



KONTROL PİLOTU EL KİTABI

BÖLÜM 2.1 - LAPL(A) YETENEK TESTİ



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.1 LAPL (A)



Uygulanabilir Genel Çerçeve

Uçuş kuralları	:	VFR
Operasyonel kurallar	:	Part-NCO
Mürettebat kavramı	:	SPO
Ekipman	:	2000 kg veya daha az MTOM'a ve en fazla 4 koltuğa sahip bir uçak veya TMG.
Uygulanabilir tip veya sınıf	:	TMG, SEP
Zorunlu kontrol pilotu sertifikası	:	FE(A)



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.1 LAPL (A)



1. Giriş

LAPL sahibi bir pilotun imtiyazı, ilgili hava aracı kategorisinde ticari olmayan operasyonlarda herhangi bir gelir elde etmeksizin sorumlu pilot (PIC) olarak uçmaktır.

Kontrol pilotu yetenek testini yürütürken, LAPL (A) adayının sahip olabileceği kısıtlı deneyimini göz önünde bulundurmalıdır. Aynı zamanda kontrol pilotu, lisanslandırmadan sonra bu pilotun uluslararası olarak neredeyse tahditsiz olarak faaliyette bulunurken, yolcularının emniyetinden de sorumlu olacağını unutmamalıdır. Bu durum, yeni LAPL (A) sahibi pilotun bilmediği havalimanları, hava sahası, uçuş kuralları ve arazisi de dâhil olmak üzere bir dizi farklı durumla da karşılaşabileceği anlamına da gelebilir.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.1 LAPL (A)



2. Test Yönetimi

Kontrol pilotu, yetenek testinin seyrüsefer kısmına hazırlanması için yeterli zamanı olması maksadıyla, hava durumu tahminlerini ve bölgesel kısıtlamaları hesaba katarak, sınav uçuş güzergâhı hakkında önceden adayı bilgilendirmelidir.

Test, VFR koşullarında tek pilot tarafından uçurulan bir uçuşu simüle etmek amacıyla yapılmaktadır. Seyrüsefer bölümüne en azından 30 dakikalık süre verilmelidir, böylelikle adayın, belirlenmiş en az iki noktaya sahip bir rotayı tamamlama kabiliyetini göstermesine olanak sağlanır. Kontrol pilotu, uçuş için 90 dakika ve tüm sınav için 3 saat planlamalıdır.

Genellikle kontrol pilotu öğretmen koltuğunda oturur ve sorumlu pilottur (PIC). Yetenek testi esnasında operasyonel veya kurumsal olarak gerekli olmadığı sürece uçağa başka kimse giremez. Ayrıca, ATO/DTO kısıtlamaları göz önünde bulundurulmalıdır.

Test sürecine başlamadan önce kontrol pilotu, adayın LAPL (A) yetenek testine önerilmesi de dâhil olmak üzere ön koşulların karşılandığını kontrol edecektir; ATO/DTO, istenirse kontrol edilmesi için eğitim kayıtlarını hazır bulunduracaktır. Bu doğrultuda aşağıdaki belgeler ve koşulların doğruluğu kontrol edilecektir:

- Pasaport veya kimlik kartı
- 17 yaşını doldurmuş olmak
- 1. veya 2. sınıf ya da LAPL sağlık sertifikası
- Telsizle haberleşme yetkinliği ve dil yetkinliği gereklilikleri
- LAPL (A) teorik bilgi sınavını 24 ay içerisinde başarılı bir şekilde tamamlamış olmak
- Aşağıdaki minimum uçuş eğitimin sürelerini gösteren uçuş kayıt defteri:
 - Uçakta/TMG'de en az 30 saatlik uçuş eğitimi
 - 15 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi
 - En az biri kalkış meydanından farklı bir meydana tam duruşlu inişin yapıldığı ve en az 150 km'lik (80NM) seyrüsefer uçuşunu içeren en az 3 saatlik yalnız seyrüsefer uçuşunu kapsayan 6 saatlik gözetim altında yalnız uçuş,
- Yapılan yetenek testinde kullanılan hava aracı için SHT-FCL sınıfı yetki gereklilikleri karşılamak
- ATO/DTO tarafından verilen eğitim tamamlama sertifikası
- ATO/DTO tarafından doldurulan ve onaylanan ilgili LAPL (A) yetenek testi formu
- Hava aracı belgeleri
- Güncel seyrüsefer haritaları ve mevcutsa veri tabanı
- Kontrol uçuşlarını kapsayan hava aracı sigortası
- Testin uçuş bölümü için spesifik ekipmanlar (örneğin hood)

Kontrol pilotu, adayın test için zinde, sağlıklı ve hazır olduğunu da gösteren ön koşul gerekliliklerinin karşılandığından emin olmalıdır. Bu onay sonrasında adayın kontrol pilotuna kimlik bilgilerini göstermesi ile birlikte kontrol pilotu yetenek testine resmi olarak başlar.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.1 LAPL (A)



3. Kontrol Pilotu Brifingi

Kontrol pilotu, aşağıdaki hususlar hakkında brifing vermelidir:

