



# **KONTROL PİLOTU EL KİTABI**

## **BÖLÜM 2.2 - PPL(A) YETENEK TESTİ**



## KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.2 PPL (A)



### Uygulanabilir Genel Çerçeve

Uçuş kuralları	:	VFR
Operasyon kuralları	:	Part-NCO
Mürettebat kavramı	:	SPO
Ekipman	:	Uçak veya TMG
Uygulanabilir tip veya sınıf	:	TMG, SEP, MEP
Zorunlu kontrol pilotu sertifikası	:	FE(A)



## KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.2 PPL (A)



### 1. Giriş

PPL (A) sahibi bir pilotun imtiyazı, uçaklarla veya TMG' lerle ticari olmayan operasyonlarda herhangi bir gelir elde etmeksizin sorumlu pilot (PIC) ya da ikinci pilot olarak uçmaktır.

Kontrol pilotu yetenek testini yürütürken, PPL (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 PPL (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 2.2 PPL (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.

Testte, adayın tek pilotla uçurulabilen bir uçak ile VFR şartlarda uçabilmesini simüle etmek amaçlanmıştır. Seyrüsefer bölümünde adayın, belirlenmiş en az üç seyrüsefer noktasına (Way-point) sahip bir rotayı tamamlama kabiliyetini göstermesine olanak sağlayan bir süre verilmelidir. Kontrol pilotu uçuş için 90 dakika ve sınavın tamamı 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 PPL (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 sağlık sertifikası
- Telsizle haberleşme yetkinliği ve dil yetkinliği gereklilikleri
- PPL (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 45 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmak ve bu eğitimin en fazla 5 saatinin bir FSTD'de olması
  - 25 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi
  - En az biri kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı ve en az 270 km'lik (150NM) seyrüsefer uçuşunu içeren en az 5 saatlik yalnız seyrüsefer uçuşunu kapsayan 10 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 PPL (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 2.2 PPL (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
- Görüş sınırlama cihazının (Hood) kullanımı
- Normal ve benzetilmiş olarak yapılan acil durumlarda kontrol pilotunun rolü
- Benzetilmiş motor arızası (minimum emniyet irtifası, kumandaların devri).
- Olası durumların idaresi (teknik, hava durumu, 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 de 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 ATO/DTO'da 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 2.2 PPL (A)



### 4. Aday Uçuş Brifingi

Kontrol pilotu, adayın kesintisiz bir şekilde brifing yapmasına izin vermelidir; aday brifingi 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 2.2 PPL (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:

- Adayın brifinginin ardından sorulan tamamlayıcı sorular
- Mevzuat (spesifik ulusal/uluslararası gereklilikler)
- Lisanslandırma (örneğin PPL (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 2.2 PPL (A)



### 6. Yetenek Testi Maddeleri

Tüm bölümlerde kontrol listesi kullanımı, uçağı uçuş yeteneğı, uçağın harici görsel referans ile kontrolü, buzlanma önleme/giderme usullerinin uygulanması.

