **(b) limite operaționale în condiții VFR**  Înălţime: |  |
| În general | ±100 ft |
| Cap: |  |
| Operaţiuni normale | ±5° |
| Operaţiuni anormale/de urgenţă | ±10° |
| Viteză: |  |
| În general | +10 kts |
| cu simularea unei avarii la motor | +10 kts/–5 kts |
| Abatere față de sol: |  |
| T.O. la punct fix IGE (efect de sol) | ± 3 ft |
| Aterizare | ±2 ft (zbor cu 0 ft în spate sau lateral) |

**C. CONȚINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/VERIFICĂRII COMPETENȚEI - DISPOZIȚII GENERALE**

1. Următoarele simboluri înseamnă:

P = Pregătit ca PIC pentru eliberarea unei calificări de tip pentru SPH sau pregătit ca PIC sau copilot și ca PF sau PNF pentru eliberarea unei calificări de tip pentru MPH.

2. Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (—>). Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:

FFS = Simulator complet de zbor

FTD = Echipament de pregătire pentru zbor H = Elicopter 3. Elementele marcate cu asterisc (\*) se execută în condiții IMC reale sau simulate, exclusiv de către persoanele care doresc să-și reînnoiască sau să- și revalideze o IR(H) sau să-și extindă privilegiile respectivei calificări la un alt tip.

4. Procedurile de zbor instrumental (secțiunea 5) se execută numai de către persoanele care doresc să-și reînnoiască sau să-și revalideze o IR(H) sau să-și extindă privilegiile respectivei calificări la un alt tip. În acest scop se poate folosi un FFS sau un FTD 2/3. 5. Litera „M” înscrisă în coloana de validare a testului de îndemânare sau a verificării competenței arată caracterul obligatoriu al exercițiului.

6. Se folosește un FSTD pentru pregătirea practică și testare dacă FSTD face parte dintr-un curs pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică pentru curs:

(i) calificarea FSTD, astfel cum se prevede în cerințele relevante din partea ARA și partea ORA;

(ii) calificările instructorului și examinatorului;

1. numărul de ore de pregătire pe FSTD asigurate în cadrul cursului;
2. calificările și experiența anterioară, pe tipuri similare, ale pilotului aflat în pregătire; și (v) numărul de ore de experiență de zbor sub supraveghere asigurate după eliberarea noii calificări de tip.