- Adayın soru sorma özgürlüğü
- Yetenek testinin amacı ve hedefi
- Uçulabilecek en kötü hava koşulları (örneğin Part-NCO, NAA, ATO/DTO veya test gereklilikleri)
- PIC kontrol pilotudur; aday kontrol pilotu gözetiminde sorumlu pilot (PIC) gibi bağımsız olarak hareket eder
- Testin belirli kısımlarında telsiz iletişimin kullanılması
- Normal ve benzetilmiş olarak yapılan acil durumlarda kontrol pilotunun rolü
- Benzetilmiş motor arızası (minimum emniyet yüksekliği, kumandaların devri).
- Olası durumların idaresi (teknik, hava, ATC)
- Gerçek acil durumların idaresi (örneğin motor arıza usulleri, hava aracı kumanda devri)
- Geçme, kalma ve kısmi geçme kriterleri, maddeleri tekrarlama seçeneği ve sınav sonlandırma kuralları

Geçme/kalma kriterleri hakkında bilgi verirken kontrol pilotu, karar verme ve uçağı uçurma yeteneği dâhil olmak üzere Altbölüm 7' de belirtilen yetenek testi tamamlama standartlarını açıklamalıdır. Adaydan nelerin istendiğini anlaması için bazı test maddelerine vurgu yapılması gerekebilir. Testi tamamlama standartları konusunda aday da hemfikir olmalıdır ve kontrol pilotu bunlar hakkında brifing verirken gerçek uçuş koşullarını göz önünde bulundurmalıdır. Özellikle vurgulanması gereken maddeler şunlar olabilir:

- Kalkış performansı; kalkıştan vazgeçme noktasının seçilmesi
- İniş performansı; farklı iniş türleri için kabul edilebilir teker koyma noktasının seçilmesi ve toleransları
- Yan rüzgârında kalkış ve iniş; uçağı hâkim olunması ve hassasiyet beklentisi
- Seyrüsefer bölümünün doğruluğu ve hassasiyeti
- Benzetilmiş acil durumlar; uçağı hâkimiyet beklentisi, kontrol listesi kullanımı ve neyin nasıl simüle edileceğine dair beklenti

Tamamlama standartları hakkında bilgi verirken, usuller ve uçuş teknikleri onaylı eğitim organizasyonları (ATO) arasında değişebileceğinden dolayı kontrol pilotu, adayın DTO/ATO tarafından nasıl bir eğitim aldığını da incelemelidir. Bu, özellikle anormal durumlar, stollar ve benzetilmiş motor arızaları usulleri vb. gibi manevralar için önemlidir.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.1 LAPL (A)



4. Aday Uçuş Brifingi

Kontrol pilotu, adayın kesintisiz bir şekilde brifing yapmasına izin vermelidir; aday brifingini uçuşa gidip gidilmeyeceği (go/no-go) kararını vererek sonlandıracaktır. Brifing, aşağıdaki hususları kapsamalıdır:

- Zaman çizelgesi (örneğin slot planlaması, uçağa biniş zamanı)
- Operasyonel seyrüsefer uçuş planı
- Hava durumu ve tahmini
- Mevcutsa ilgili yerel askeri kısıtlamalar dâhil olmak üzere NOTAM'lar
- Yakıt planlama
- Ağırlık ve denge hesabı
- Performans hesaplama
- Mevcutsa ATC uçuş planı;
- Bakım durumu da dâhil olmak üzere hava aracı durumu ve belgeleri
- Tehdit ve hata yönetimi boyutları



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.1 LAPL (A)



5. Yerde Sözlü Sınav

Kontrol pilotu, aşağıdaki konularda, mümkün olduğunca planlanan uçuş ile ilgili soru sorarak uçuş öncesi brifing esnasında adayın ilgili teorik bilgisini kontrol etmelidir:

- Aday brifinginin devamı olan sorular
- Mevzuat (spesifik ulusal/uluslararası gereklilikler)
- Lisanslandırma (örneğin LAPL (A) imtiyazları, yetki geçerliliği, geçerlik gereklilikleri)
- Operasyonel boyutlar
- Hava durumu bilgisi ve yorumu
- Hava sahası yapısı ve sınırları
- Hava aracı sistemleri, sınırları, performansı, ağırlık ve dengesi
- Uçuş planlama
- Seyrüsefer planları
- Acil durum usulleri



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.1 LAPL (A)



6. Yetenek Testi Maddeleri

Kontrol listesi kullanımı, uçağı uçuş yeteneğı, uçağın dış görsel referanslarla kontrolü, anti-icing/de-icing prosedürleri, vb. tüm bölümlerde geçerlidir.

Zorunlu yetenek testi maddeleri, sol sütunda belirtilmektedir. Genişletilmiş kılavuz ve ilave açıklamalar sağ sütunda verilmektedir.