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"><li>Hususi yolcu taşıma uçuşu için gerekli tüm belgelerin doğru olduğunu kontrol etmek</li><li>Mevcut ve tahmini hava koşullarını değerlendirmek</li><li>Tüm havacılık bilgilerini ve NOTAM'ları değerlendirmek</li><li>Uçuş için gerekli seyirüsefer çizelgesini ve plan haritasını tamamlamak</li><li>Uçuş için gerekli yakıt miktarını belirlemek</li></ul>
b	Ağırlık, denge ve performansı hesaplama	<ul style="list-style-type: none"><li>Ağırlık ve denge formunu doldurmak</li><li>Pist ve tahmini hava koşulları için geçerli olan uçak performans kriterlerinin ve sınırlamalarını hesaplamak, kalkış öncesinde mevcut koşulların değişmesi durumunda ve gerektiğinde hesaplamaları gözden geçirmek</li></ul>
c	Uçak kontrolü ve bakımı	<ul style="list-style-type: none"><li>Uçağın uçuşa hazır olup olmadığını ve bakım kayıt defterini kontrol etmek</li><li>Ayrıntılı olarak açıklandığı üzere uçağın uçuş öncesi kontrollerinin tüm unsurlarını yapmak</li><li>Uçağın uçuş için kullanılabilir ve güvenli bir durumda olduğunu onaylamak</li><li>Tüm gerekli dokümanları kontrol etmek ve tamamlamak</li></ul>
d	Motor çalıştırma ve çalıştırma sonrası usulleri	<ul style="list-style-type: none"><li>Kontrol pilotu için uygun bir yolcu acil durum usulleri brifingini tamamlamak</li><li>Tavsiye edilen tüm motor çalıştırma ve çalıştırma sonrası usullerini tamamlamak</li></ul>
e	Taksi ve hava alanı prosedürleri, kalkış öncesi usuller	<ul style="list-style-type: none"><li>Tavsiye edilen tüm taksi kontrollerini ve prosedürlerini tamamlamak</li><li>Hava alanı işaretlerine ve sinyallerine uymak</li><li>ATC talimatlarına uymak</li><li>Motor çalıştırma dâhil olmak üzere tüm kalkış kontrollerini tamamlamak</li><li>ATC' den kalkış müsaadesi almak</li><li>Yan rüzgâr durumu da dâhil olmak üzere uçak performans kriterlerini doğrulamak</li></ul>
f	Kalkış ve kalkış sonrası kontrol	<ul style="list-style-type: none"><li>Kalkış için uçağı doğru bir şekilde konumlandırmak ve güç kollarının uygun kullanmak</li><li>Kalkış rulesi, yerden kesilme ve ilk tırmanma için tavsiye edilen hızları kullanarak doğru kalkış tekniğini kullanmak</li><li>Güç ve uçak konfigürasyonunu uygun şekilde ayarlayarak güvenli bir tırmanma ve kalkış sağlamak</li><li>Kalkış sonrası gerekli tüm kontrolleri tamamlamak</li></ul>
g	Meydandan ayrılış usulleri	<ul style="list-style-type: none"><li>Gerektiğinde alet kartları veya yayınlanmış diğer bilgileri kullanmak</li><li>Kalkış iznine uygun olarak ve diğer trafikleri dikkate alarak güvenli bir kalkış gerçekleştirmek</li><li>Doğru çevre kontrolü tekniklerini kullanmak</li><li>Havacılık ve ATC düzenleme kurallarına uymak</li><li>İstikamet kontrolünü ve rüzgâr düzeltmesini devam ettirmek</li><li>Gürültü Önleme (Noise Abatement) veya ayrılış usulleri ve ATC talimatlarına uymak</li><li>Gerekli tüm tırmanış kontrollerini tamamlamak</li></ul>
h	ATC'ye uygunluk ve R/T usulleri	<ul style="list-style-type: none"><li>Standart R/T usulleri ve frezyoloji kullanmak</li><li>ATC talimatlarına uygunluk göstermek</li></ul>





## KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.2 PPL (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"><li>Doğru bir çevre kontrolü tekniğini sürdürürken, görerek düz ve ufki uçuşta istikamet, irtifa ve hız kontrolünü sağlamak</li><li>Trimin doğru kullanımını göstermek</li></ul>
c	Tırmanma i. en iyi tırmanma oranı ii. tırmanışlı dönüşler iii. düz uçuşa geçme	<ul style="list-style-type: none"><li>İstikamet kontrolünü ve trimi korumak</li><li>En iyi tırmanma oranı da dâhil olmak üzere istenen hız için trim yapabilmek (VY)</li><li>Gerekli tüm tırmanış kontrollerini tamamlamak</li><li>Trim, hız ve yatış açısını koruyarak belirli istikametlere dönmek</li><li>Çevre kontrolünü uçuş süresince devam ettirmek</li><li>Hava aracını belirlenmiş seviyede/irtifada seyir hızında düz ve ufki uçuşa geçirmek</li><li>Gerekli tüm manevraları ve kontrolleri tamamlamak</li><li>Düz uçuştan veya alçalıştan VSO + 10 kts'de en iyi tırmanış açısı hızına (VX) geçişte istikamet ve trimi korumak</li><li>Gerekli tüm tırmanış kontrollerini tamamlamak</li><li>Trim, hız ve yatış açısını koruyarak belirli istikametlere dönmek</li><li>Çevre kontrolünü devamlı sürdürmek</li><li>Hava aracını istenen seviye/irtifa ve seyir hızındaki konfigürasyonundan düz ve ufki uçuşa geri döndürmek</li><li>Gerekli tüm tırmanış manevra ve kontrollerini tamamlamak</li></ul>
d	Orta yatışlı dönüşler(30°)	<ul style="list-style-type: none"><li>Dönüşler öncesinde, sırasında ve sonrasında doğru çevre kontrolü tekniğini kullanmak</li><li>Belirlenmiş irtifa ve hızı dönüş boyunca muhafaza etmek ve sürdürmek</li><li>30°'lik yatış gerçekleştirmek için dönüş girişini koordine etmek</li><li>Dönüş sonrası irtifa alıp vermeden istenilen istikamette çıkmak, düz ve ufki uçuşa geçmek</li></ul>
e	Keskin (45° yatış) dönüşler (spiral dalışı tanıma ve spiral dalıştan kurtulma dâhil)	<ul style="list-style-type: none"><li>Keskin Dönüş:<ul style="list-style-type: none"><li>Dönüşler öncesinde, sırasında ve sonrasında doğru çevre kontrolü tekniğini kullanmak</li><li>Belirlenmiş irtifa ve hızı dönüş boyunca muhafaza etmek ve sürdürmek</li><li>En az 45°'lik yatış gerçekleştirmek için keskin dönüş girişini koordine etmek ve dönüşü en az 360° boyunca sürdürmek</li><li>Dönüş sonrası irtifa alıp vermeden istenilen istikamette çıkmak, düz ve ufki uçuşa geçmek</li></ul></li><li>Spiral Dalış:<ul style="list-style-type: none"><li>Manevrayı tanımak, çabuk ve doğru kurtarma hareketini başlatmak</li><li>Uçağın herhangi bir limit değerini aşmadan kurtarma hareketine devam etmek</li><li>Gerekli tüm kontrolleri ve manevraları tamamlamak</li></ul></li></ul>
f	Flaplı ve flapsız kritik düşük hava hızında uçuş	<ul style="list-style-type: none"><li>Gerektiğinde manevralardan önce tüm emniyet kontrollerini gözden geçirmek</li><li>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</li><li>Dönüş esnasında emniyetli yatış açısını, hız ve yüksekliği korumak ve istenen yönde dönüşü tamamlamak</li></ul>
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"><li>Stoldan kurtarma çalışmalarından önce emniyet kontrollerini gözden geçirmek</li><li>Ufki veya yatışlı olarak stole giriş ve gerekli uçak konfigürasyonunu seçmek</li><li>Stol girişine kadar istikameti (veya gerektiğinde yatış açısını 10° - 30°) korumak</li><li>Stola yaklaşma, stol başlangıcı ve tam stol belirtilerini tanımak</li><li>Hücum açısını (AoA) azaltarak ve daha sonra güvenli ve stabil bir uçuş hattını yeniden tesis ederek sistematik olarak stoldan kurtarmak</li><li>Gerekli tüm kontrolleri ve manevraları tamamlamak</li><li>Çevre kontrolünü devamlı sürdürmek</li></ul>
h	Alçalma i. güçle ve güçsüz ii. alçalıslı dönüşler (keskin süzülüşlü dönüşler) iii. düz uçuşa geçme	<ul style="list-style-type: none"><li>İstikamet kontrolünü ve trimi korumak</li><li>En iyi süzülüş hızı da dâhil olmak üzere istenen hız için trim yapmak</li><li>Gerekli tüm alçalış kontrollerini tamamlamak</li><li>Trim, hız ve yatış açısını koruyarak belirli istikametlere dönmek</li><li>Çevre kontrolünü devamlı sürdürmek</li><li>Belirlenmiş seviyede/irtifada, seyir hızında hava aracını düz ve ufki uçuşa geçirmek</li><li>Gerekli tüm kontrolleri ve manevraları tamamlamak</li><li>Süzülüş manevrasında artmış stol hızına dair farkındalık göstermek (çok motorlu uçaklarda geçerli değil)</li></ul>



## KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.2 PPL (A)



Bölüm 3 – Yol Boyu Usuller		
a	Uçuş planı, hesabi seyrüsefer ve harita okuma	<ul style="list-style-type: none"><li>Belirlenen rota için hazırlanan VFR uçuş planlamasının tüm unsurlarını, uçuş irtifaları ve güvenli operasyon seviyelerine özellikle bakarak tamamlamak</li><li>Yer özelliklerine ve haritaya bakarak konumu görmek belirlemek</li></ul>
b	İrtifa, baş ve hızın muhafazası	<ul style="list-style-type: none"><li>Görerek uçuş tekniklerini kullanarak uçağın durumunu kontrol etmek</li><li>Belirtilen sınırlar dâhilinde seyrüsefer çizelgesinde (Nav-Log) hesaplanan veya kontrol pilotuna bildirilen, istikamet, yükseklik ve hızı korumak</li></ul>
c	Oryantasyon, zamanlama ve tahmini varış zamanının (ETA) düzeltilmesi, seyrüsefer çizelgesinin tutulması	<ul style="list-style-type: none"><li>Etraftaki arazi, engel ve yasaklı hava sahalarının bilincinde olmak</li><li>Hesaplanan istikametler, yer hızı ve zaman vasıtasıyla seyrüsefer yapmak</li><li>3 dakikalık ETA içerisinde varış yerleri veya dönüş noktalarına ulaşmak</li><li>Uçuşun ilerlemesi ve yakıt durumunu izlemek için bir Nav-Log tutmak</li></ul>
d	Yedek havaalanına yönelme (Divert) (planlama ve uygulama)	<ul style="list-style-type: none"><li>Planlanmamış divert sırasında gereken istikamet, yer hızı, ETA ve yakıt hesabı yapmak</li><li>Yeni varış yerine gitmek için emniyet irtifasını hesaplamak</li><li>Hesaplanan istikamet, yer hızı ve zaman vasıtasıyla seyrüsefer yapmak</li><li>Nav-Log'da hesaplanan veya kontrol pilotuna bildirilen limitler dâhilinde istikamet, irtifa ve hızı korumak</li></ul>
e	Radyo seyrüsefer yardımcılarının kullanılması	<ul style="list-style-type: none"><li>Gerekli görülen veya kontrol pilotu tarafından belirtilmiş uygun radyo ve seyrüsefer yardımcılarını seçmek ve tanımlamak</li><li>Kontrol pilotu tarafından gerekli görüldüğü durumlarda radyo seyrüsefer cihazları kullanarak uçak konumu belirlemek ve kaydetmek</li><li>Belirlenmiş seyrüsefer yardımcılarını kullanarak belirli rotaları veya radyalleri önleyip takip edebilmek</li></ul>
f	Temel alet uçuş kontrolleri (benzetilmiş IMC'de 180°'lik dönüş)	<ul style="list-style-type: none"><li>Yalnızca uçuş aletlerine bakarak hava aracına manevra yaptırmada yetkinlik göstermek</li><li>Uygun bir alet kontrol tekniğini kullanmak ve belirtilen sınırlar dâhilinde uçuşu sürdürmek için çapraz kontrolü sağlamak</li><li>İstikamet göstergesi kullanılarak standart yatış oranı ile 180°'lik dönüş yapmak</li></ul>
g	Uçuş yönetimi (kontroller, yakıt sistemleri ve karbüratör buzlanması vs.)	<ul style="list-style-type: none"><li>Gerekli tüm kontrolleri ve manevraları tamamlamak</li><li>AFM uyarınca seyir veya havada kalma süresi için motor gücünü ayarlamak</li><li>Menzil veya uçulabilecek maksimum süre için yakıt tüketimini uygun olarak ayarlamak ve izlemek</li><li>Uygun olduğu takdirde karbüratör buzlanması için düzenli kontroller yapmak</li><li>İyi bir havacılık yaklaşımı ve kokpit yönetimi göstermek</li></ul>
h	ATC talimatlarına uyum ve R/T usulleri	<ul style="list-style-type: none"><li>Altimetreleri QNH veya Standart basınç ayarına uygun olarak ayarlamak ve çapraz kontrol yapmak</li><li>Tamamen doğru frezyoloji kullanarak çift yönlü R/T iletişimini sürdürmek</li><li>ATC izinleri veya uçuş bilgilerini uygun olarak elde etmek</li><li>Gerektiğinde ATC izinleri ve talimatlarına uymak</li></ul>



## KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.2 PPL (A)



### Bölüm 4 - Yaklaşma ve İniş Usulleri

a	Meydana varış usulleri	<ul style="list-style-type: none"><li>Gerekli tüm kontrolleri ve manevraları tamamlamak</li><li>Altimetreleri kontrol listesine uygun olarak ayarlamak ve gerektiğinde çapraz kontrol yapmak</li><li>Yayınlanmış varış usulü veya iznine uyum göstermek</li><li>Yeterli çevre kontrolü ve çarpışmayı önlemeyi sürdürmek</li></ul>
b	Hassas iniş (kısa pist inişi), yan rüzgârla iniş, uygun koşullar mevcut ise,	<ul style="list-style-type: none"><li>Hava ve rüzgâr koşulları, pist yüzeyi ve engelleri gözden geçirmek</li><li>İniş alanıyla meydan turunu ve oryantasyonu planlamak ve takip etmek</li><li>Meydan turu için önerilen yaklaşma konfigürasyonunun belirleyerek, stabil bir yaklaşmayı korumak için alçalma hızı ve oranını sağlamak</li></ul>
c	Flapsız iniş	<ul style="list-style-type: none"><li>Tavsiye edilen hızda seçilen teker koyma noktasına ulaşmak</li></ul>
d	Rölanti gücü ile inişe yaklaşma (yalnızca SE)	<ul style="list-style-type: none"><li>Emniyetli bir inişi gerçekleştirmek için çok az ya da hiç sürüklenme olmadan ve yan rüzgâr düzeltmesiyle alçalmayı ve palyeyi ayarlamak</li><li>Teker koyduktan sonra istikamet kontrolünü sürdürmek ve güvenle durmak için fren uygulamak</li></ul>
e	Touch and Go (Teker koyma ve tekrar kalkış)	<ul style="list-style-type: none"><li>Gerekli tüm kontrolleri ve manevraları tamamlamak</li><li>İstikamet kontrolünü sürdürmek</li><li>Gerekli konfigürasyon değişikliklerini yapmak (flap toplama)</li><li>Kalkış için uygun gücü uygulamak</li></ul>
f	Düşük irtifadan Pas geçiş	<ul style="list-style-type: none"><li>Talimat verildiğinde veya gerekli olduğu düşünüldüğünde yaklaşmayı iptal etmek için zamanında karar vermek</li><li>Denge ve istikamet kontrolünü sürdürerek güvenli bir tırmanmayı başlatmak için uygun güç uygulamak ve uçak durumunu kontrol etmek</li><li>VY veya VX 'de pozitif bir tırmanma gerçekleştirmek için konfigürasyon ve hızı uygun olarak ayarlamak</li><li>Güvenli bir manevra irtifasına ulaşılan kadar kalkış gücünü sürdürmek ve daha sonra normal bir tırmanma konfigürasyonu ve hızını ayarlamak</li><li>Gerekli tüm kontrolleri ve manevraları tamamlamak</li></ul>
g	ATC talimatlarına uyum ve R/T usulleri	<ul style="list-style-type: none"><li>Doğru R/T frezyolojisi kullanarak ATC izinleri almak ve bunlara uymak</li><li>Meydan turundaki diğer trafikler ile ayrımı sürdürmek için meydan turu/hızını ayarlamak</li><li>R/T ve çevre kontrolü vasıtasıyla diğer trafiklerin farkında olmak</li></ul>