**D. ELICOPTERE MULTIPILOT**

1. Solicitanții unui test de îndemânare pentru eliberarea calificării de tip în cazul elicopterelor multiplu și ATPL (H) trebuie să facă numai secțiunile de la 1 la 4 și, dacă este cazul, secțiunea 6.
2. Solicitanții pentru revalidarea sau reînnoirea verificării de competență pentru evaluare de tip în cazul elicopterelor multipilot trebuie să facă numai secțiunile de la 1 la 4 și, dacă este cazul, secțiunea 6.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **P** | admis | **R** | admis după repetare | | **F** | | respins | | **N/A** | | neaplicabil | | **/** | | neefectuat |
|  | | | | **PREGĂTIRE PRACTICĂ** | | | | | | | | **Test îndemânare** | | | |
| **Verificare comp.** | | | |
| |  | | --- | |  | | **Manevre/Proceduri**  (incluzând MCC) | | | | | **FTD** | | **FFS** | | **H** | | Confirmare finalizare pregătire de către Instructor (iniţialele instructorului) | | Examinare în FFS / H | | Iniţiale examinator la finalizare exerciţiu | |
| **1** | | | | **2** | | **3** | | **4** | | **5** | | **6** | | **8** | |
| **SECŢIUNEA 1 - PREGĂTIREA ZBORULUI ŞI VERIFICĂRI** | | | | | | | | | | | | | | | |
| |  | | --- | | 1.1 Inspecția vizuală a exteriorului elicopterului; localizarea fiecărei componente şi scopul inspecţiei. | | | | |  | |  | | P | |  | | M  (dacă este efectuată în elicopter) | |  | |
| 1.2 Inspecţia cabinei de conducere. | | | |  | | P | | ----> | |  | | M | |  | |
| 1.3 Proceduri de pornire, verificare, selecție și setare a frecvențelor de navigație și de comunicații | | | | P | | ----> | | ----> | |  | | M | |  | |
| 1.4 Rulajul / rulajul aerian în conformitate cu instrucţiunile ATC / instructorului. | | | |  | | P | | ----> | |  | | M | |  | |
| 1.5 Proceduri și verificări înainte de decolare | | | | P | | ----> | | ----> | |  | | M | |  | |
| **SECŢIUNEA 2 - PROCEDURI SI MANEVRE DE ZBOR** | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Decolări (diferite configurații) | | | |  | | P | | ----> | |  | | M | |  | |
| 2.2. Decolare şi aterizări cu vânt lateral sau de pe terenuri înclinate *(dacă este posibil)* | | | |  | | P | | ----> | |  | |  | |  | |
| 2.3 Decolare la masa maximă de decolare (reală sau simulată) | | | | P | | ----> | | ----> | |  | |  | |  | |
| 2.4 Decolări cu simularea cedării unui motor: imediat înaintea atingerii TDP sau DPATO | | | |  | | P | | ----> | |  | | M | |  | |
| 2.4.1 Decolări cu simularea cedării unui motor: imediat după TDP sau DPATO | | | |  | | P | | ----> | |  | | M | |  | |
| 2.5Viraje în urcare şi coborâre la C.C. specificat | | | | P | | ----> | | ----> | |  | | M | |  | |
| 2.5.1.Viraje între 180 – 360º, stânga/dreapta, cu înclinare de 30º, numai cu referință la zbor după instrumente | | | | P | | ----> | | ----> | |  | | M | |  | |
| 2.6 Autorotaţie în coborâre | | | | P | | ----> | | ----> | |  | | M | |  | |
| 2.6.1 Aterizare din autorotaţie (doar pentru SE) sau recuperare a puterii | | | |  | | P | | ----> | |  | | M | |  | |
| 2.7 Aterizări, în diferite configuraţii | | | |  | | P | | ----> | |  | | M | |  | |
| 2.7.1Aterizări sau ratări cu simularea cedării motorului înaintea LDP sau DPBL | | | |  | | P | | ----> | |  | | M | |  | |
| 2.7.2Aterizarea cu simularea cedării motorului după LDP sau DPBL | | | |  | | P | | ----> | |  | | M | |  | |
| **SECŢIUNEA 3 - OPERAŢIUNI NORMALE ŞI ANORMALE, A URMĂTOARELOR SISTEME ŞI PROCEDURI** | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. Operaţiuni normale şi anormale, a următoarelor sisteme şi proceduri | | | |  | |  | |  | |  | | M | | min 3 exerciţii anormale vor  fi selectate din această secţiune | |
| 3.1 Motorul | | | | P | | ----> | | ----> | |  | |  | |  | |
| 3.2 Sistemul de condiționare a aerului  (încălzire, ventilaţie) | | | | P | | ----> | | ----> | |  | |  | |  | |
| 3.3 Sistemul Pitot/static | | | | P | | ----> | | ----> | |  | |  | |  | |
| 3.4 Sistemul de combustibil | | | | P | | ----> | | ----> | |  | |  | |  | |
| 3.5 Sistemul electric | | | | P | | ----> | | ----> | |  | |  | |  | |
| 3.6 Sistemul hidraulic | | | | P | | ----> | | ----> | |  | |  | |  | |
| 3.7 Sistemul comenzilor de zbor şi sistemul de compensare | | | | P | | ----> | | ----> | |  | |  | |  | |
| 3.8 Sistemul de degivrare antigivraj | | | | P | | ----> | | ----> | |  | |  | |  | |
| 3.9 Pilotul automat/Flight director | | | | P | | ----> | | ----> | |  | |  | |  | |
| 3.10 Dispozitivele de creştere a stabilităţii | | | | P | | ----> | | ----> | |  | |  | |  | |
| 3.11 Radar meteo, radioaltimetru, transponder | | | | P | | ----> | | ----> | |  | |  | |  | |
| 3.12 Sistemul de Navigaţie de Suprafaţă | | | | P | | ----> | | ----> | |  | |  | |  | |
| 3.13 Trenul de aterizare | | | | P | | ----> | | ----> | |  | |  | |  | |
| 3.14 APU | | | | P | | ----> | | ----> | |  | |  | |  | |
| 3.15 Echipamente radio / navigaţie / sistemul instrumentelor de zbor | | | | P | | ----> | | ----> | |  | |  | |  | |
| **SECŢIUNEA 4 - PROCEDURI ANORMALE ŞI** **URGENŢĂ** | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 Proceduri anormale şi urgenţă | | | |  | |  | |  | |  | | M | | min 3 exerciţii anorm. vor fi  selectate din această secţiune | |
| 4.1 Simulări de incendiu (incluzând evacuarea elicopterului dacă e cazul) | | | | P | | ----> | | ----> | |  | |  | |  | |
| 4.2 Controlul şi evacuarea fumului | | | | P | | ----> | | ----> | |  | |  | |  | |
| 4.3 Cedarea motorului, oprirea şi repornirea motorului la înălţimea de siguranţă | | | | P | | ----> | | ----> | |  | |  | |  | |
| 4.4 Largare combustibil (simulare) | | | | P | | ----> | | ----> | |  | |  | |  | |