Bölüm 1 - Uçuş Öncesi Hazırlıklar ve Ayrılış		
a	Uçuş öncesi belge kontrolü, NOTAM ve hava durumu brifingi	<ul style="list-style-type: none">Hususi yolcu taşıma uçuşu için gerekli tüm belgelerin doğru olduğunu kontrol etmekMevcut ve tahmini hava koşullarını değerlendirmekTüm havacılık bilgilerini ve NOTAM'larını değerlendirmekUygun bir uçuş seyrüsefer çizelgesi ve plan haritası tamamlamakUçuş için gerekli yakıt miktarının belirlemek
b	Ağırlık, denge ve performansı hesaplama	<ul style="list-style-type: none">Ağırlık ve denge formunun doldurmakPist ve tahmini hava koşulları için geçerli olan uçak performans kriterlerini ve sınırlamalarını hesaplamak, kalkış öncesinde mevcut koşulların değişmesi durumunda ve gerektiğinde hesaplamaları gözden geçirilmek
c	Uçak veya TMG'nin kontrolü ve bakımı	<ul style="list-style-type: none">Uçağın uçuşa hazır olup olmadığını ve bakım kayıt defterini kontrol etmekAyrıntılı olarak açıklandığı üzere uçağın uçuş öncesi kontrollerinin tüm unsurlarını yapmakUçağın uçuş için kullanılabilir ve güvenli bir durumda olduğunu onaylamakTüm gerekli dokümanları kontrol etmek ve tamamlamak
d	Motor çalıştırma ve çalıştırma sonrası usulleri	<ul style="list-style-type: none">Kontrol pilotu için uygun bir yolcu acil durum usulleri brifingini tamamlamakTavsiye edilen tüm motor çalıştırma ve çalıştırma sonrası usullerini tamamlamak
e	Taksi ve hava alanı prosedürleri, kalkış öncesi usuller	<ul style="list-style-type: none">Tavsiye edilen tüm taksi kontrollerini ve prosedürlerini tamamlamakHava alanı işaretlerine ve sinyallerine uymakATC talimatlarına uymakMotor çalıştırma dâhil olmak üzere tüm kalkış kontrollerini tamamlamakATC' den kalkış müsaadesi almakYan rüzgâr durumu da dâhil olmak üzere uçak performans kriterlerini kontrol etmek
f	Kalkış ve kalkış sonrası kontrol	<ul style="list-style-type: none">Kalkış için uçağı doğru bir şekilde konumlandırmak ve güç kollarının uygun şekilde kullanmakKalkış rulesi, yerden kesilme ve ilk tırmanma için tavsiye edilen hızları kullanarak doğru kalkış tekniğini kullanmakGüç ve uçak konfigürasyonunu uygun şekilde ayarlayarak güvenli bir tırmanma ve kalkış sağlamakKalkış sonrası gerekli tüm kontrolleri tamamlamak
g	Meydandan ayrılış usulleri	<ul style="list-style-type: none">Gerektiğinde alet kartları veya yayınlanmış diğer bilgileri kullanmakKalkış iznine uygun olarak ve diğer trafikleri dikkate alarak güvenli bir kalkış gerçekleştirmekDoğru çevre kontrolü tekniklerini kullanmakHavacılık ve ATC düzenleme kurallarına uymakİstikamet kontrolünü ve rüzgâr düzeltmesini devam ettirmekGürültü Önleme (Noise Abatement) veya ayrılış usulleri ve ATC talimatlarına uymakGerekli tüm tırmanış kontrollerini tamamlamak
h	ATC'ye uygunluk ve R/T usulleri	<ul style="list-style-type: none">Standart R/T usulleri ve frezyoloji kullanmakATC talimatlarına uygunluk göstermek



KONTROL PİLOTU EL KİTABI

BÖLÜM 2.1 LAPL (A)



Bölüm 2 - Genel Hava Hareketleri		
a	ATC talimatlarına uyma ve R/T usulleri	<i>Bu bölümde kontrol pilotu, ATC irtibatı ve R/T usullerinin çoğundan sorumlu olacaktır ancak bu, adayı uçağı yönlendirme ve çarpışmadan kaçınma sorumluluğundan muaf tutmaz.</i>
b	Hız değişiklikleri ile düz ve ufki uçuş	<ul style="list-style-type: none">• Doğru bir çevre kontrolü tekniğini sürdürürken, görerek düz ve ufki uçuşta istikamet, irtifa ve hız kontrolünü sağlamak• Trim doğru kullanımını göstermek
c	Tırmanma i. en iyi tırmanma oranı ii. tırmanışlı dönüşler iii. düz uçuşa geçme	<ul style="list-style-type: none">• İstikamet kontrolünü ve trimi korumak• En iyi tırmanma oranı da dâhil olmak üzere istenen hız için trim yapabilmek (VY)• Gerekli tüm tırmanış kontrollerini tamamlamak• Trim, hız ve yatış açısını koruyarak belirli istikametlere dönmek• Çevre kontrolünü uçuş süresince devam ettirmek• Hava aracını belirlenmiş seviyede/irtifada seyir hızında düz ve ufki uçuşa geçirmek• Gerekli tüm manevraları ve kontrolleri tamamlamak• Düz uçuştan veya alçalıştan VSO + 10 kts'de en iyi tırmanış açısı hızına (VX) geçişte istikamet ve trimi korumak• Gerekli tüm tırmanış kontrollerini tamamlamak• Trim, hız ve yatış açısını koruyarak belirli istikametlere dönmek• Çevre kontrolünü devamlı sürdürmek• Hava aracını istenen seviye/irtifa ve seyir hızındaki konfigürasyonundan düz ve ufki uçuşa geri döndürmek• Gerekli tüm tırmanış manevra ve kontrollerini tamamlamak
d	Orta yatışlı dönüşler(30°), çevre kontrolü, çarpışmadan kaçınma	<ul style="list-style-type: none">• Dönüşler öncesinde, sırasında ve sonrasında doğru çevre kontrolü tekniğini kullanmak• Belirlenmiş irtifa ve hızı dönüş boyunca muhafaza etmek ve sürdürmek• 30°'lik yatış gerçekleştirmek için dönüş girişini koordine etmek• Dönüş sonrası irtifa alıp vermeden istenilen istikamette çıkmak, düz ve ufki uçuşa geçmek
e	Keskin dönüşler (45° yatış)	<p><i>Keskin Dönüş:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Dönüşler öncesinde, sırasında ve sonrasında doğru çevre kontrolü tekniğini kullanmak• Belirlenmiş irtifa ve hızı dönüş boyunca muhafaza etmek ve sürdürmek• En az 45°'lik yatış gerçekleştirmek için keskin dönüş girişini koordine etmek ve dönüşü en az 360° boyunca sürdürmek• Dönüş sonrası irtifa alıp vermeden istenilen istikamette çıkmak, düz ve ufki uçuşa geçmek <p><i>Spiral Dalış:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Manevrayı tanımak, çabuk ve doğru kurtarma hareketini başlatmak• Uçağın herhangi bir limit değerini aşmadan kurtarma hareketine devam etmek• Gerekli tüm kontrolleri ve manevraları tamamlamak
f	Flaplı ve flapsız kritik düşük hava hızında uçuş	<ul style="list-style-type: none">• Gerekliğinde manevralardan önce tüm emniyet kontrollerini gözden geçirmek• Denge, trim ve çevre kontrolünü sürdürürken stol hızının üstünde, kontrol pilotu tarafından istenen düşük bir hava hızında uçağı stabil hale getirmek, kontrol pilotu tarafından belirtilen irtifa/seviye, istikamet ve hızı korumak• Dönüş esnasında emniyetli yatış açısını, hız ve yüksekliği korumak ve istenen yönde dönüşü tamamlamak
g	Stollar i. temiz konfigürasyonda stol ve güçlü kurtarma ii. yaklaşma konfigürasyonunda, alçalıslı dönüşte 20°'lik yatış açısı ile stola yaklaşma iii. iniş konfigürasyonunda stola yaklaşma	<ul style="list-style-type: none">• Stoldan kurtarma çalışmalarından önce, emniyet kontrollerini gözden geçirmek• Ufki veya yatışlı olarak stole giriş ve gerekli uçak konfigürasyonunu seçmek• Stol girişine kadar istikameti (veya gerektiğinde yatış açısını 10° - 30°) korumak• Stola yaklaşma, stol başlangıcı ve tam stol belirtilerini tanımak• Hücüm açısını (AoA) azaltarak ve daha sonra güvenli ve stabil bir uçuş hattını yeniden tesis ederek sistematik olarak stolden kurtarmak• Gerekli tüm kontrolleri ve manevraları tamamlamak• Çevre kontrolünü devamlı sürdürmek
h	Alçalma i. güçle ve güçsüz ii. alçalıslı dönüşler (keskin süzülüşlü dönüşler) iii. düz uçuşa geçme	<ul style="list-style-type: none">• İstikamet kontrolünü ve trimi korumak• En iyi süzülüş hızı da dâhil olmak üzere istenen hız için trim yapmak• Gerekli tüm alçalış kontrollerini tamamlamak• Trim, hız ve yatış açısını koruyarak belirli istikametlere dönmek• Çevre kontrolünü devamlı sürdürmek• Belirlenmiş seviyede/irtifada, seyir hızında hava aracını düz ve ufki uçuşa geçirmek• Gerekli tüm kontrolleri ve manevraları tamamlamak• Süzülüş manevrasında artmış stol hızına dair farkındalık göstermek