### Bölüm 5 – Anormal ve Acil Durum Usulleri

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



## KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.2 PPL (A)



### Bölüm 6- Benzetilmiş Asimetrik Uçuş ve İlgili Sınıf Ya da Tip Usulleri

a	Kalkış esnasında benzetilmiş motor arızası (emniyetli bir irtifada)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Benzetilmiş motor arızası sonrasında uçak istikameti ve hız kontrolünü sürdürmek</li><li>• Arızalı olan motoru tespit etmek</li><li>• Uygulamaları ve kontrol listesini tamamlamak</li><li>• Trimde VYSE ile güvenli tırmanmayı sağlamak</li></ul>
b	Asimetrik yaklaşma ve pas geçiş	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gözerek şartlarda asimetrik güç ile bir meydan turu ve son yaklaşma yapmak</li><li>• Doğru konfigürasyonda stabil (trimli) bir yaklaşmayı sürdürmek</li><li>• Asimetrik yaklaşmayı iptal edebilmek için uygun irtifa/yükseklikte (ACH) veya buna ulaşmadan önce net bir iniş yapma/pas geçme kararı vermek</li><li>• ACH'de veya talimat verildiğinde, VYSE'de önerilen konfigürasyonda güvenli bir tırmanış sağlamak için pas geçmeyi gerçekleştirmek</li></ul>
c	Asimetrik yaklaşma ve tam duruşlu iniş	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gözerek şartlarda asimetrik güç ile bir meydan turu ve son yaklaşma yapmak</li><li>• Doğru konfigürasyonda stabil (trimli) bir yaklaşmayı sürdürmek</li><li>• ACH sırasında veya öncesinde net bir iniş kararı vermek</li><li>• Uygun iniş alanına tavsiye edilen hız/konfigürasyonda güvenli bir iniş gerçekleştirmek</li></ul>
d	Motor susturma ve yeniden çalıştırma	<ul style="list-style-type: none"><li>• Güvenli irtifada tam motor susturma sırasında istikamet, irtifa, hız ve denge (trim) bakımından hava aracını kontrol etmek, doğru uygulamaları ve kontrolleri gerçekleştirmek</li><li>• Kontrol listesine göre motoru yeniden çalıştırma esnasında, hava aracı istikameti, yüksekliği ve hızını kontrol edebilmek ve tekrar uçağı simetrik olarak düz ve ufku uçuşa geçirmek</li></ul>
e	ATC'nin talimatlarına uyum ve R/T usulleri	<ul style="list-style-type: none"><li>• ATC'yi anormal uçuş durumu ve gerekli her türlü yardım konusunda bilgilendirmek</li><li>• ATC usulleri ve talimatlarına uymak</li><li>• Hava durumu, pist yüzey koşulları, engeller ve diğer hava trafiğine göre trafik paternini ayarlamak</li><li>• Uçak performansına göre konfigürasyon ve meydan paternini ayarlamak</li><li>• Gerekli kontrolleri ve uygulamaları tamamlamak</li></ul>
f	Uygulanabilir olduğu takdirde sınıf veya tip yetkisi yetenek testinin ilgili maddeleri: i. uçak sistemleri (otomatik pilot dahil) ii. basınçlandırma sisteminin kullanımı iii. buz çözücü ve buzlanmayı önleyici sistemlerin kullanımı	<ul style="list-style-type: none"><li>• Otomatik pilotun kullanılması dâhil olmak üzere uçak sistemleri</li><li>• Basınçlandırma sisteminin çalışması</li><li>• Buzlanma giderici ve önleyici sistemini kullanmak</li><li>• Uygun olduğu şekilde uçak sistemlerini çalıştırma yeteneğini gösterebilmek</li><li>• Kalkıştan vazgeçmek (makul bir hızda)</li><li>• Kalkış rule mesafesinin ilk bölümünde benzetilmiş bir acil durum sonrasında uçağı pist üzerinde güvenli bir şekilde durdurmak</li></ul>
g	Sözlü sorular	<ul style="list-style-type: none"><li>• Uçuş testi için kullanılan uçağın bakımı, işletimi, acil durumda kullanımı ve limitlerine dair bilgi seviyesi göstermek</li></ul>



## KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.2 PPL (A)



### 7. Tamamlama Standardı

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

- Uçağı limitleri dâhilinde işletme;
- Tüm manevraları akıcı ve doğru bir şekilde tamamlama;
- İyi bir muhakeme ve uçuş yeteneği sergileme; 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
	benzetilmiş motor arızası durumunda	± 200 ft (yalnızca ME)
Seyrüsefer yardımcılarının kullanılması veya izlenmesi:	normal uçuş	± 10°
	benzetilmiş motor arızası durumunda	± 15° (yalnızca ME)
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 2.2 PPL (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.

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

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



## KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.2 PPL (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

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

### 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

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



## KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.2 PPL (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

<b>Bilgi</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Ezbere bilinmesi gereken acil durum talimatları</li><li>Tüm acil durum ve anormal prosedürlerin anlaşılması</li><li>İhtiyatlı iniş metodolojisi</li><li>Acil ve anormal durumlar için standart ifade kullanımı</li><li>Acil durumlar ve iletişim kaybı durumları için transponder kodları</li><li>Öncelik belirleme araçları (örneğin PPAA veya FNCM)</li></ul>
<b>Yetenek</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Olması muhtemel bir soruna karşı göstergelerin gelişmiş bir çapraz kontrolü</li><li>Ezbere bilinmesi gereken acil durum talimatlarının zamanında uygulanması</li><li>Geçerli kontrol listesinin doğru kullanımı</li><li>AFM'ye göre bir sistem arızası ile başa çıkma yeteneği</li><li>Durum değerlendirme, karar alma ve çözüm uygulama</li></ul>
<b>Tutum</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Bilgi toplama ve problem çözme</li><li>Bilinçli karar verme</li><li>Geriye kalan yüksekliğin veya yere varış zamanının farkında olma</li><li>Bilinçli karar verme ve etkili uygulama</li><li>Öncelikleri belirleme (Fly, Navigate, Communicate, Manage)</li></ul>

