



SİVİL HAVACILIK GENEL
MÜDÜRLÜĞÜ

BÖLÜM 5.3

TR SP/MP (H) YETENEK / YETERLİLİK TESTİ



**Kontrol Pilotu
El Kitabı**



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 5.3 TR SP/MP (H)



Uygulanabilir Genel Çerçeve (SPH TR Yetenek veya Yeterlilik Testi)

Uçuş kuralları	: VFR, VFR/IFR
Operasyon kuralları*	: Part-CAT, SPA, NCO veya Part-SPO
Mürettebat kavramı	: SPO, MPO, SPO/MPO
Ekipman	: Helikopter, FSTD
Uygulanabilir tip veya sınıf**	: SEP, SET, MET (Kompleks motor dışında tek pilotlu helikopter)
Zorunlu kontrol pilotu sertifikası	: FE/TRE/SFE (IR imtiyazları ile beraber) test/kontrol IR yeterlilik testi ile birleştirildiğinde.

Uygulanabilir Genel Çerçeve (SPH / MPH TR Yetenek veya Yeterlilik Testi)

Uçuş kuralları	: VFR, VFR/IFR
Operasyon kuralları*	: Part-CAT, SPA, NCC veya Part-SPO
Mürettebat kavramı	: SPH, MPH, SPH/MPH
Ekipman	: FFS; FSTD ile beraber Helikopter, Helikopter
Uygulanabilir tip veya sınıf**	: SET, MET (Kompleks motorlu helikopter)
Zorunlu kontrol pilotu sertifikası	: TRE/SFE (IR imtiyazları ile beraber) test/kontrol IR yeterlilik testi ile birleştirildiğinde.

Not: (*): Operasyonel kurallara uymak kontrol pilotunun sorumluluğundadır.

Not ()**: EASA Type Rating & License Endorsement List'e başvur. Helikopterin kompleks motorlu olduğunu belirten Part-FCL hükmü referans alınır.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 5.3 TR SP/MP (H)



1. Giriş

TR testinin/kontrolün amacı, adayın geçerli helikopter tipinin VFR ve IFR (IR yetkisi varsa) kapsamında emniyetli bir şekilde çalıştırılması için gerekli standart bilgi ve beceriyi kazandığını veya koruduğunu belirlemektir. TR testi/kontrolü, sahip olunan ilgili pilot lisansının imtiyazları dahilinde, uygun olduğu şekilde sorumlu pilotun (PIC) veya yardımcı pilotun ekip konsepti ve görevlerine uygun olmalıdır.

Bir tip yetkisi testinin "ikinci pilot", "Yalnızca VFR" veya "Çok pilotlu operasyon" gibi sınırlı ayrıcalıklarla planlanması durumunda (karmaşık motorlu tek pilotlu helikopterler hariç), bu tür bir sınırlama kontrol pilotu tarafından yetenek testi veya yeterlilik kontrol raporu formuna kaydedilmelidir.

Kompleks motorlu helikopterler için yetenek testi veya yeterlilik kontrolü, tek pilotlu tip yetkisi veya çok pilotlu tip yetkisi şeklinde gerçekleştirilmelidir. Hem tekli hem de çok pilotlu tip yetkisinin bir kombinasyonu, yalnızca yeterlilik kontrolü durumunda mümkündür ve Ek 8 kredi kriterleri geçerli olmadığı sürece, IR imtiyazları ile birleştirilebilir.

Farklı mürettebat konseptleri için test içeriği alt bölüm 6'da verilmektedir.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 5.3 TR SP/MP (H)



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.

Tip yetkisi testi/kontrolü, IR(H) imtiyazlarının başka helikopter tiplerine veya IR'ye genişletilmesiyle birleştirilirse temdit/yenileme için, yaklaşımlardan en az biri PBN olacak ve mümkün olduğunca simüle edilmiş bir ticari hava taşımacılığı ortamında gerçekleştirilecektir.

Uçuş Ekibi Eşleşmesinin Kontrolü

Adayların FSTD'yi/helikopteri sorumlu pilotun veya ikinci pilotun görev yaptığı bir pozisyondan uçurmaları gerekecektir.

Tek pilot durumda, test diğer mürettebat yokmuş gibi uygulanacak,

Çok pilotlu durumda, çok pilotlu helikopter veya tek pilotlu helikopter testi/kontrol çok pilotlu operasyonlarda çalıştırıldığında, çok mürettebatlı bir ortamda gerçekleştirilecektir. Başka bir başvuru sahibi veya bir SFI'nin MPH/MPO imtiyazına sahip başka bir tip yetkisine sahip pilot, ikinci pilot olarak görev yapabilir. Helikopter kullanılması durumunda ikinci pilot, kontrol pilotu veya eğitmen olacaktır.