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.1 LAPL (A)



Bölüm 3 – Yol Boyu Usuller		
a	Uçuş planı, hesabi seyrüsefer ve harita okuma	<ul style="list-style-type: none">Belirlenen rota için hazırlanan VFR uçuş planlamasının tüm unsurlarını, uçuş irtifaları ve güvenli operasyon seviyelerine özellikle bakarak tamamlamakYer özelliklerine ve haritaya bakarak konumu görerek belirlemek
b	İrtifa, baş ve hızın muhafazası	<ul style="list-style-type: none">Görerek uçuş tekniklerini kullanarak uçağın durumunu kontrol etmekBelirtilen sınırlar dâhilinde seyrüsefer çizelgesinde (Nav-Log) hesaplanan veya kontrol pilotuna bildirilen, istikamet, yükseklik ve hızı korumak
c	Oryantasyon, hava sahası yapısı zamanlama ve tahmini varış zamanının (ETA) düzeltilmesi, seyrüsefer çizelgesinin tutulması	<ul style="list-style-type: none">Etraftaki arazi, engel ve yasaklı hava sahalarının bilincinde olmakHesaplanan istikametler, yer hızı ve zaman vasıtasıyla seyrüsefer yapmak3 dakikalık ETA içerisinde varış yerleri veya dönüş noktalarına ulaşmakUçuşun ilerlemesi ve yakıt durumunu izlemek için bir Nav-Log tutmak
d	Yedek havaalanına yönelme (Divert) (planlama ve uygulama)	<ul style="list-style-type: none">Planlanmamış divert sırasında gereken istikamet, yer hızı, ETA ve yakıt hesabı yapmakYeni varış yerine gitmek için emniyet irtifasını hesaplamakHesaplanan istikamet, yer hızı ve zaman vasıtasıyla seyrüsefer yapmakNav-Log'da hesaplanan veya kontrol pilotuna bildirilen limitler dâhilinde istikamet, irtifa ve hızı korumak
e	Uçuş yönetimi (kontroller, yakıt sistemleri ve karbüratör buzlanması vs.)	<ul style="list-style-type: none">Gerekli tüm kontrolleri ve manevraları tamamlamakAFM uyarınca seyir veya havada kalma süresi için motor gücünü ayarlamakMenzil veya uçulabilecek maksimum süre için yakıt tüketimini uygun olarak ayarlamak ve izlemekUygun olduğu takdirde karbüratör buzlanması için düzenli kontroller yapmakİyi bir havacılık yaklaşımı ve kokpit yönetimi göstermek
f	ATC talimatlarına uyum ve R/T usulleri	<ul style="list-style-type: none">Altimetreleri QNH veya Standart basınç ayarına uygun olarak ayarlamak ve çapraz kontrol yapmakTamamen doğru frezyoloji kullanarak çift yönlü R/T iletişimini sürdürmekATC izinleri veya uçuş bilgilerini uygun olarak elde etmekGerektiğinde ATC izinleri ve talimatlarına uymak