### Bölüm 6- Benzetilmiş Asimetrik Uçuş ve İlgili Sınıf Ya da Tip Maddeleri

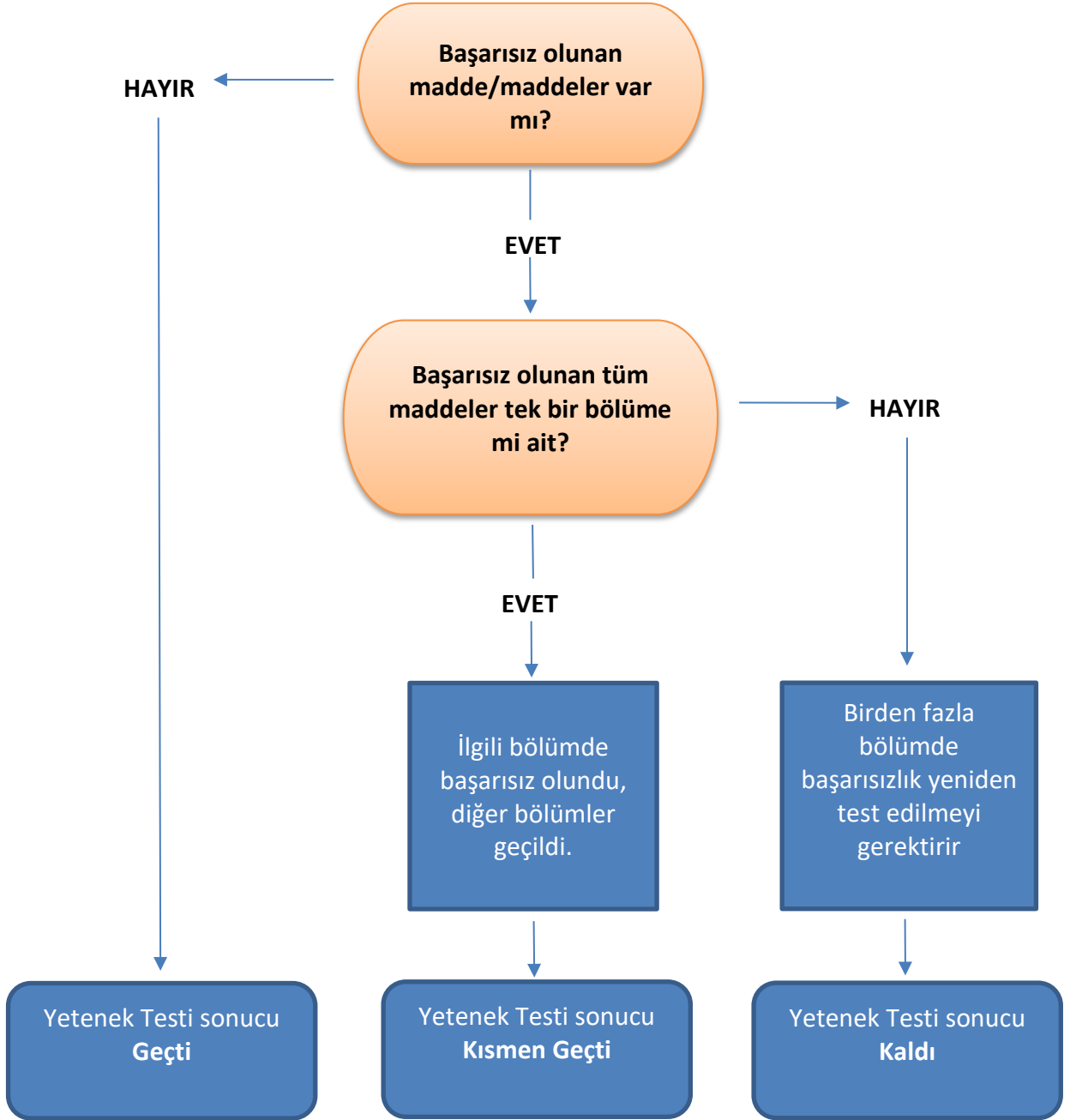
Motor arızası sırasında ve sonrasında güvenli asimetrik operasyon; kalkış, tırmanış, yaklaşma, iniş ve pas geçme sırasında tek motor ile uçuş hattı yönetimi; performans kısıtlama konuları

<b>Bilgi</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Tek motor kontrol edilebilirlik ve performans arasındaki fark</li><li>Performansın fazla güç ile ilişkili olduğunu anlama</li><li>Çok motora özgü hızlar ve bunlarla ilgili işaretlemeler (örneğin Vsse, Vxse, Vyse, Vmca)</li><li>Ezbere bilinmesi gereken acil durum talimatları</li><li>Motor arızası acil durum prosedürü</li><li>Özel sistemlerin çalışması ve sınırlamaları (örneğin basınçlandırma, buzlanma önleyici/giderici)</li></ul>
<b>Yetenek</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Benzetilmiş motor arızası esnasında uçak kontrolünü sağlama ve istikrarlı bir uçuş hattı oluşturma</li><li>Ezbere bilinmesi gereken acil durum talimatlarının zamanında uygulanması</li><li>Geçerli kontrol listesinin doğru kullanımı</li><li>Uçak konfigürasyonunun tek motorlu operasyona uyarlanması</li><li>Acil ve anormal durumlar için standart ifade kullanımı (yani tek motorlu durum)</li><li>Özel uçak sistemlerinin uygun kullanımı (örneğin basınçlandırma, buzlanma önleyici/giderici)</li></ul>
<b>Tutum</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Performans sınırlamalarını bilme, buna uygun hareket etme ve emniyetli bir yaklaşma planlama</li><li>Tek motorlu çalışma kapsamında mevcut durumun değerlendirilmesi</li><li>Gerçekçi ve etkili karar verme</li><li>Beklenti ve iş yükü yönetimi</li></ul>





9. Karar Verme Akış Şeması





## KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 2.2 PPL (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; adayı 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 2.2 PPL (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.