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 4.5 Defectarea controlului rotor anticuplu (dacă este posibil) | P | ----> | ----> |  |  |  |
| 4.5.1 Pierderea rotorului anticuplu (dacă este posibil) | P | ----> | Elicopterul nu poate fi folosit la acest exerciţiu |  |  |  |
| 4.6 Incapacitatea unui membru al echipajului – doar pentru MPH | P | ----> | ----> |  |  |  |
| 4.7 Defecțiuni în sistemul de transmisie | P | ----> | ----> |  |  |  |
| 4.8 Alte proceduri de urgenţă aşa cum sunt prezentate în Manualul de Zbor al elicopterului | P | ----> | ----> |  |  |  |
| **SECŢIUNEA 5 - PROCEDURI DE ZBOR INSTRUMENTAL** \* (*se vor efectua în IMC real sau simulat)* | | | | | | |
| **\***5.1 Decolarea instrumentală: trecerea la zborul instrumental se va face imediat după ridicarea de la sol | P\* | ---->\* | ---->\* |  |  |  |
| \*5.1.1 Simularea defectării unui motor după decolare | P\* | ---->\* | ---->\* |  | M\* |  |
| \*5.2 Conformarea la instrucţiunile ATC şi la rutele de plecare şi sosire | P\* | ---->\* | ---->\* |  | M\* |  |
| \*5.3 Proceduri de aşteptare | P\* | ---->\* | ---->\* |  |  |  |
| 5.4 Operațiuni 3D la DH/A de 200 ft (60 m) sau până la minime mai mari, dacă este impus, de procedura de apropiere | P\* | ---->\* | ---->\* |  |  |  |
| 5.4.1 Manual, fără director de zbor | P\* | ---->\* | ---->\* |  | M\* |  |
| *Observație:* Conform AFM, este posibil ca procedurile RNP APCH să necesite utilizarea pilotului automat sau a sistemului director de zbor. Procedura care urmează să fie efectuată manual trebuie aleasă având în vedere respectivele limitări (de exemplu, se alege o procedură ILS pentru 5.4.1 în cazul unei astfel de limitări prevăzute în AFM). | | | | | | |
| 5.4.2 Manual, cu director de zbor | P\* | ---->\* | ---->\* |  | M\* |  |
| \*5.4.3 Prin cuplarea pilotului automat | P\* | ---->\* | ---->\* |  |  |  |
| 5.4.4 Manual, cu un motor simulat inoperant; defectarea motorului trebuie simulată în timpul apropierii finale, înainte de a depăși 1 000 ft deasupra nivelului aerodromului, până la atingerea pistei sau până la încheierea procedurii de apropiere întreruptă | P\* | ---->\* | ---->\* |  | M\* |  |
| **\***5.5 Operaţiuni 2D până la altitudinea minimă de coborâre MDA / H | P\* | ---->\* | ---->\* |  | M\* |  |
| **\***5.6 Procedura de ratare cu toate motoarele în operare, la atingerea DA/DH sau MDA/MDH | P | ---->\* | ---->\* |  |  |  |
| \*5.6.1 Alte proceduri de apropiere întreruptă | P | ---->\* | ---->\* |  |  |  |
| **\***5.6.2 Procedura de ratare cu un motor simulat inoperant la atingerea DA/DH sau MDA/MDH | P |  |  |  | M\* |  |
| **\***5.7 Autorotaţia în condiții IMC cu recuperarea puterii | P\* | ---->\* | ---->\* |  | M\* |  |
| **\***5.8 Recuperarea din situații anormale | P\* | ---->\* | ---->\* |  | M\* |  |
| **SECŢIUNEA 6 - UTILIZAREA ECHIPAMENTELOR OPŢIONALE** | | | | | | |
| 6 Utilizarea echipamentelor opționale | P | ----> | ----> |  |  |  |

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

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Rezultatul testului | | | | | | |
| Admis |  | Respins | |  | Parțial admis |  |
| Nume Prenume Examinator |  | | | | | |
| Nr. certificat |  | | Semnătura | |  | |