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.1 LAPL (A)



Bölüm 4 - Yaklaşma ve İniş Usulleri		
a	Meydana varış usulleri	<ul style="list-style-type: none">Gerekli tüm kontrolleri ve manevraları tamamlamakAltimetreleri kontrol listesine uygun olarak ayarlamak ve gerektiğinde çapraz kontrol yapmakYayınlanmış varış usulü veya iznine uyum göstermekYeterli çevre kontrolü ve çarpışmayı önlemeyi sürdürmek
b	Çarpışmayı önleme	<ul style="list-style-type: none">Trafik için sistemli çevre kontrolü sağlamakÇarpışma risklerini azaltan bir uçuş stratejisi benimsemek
c	Hassas iniş (kısa pist inişi), yan rüzgârla iniş, uygun koşullar mevcut ise,	<ul style="list-style-type: none">Hava ve rüzgâr koşulları, pist yüzeyi ve engelleri gözden geçirmekİniş alanıyla meydan turunu ve oryantasyonu planlamak ve takip etmekMeydan turu için önerilen yaklaşma konfigürasyonunun belirleyerek, stabil bir yaklaşmayı korumak için alçalma hızı ve oranını sağlamak
d	Flapsız iniş	<ul style="list-style-type: none">Tavsiye edilen hızda seçilen teker koyma noktasına ulaşmakEmniyetli bir inişi gerçekleştirmek için çok az ya da hiç sürüklenme olmadan ve yan rüzgâr düzeltmesiyle alçalmayı ve palyeyi ayarlamak
e	Rölanti gücü ile inişe yaklaşma	<ul style="list-style-type: none">Teker koyduktan sonra istikamet kontrolünü sürdürmek ve güvenle durmak için fren uygulamakGerekli tüm kontrolleri ve manevraları tamamlamak
f	Touch and Go (Teker koyma ve tekrar kalkış)	<ul style="list-style-type: none">İstikamet kontrolünü sürdürmekGerekli konfigürasyon değişikliklerini yapmak (flap toplama)Kalkış için uygun gücü uygulamak
g	Düşük irtifadan Pas geçiş	<ul style="list-style-type: none">Talimat verildiğinde veya gerekli olduğu düşünüldüğünde yaklaşmayı iptal etmek için zamanında karar vermekDenge ve istikamet kontrolünü sürdürerek güvenli bir tırmanmayı başlatmak için uygun güç uygulamak ve uçak durumunu kontrol etmekVY veya VX 'de pozitif bir tırmanma gerçekleştirmek için konfigürasyon ve hızı uygun olarak ayarlamakGüvenli bir manevra irtifasına ulaşılan kadar kalkış gücünü sürdürmek ve daha sonra normal bir tırmanma konfigürasyonu ve hızını ayarlamakGerekli tüm kontrolleri ve manevraları tamamlamak
h	ATC talimatlarına uyum ve R/T usulleri	<ul style="list-style-type: none">Doğru R/T frezyolojisi kullanarak ATC izinleri almak ve bunlara uymakMeydan turundaki diğer trafikler ile ayrımı sürdürmek için meydan turu/hızını ayarlamakR/T ve çevre kontrolü vasıtasıyla diğer trafiklerin farkında olmak
i	Uçuş sonrası işlemler	<ul style="list-style-type: none">Uçuş sonrası kontrolleri yapmakUçağın güvenliğini sağlamakGerekli tüm belgelerin tamamlamak



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.1 LAPL (A)



Bölüm 5 – Anormal ve Acil Durum Usulleri

a	Kalkıştan sonra benzetilmiş motor arızası	<ul style="list-style-type: none">Gecikmeksizin emniyetli uçuş hızına ulaşmakEmergency uygulamaları (touch drills-) hatasız olarak yürütmek (ilgili kontrollere sadece dokunarak ve ne yapıldığını söyleyerek)Zaman imkânı olduğunda motor arızasının muhtemel sebebinin araştırılmak ve düzeltici faaliyette bulunmakUçak, yolcular ve mürettebatın emniyetini temin etmek için ilave faaliyet planlamak ve yürütmek
b	Benzetilmiş zorunlu iniş	<ul style="list-style-type: none">İniş yeri olarak, o anda etrafta mevcut olan ve rüzgâr hızına bağlı olarak uygun bir iniş alanı seçmekMuhtemel ve güvenli bir iniş olacaktı gibi, seçilen iniş alanına uygun ve güvenli bir alçalma planlamak
c	Benzetilmiş ihtiyatlı iniş	<ul style="list-style-type: none">İniş yeri olarak, o anda etrafta mevcut olan ve rüzgâr hızına bağlı olarak uygun bir iniş alanı seçmekİniş yeri olarak seçilen alan üzerinden emniyet irtifasının altına inmeden uçarak kontrol etmekMuhtemel ve güvenli bir iniş olacaktı gibi, seçilen iniş alanına uygun ve güvenli bir alçalma planlamak
d	Benzetilmiş acil durumlar	<ul style="list-style-type: none">Acil durum veya anormal durumu analiz etmek ve uygun planı ortaya koymakAnormal durum veya acil durum uygulamalarını uygulamakUçak, yolcular ve mürettebatın emniyetini temin etmek için ilave faaliyet planlamak ve uygulamakZaman imkânı olduğunda faaliyetleri doğrulamak için kontrol listesi kullanmakUygun acil durum R/T çağrılarını yapmak (Kontrol Pilotuna verilir ancak kuleye çağrı yapılmaz)Benzetilmiş acil durum ve gerekli yardım hakkında ATC'yi bilgilendirmek (uygun olduğunda)
e	Sözlü sorular	<ul style="list-style-type: none">Yetenek testi için kullanılan uçağın bakımı, işletimi, acil durumda kullanımı ve limitlerine dair bilgi seviyesi göstermek



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.1 LAPL (A)



7. Tamamlama Standardı

LAPL (A) yetenek testini geçmek için aday, aşağıdaki yetenekleri göstermelidir:

- Uçağı ya da TMG'yi limitleri dâhilinde işletme;
- Tüm manevraları akıcı ve doğru bir şekilde tamamlama;
- İyi bir muhakeme ve uçağı uçurma yeteneğı; yani, uçuş hedeflerini gerçekleştirmek için sürekli olarak iyi bir muhakeme ve gelişmiş bilgi, yetenek ve tutumları kullanma;
- Havacılık bilgisini uygulama;
- Aday kontrol uçuşunun tamamında uçağın kontrolünü öyle bir şekilde devam ettirmelidir ki; bir prosedürün veya manevranın başarılı sonucu ciddi şekilde şüphe altında olmasın;
- Aşağıdaki sınırlar dâhilinde kalma (bu toleranslar, genel rehberlik içindir; kontrol pilotu, türbülanslı hava koşullarını ve kullanılan uçağın kullanım nitelikleri ve performansını dikkate almalıdır):

Yükseklik:	normal uçuş	± 150ft
Hız:	kalkış ve yaklaşma	+ 15/-5 knot
	tüm diğer uçuş rejimleri	± 15 knot

Gereklilik açısından (a) ve (f) ile karşılaştırıldığında, (b) ve (e) arasındaki maddeler için tamamlama standartları nicel değil, ancak nitel değerlendirmeye dayanmaktadır. Altbölüm 8'de belirtilen kılavuzun kullanımı, bu nitel gerekliliklere dair gerçeğe dayalı ve tutarlı bir değerlendirme ile karar verme sağlar.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.1 LAPL (A)



8. Bilgi, Yetenek ve Tutum Değerlendirme Rehberi

Aşağıdaki tablolar, adayın testin her bölümünü başarılı bir şekilde tamamlamak için ihtiyaç duyduğu bilgi, yetenek ve tutumları değerlendirirken kontrol pilotuna rehberlik sağlamak üzere tasarlanmıştır. Bu, kontrol pilotuna (b)'den (e)'ye kadar Altbölüm 7'de belirtilen tamamlama standartlarını değerlendirmede ve sonucu belirlemede yardımcı olmalıdır.

Aşağıdaki tablolarda her bölüm için, ilgili KSA'larla birlikte bölümün hedeflerinin kısa bir anlatımı yer almaktadır.

Bölüm 1 - Uçuş Öncesi Operasyon ve Ayrılış	
TEM kullanımı dâhil olmak üzere güvenli ve kurallara uygun bir uçuşun planlaması ve hazırlanması. Uçağın yerde ve uçuşa geçiş aşamasında güvenli ve kurallara uygun kullanımı	
Bilgi	<ul style="list-style-type: none">• Uygulanabilir düzenlemeler (havacılık kuralları, operasyonel, lisanslandırma)• Hava durumu bilgisi yorumlama ve anlama• Notam'ların yorumlanması ve anlaşılması• Hava aracı uçuş el kitabı yapısı, ilgili bilgi kullanımı• Havacılık haritalarının yorumlanması ve kullanımı• Telsiz iletişim usulleri ve standart ifade kullanımı (frezyoloji)
Yetenek	<ul style="list-style-type: none">• Uçuş hazırlığı bilgilerinin alınması• Resmi referans dokümanlarda araştırma yapma (örneğin AFM, AIP)• Standart SOP ve kontrol listesi kullanımı• Uçağın düzgün bir şekilde yönetimi• Açık ve kararlı bir şekilde iletişim kurma
Tutum	<ul style="list-style-type: none">• Bilgi arama ve bunları eleştirel bir şekilde değerlendirme• Görev odaklı olmaktan ziyade emniyet odaklı olma• Etkili kararlar alma• Şüphe durumunda kararlı olma• Sınırlı deneyim ve yeteneklerinin farkında olma

Bölüm 2 - Genel Hava Hareketleri	
Tüm kontrol uçuşu boyunca güvenli ve sorunsuz uçak işletimi, uçağın sertifikaya edilmiş zarf sınırlarının farkında olma ve bir sapma meydana geldiğinde güvenli bir uçuşa geri dönme becerisi.	
Bilgi	<ul style="list-style-type: none">• Uçak hücum açısı-güç-konfigürasyon değerleri• Anormal durumdan kurtarma usulleri (stol, stola yaklaşma, spiral dalış)• Spin önleme ve spinden kurtarma usulleri• Yük faktörü (Load-factor) artışının nedenleri ve stol hızına etkisi• Kritik hızlar (örneğin Vs, Vne, Vno, Va) ve ilgili ASI işaretleri
Yetenek	<ul style="list-style-type: none">• İstenilen güç, hız veya dikey hızda trimde, stabil uçuş hattı oluşturma• Düzgün, hassas ve koordineli uçak kullanımı• Hazırlanmış SOP'leri takip ederek düzgün uçuş yolu değişiklikleri• Kurtarma usullerinin doğru ve sistemli uygulanması
Tutum	<ul style="list-style-type: none">• Konumunu ve olası tehditleri (örneğin trafik, arazi, uçuş hattı) fark etme, bu bilgileri güncelleme ve gelecekteki potansiyel durumlarını takip edebilme• Öncelikleri belirleme (FNCM; Fly, Navigate, Communicate, Manage)• Kararlı olma, harekete geçmeden önce şüpheleri ve yanlış anlaşılımları gidermeye çalışma



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.1 LAPL (A)



Bölüm 3 – Yol Boyu Usulleri

A ve B noktaları arasında güvenli ve etkili bir şekilde seyrüsefer yapma, düzenlemelere uygun olarak; uçuşu izleme ve değişen çevrenin farkında olma; gerektiğinde yeterli çözümleri uygulama

Bilgi	<ul style="list-style-type: none">• Seyrüsefer haritalarını açıklama ve haritaları yorumlama• Operasyonel uçuş planı kullanımı• Uçak içi iletişim ekipmanı kullanımı ve limitleri• Uygulanabilir düzenlemeler (hava sahası sınıflandırması, hava durumu minimumları)• R/T gereklilikleri, usulleri ve uygulanabilir standart frezyoloji
Yetenek	<ul style="list-style-type: none">• Uçaktaki seyrüsefer ve iletişim ekipmanlarının etkin kullanımı• İrtifayı korurken gerekli yer izinin düzgün bir şekilde takibi• Açık, kararlı bir şekilde ve zamanında iletişim kurma• Uçuşu yeniden planlama ve divert uygulama
Tutum	<ul style="list-style-type: none">• Mevcut durumun ve muhtemel gelişiminin farkında olma ve proaktif olarak seçenekler üretme• Öncelikleri belirleme (Fly, Navigate, Communicate, Manage) ve iş yükünü yönetme• Etkili kararlar alma ve liderlik gösterme• Diğer trafikler ve olası tehditlerin farkında olma• Gerektiğinde yardım aramaya hazır ve istekli olma (örneğin ATC'den)

Bölüm 4- Yaklaşma ve İniş Usulleri

Düzenlemelere uygun olarak havaalanı bölgesine güvenli varış ve giriş; farklı konfigürasyonlarda emniyetli iniş sağlayacak planlı bir M/T paterni ve stabil yaklaşma; yaklaşma veya inişin tamamlanması

Bilgi	<ul style="list-style-type: none">• Varış usulleri, standart M/T paterni, görerek yaklaşma kartını okuma, briefing yapısı ve amacı• Motor arızası paterni ve uçağın konumlandırma• Farklı rüzgâr ve konfigürasyonlar ile uygun iniş teknikleri• Pas geçiş usulleri ve geçerli SOP'ler• R/T gereklilikleri, usulleri ve uygulanabilir standart frezyoloji• Uçuş sonrası faaliyetler (örneğin uçuş sonrası uçağın kontrolü, logbook kayıtları, uçuş planını kapatma, olay raporlama)
Yetenek	<ul style="list-style-type: none">• Uygulanabilir sınırlar dahilinde icra edilen sistematik konfigürasyon değişiklikleri• Hassas ve stabil yaklaşma paterni• Belirtilen hızda, belirlenen teker koyma bölgesine pozitif teker koyma• Yaklaşma veya iniş iptal etme kararını zamanında verme• Pas geçiş usullerinin doğru ve sistemli uygulanması• Güvenli motor arızası yaklaşma ve iniş
Tutum	<ul style="list-style-type: none">• Diğer trafiklerin, niyetlerinin ve ortaya çıkan etkilerinin farkında olma• Çevreye ve etkilerine dikkat etme (örneğin rüzgâr, güneş, olması muhtemel sis, gece)• Diğer trafikleri dikkate alma• Kararlı R/T iletişimi kurma



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.1 LAPL (A)



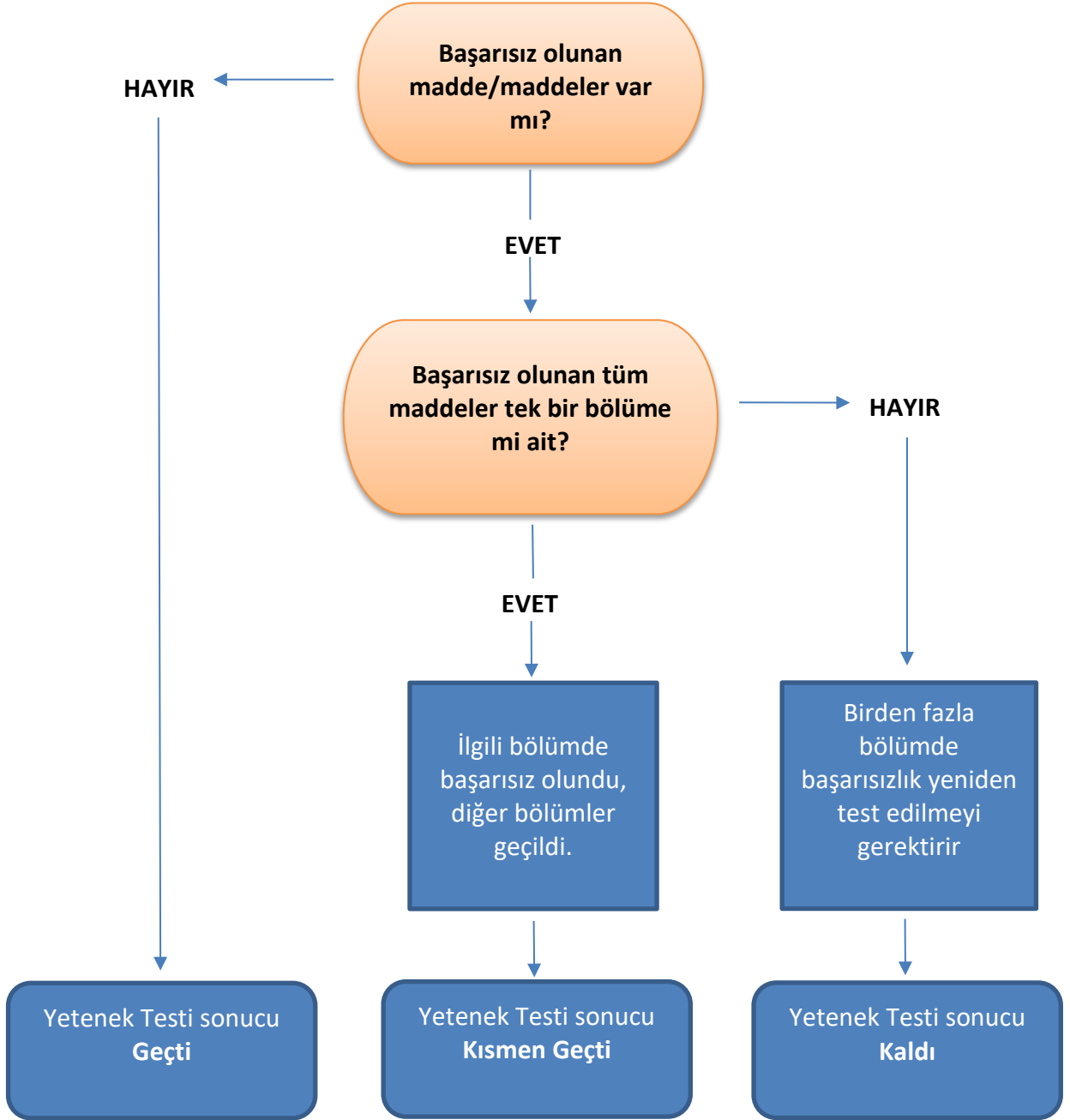
Bölüm 5 - Anormal ve Acil Durum Usulleri

Uygun usulleri kullanarak acil ve anormal durumları tespit etme, değerlendirme ve ele alma, gerekirse güvenli bir uçuşu sürdürmek için uçuşu sonlandırma kararları

Bilgi	<ul style="list-style-type: none">Ezbere bilinmesi gereken acil durum talimatlarıTüm acil durum ve anormal prosedürlerin anlaşılmasıİhtiyatlı iniş metodolojisiAcil ve anormal durumlar için standart ifade kullanımıAcil durumlar ve iletişim kaybı durumları için transponder kodlarıÖncelik belirleme araçları (örneğin PPAA veya FNCM)
Yetenek	<ul style="list-style-type: none">Olması muhtemel bir soruna karşı göstergelerin gelişmiş çapraz kontrolüEzbere bilinmesi gereken acil durum talimatlarının zamanında uygulanmasıGeçerli kontrol listesinin doğru kullanımıAFM'ye göre bir sistem arızası ile başa çıkma yeteneğiDurum değerlendirme, karar alma ve çözüm uygulama
Tutum	<ul style="list-style-type: none">Bilgi toplama ve problem çözmeBilinçli karar vermeGeriye kalan yüksekliğin veya yere varış zamanının farkında olmaBilinçli karar verme ve etkili uygulamaÖncelikleri belirleme (Fly, Navigate, Communicate, Manage)



9. Karar Verme Akış Şeması





KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.1 LAPL (A)



10. Kontrol Uçuşu Sonrası Brifing (Debriefing)

Uçuş sonrası brifing, kontrol pilotunun aday test sonucu hakkında bilgilendirmesi ile başlamalıdır. Bundan sonra kontrol pilotu, adayın güçlü ve zayıf yanlarını vurgulayarak brifingi faydalı hale getirmelidir. Adayın testte başarısız olduğu takdirde kontrol pilotu; aday ve ATO'yu ilave bir eğitim önerisi hakkında bilgilendirmelidir. Adayın yetkili otorite tarafından belirlenen usullere göre itiraz hakkı olduğu belirtilmelidir. Kontrol pilotu adayın onayı ile sorumlu öğretmen pilotun, kıdemli kontrol pilotunun veya SHGM denetçisinin uçuş sonrası brifinge katılmasına izin verebilir.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.1 LAPL (A)



11. İlgili tüm kayıtların tamamlanması

Tüm ilgili kayıtlar tamamlanmalıdır. İlgili kayıtlar, aşağıdaki belgeleri içermelidir ancak bunlarla sınırlı değildir, gerekli tüm belge ve dokümanlar eksiksiz doldurulmalıdır:

- İlgili operasyonel belgeler, uçak uçuş kayıt defteri, ATS uçuş planının kapatılması
- Yetenek testi formu ve kontrol pilotu raporu
- Aday uçuş kayıt defteri

Kalınan veya kısmen geçilen herhangi bir yetenek testi için başarısızlık gerekçesi, kontrol pilotunun raporunda yer almalıdır. Başarısızlık nedeni açık, anlaşılır ve motive edici olmalıdır; sadece başarısız olduğuna dair basit bir ifade uygun veya yeterli değildir. Aynı şekilde yeniden eğitim almaya dair herhangi bir tavsiye, kontrol pilotunun raporuna yazılmalıdır.