Önkoşullar:

- Pasaport veya kimlik kartı
- PPL (H) veya daha yüksek pilot lisansı
- 1. Sınıf (OML içeren) veya 2. sınıf (OSL içeren) sağlık sertifikası
- Telsizle haberleşme yetkinliği ve dil yetkinliği gereklilikleri
- Minimum uçuş tecrübesi ve eğitimini gösteren uçuş logbook kayıtları
- ATO tarafından doldurulan ve onaylanan ilgili TR (H) yetenek testi formu
- Hava aracı belgeleri
- Güncel seyrüsefer haritaları ve mevcutsa veri tabanı
- Kontrol uçuşlarını kapsayan hava aracı sigortası
- Uçuş safhası için spesifik ekipmanlar

Yetenek testi için ek olarak:

- ATO tarafından verilmiş TR kurs bitirme sertifikası (tek veya çok pilot eğitimini belirten)
- MPO imtiyazları için, yalnızca kompleks motorlu helikopterler dışında, bir MCC sertifikasına sahip olun veya MCC kredi gereksinimlerini karşılayın. ATPL teorik bilgi sınavların geçme şartı artık geçerli olmayacaktır.

Temdit yeterlilik kontrolü için ek olarak:

- Yetkinin geçerlilik süresi içerisinde ilgili helikopter tipinde en az 2 saati pilot olarak tamamlamak. Yeterlilik kontrolünün süresi 2 saate sayılabilir.
- İlgili sektör için bir operatörde Ek 10'a uygun olarak EBT pratik değerlendirmesini tamamlandığında tip yetkisi yeterlilik kontrolü için tam kredi alacaktır



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 5.3 TR SP/MP (H)



Yenileme yeterlilik kontrolü için ek olarak:

- ATO tarafından verilmiş TR tazeleme kursu bitirme sertifikası (tek veya çok pilot eğitimini belirten)
- Aday, bir pilot lisansında söz konusu yetkinin imtiyazlarını kullanmaya yetkili, ICAO Ek 1'e uygun olarak üçüncü bir ülke tarafından yayınlanmış geçerli bir tip yetkisine sahip olacaktır..

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 5.3 TR SP/MP (H)



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-CAT/NCC/NCO, NAA, ATO veya test gereklilikleri)
- PIC kontrol pilotudur; Adayın, anormal/acil durum prosedürleri dışında, sorumlu pilot veya ikinci pilot görevleri varmış gibi özerk hareket etmesi ve test/kontrol sırasında PF olarak görev yapması,
- Testin belirli kısımlarında telsiz iletişimin kullanılması
- Görüş kısıtlayıcı teçhizat kullanımı
- Otomasyon ve uçuş yönetim sisteminin kullanımı
- Normal ve benzetilmiş olarak yapılan acil durumlarda kontrol pilotunun rolü
- Benzetilmiş motor arızası (minimum emniyet irtifası, motor kontrollerinin idaresi)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 havacılığa yatkınlık 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; tek motor arızasını içeren
- İniş performansı; helikopter pisti veya pist konma noktasının seçimi ve kabul edilebilir toleranslarda farklı iniş türleri
- Yan rüzgarında kalkış ve iniş;
- Seyrüsefer bölümünün doğruluğu
- Benzetilmiş emercensiler

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, IMC otorotatif iniş ve benzetilmiş motor arızaları usulleri vb. gibi manevralar için önemlidir.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 5.3 TR SP/MP (H)



4. Aday Uçuş Brifingi

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

- Zaman çizelgesi (örneğin slot planlaması, iniş 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 5.3 TR SP/MP (H)



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 PPL (H) 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 5.3 TR SP/MP (H)



6. Yetenek ve Yeterlilik Testi Maddeleri

Kontrol listesi kullanımı, uçağı uçuşma yeteneğı, helikopterin harici görsel referans ile kontrolü, buzlanma önleme/giderme usulleri ile MCC konsepti uygulanması tüm bölümlerde geçerlidir.

Testin bölümlerinde veya tamamında FSTD kullanılması durumunda, FSTD uygunluğu doğrulanmalı ve uygulanabilir limitler değerlendirilmelidir.

Zorunlu öğeler Ek 9'a uygun olarak sol sütunda M harfiyle belirtilmiştir. Genişletilmiş kılavuz ve ek açıklamalar sağ sütunda verilmiştir.

Eğer tip yetkisi ile beraber IR imtiyazları da yenileme/temdit/uzatma yapılacaksa ilgili helikopter tipinde Ek-9 a uygun şekilde testin Bölüm 5 i tamamlanmalıdır. Yıldızlı öğeler (*) yalnızca gerçek veya simüle edilmiş IMC'deki aletler referans alınarak uçulur.

Aşağıdaki tabloda farklı olası mürettebat konseptleri için test içeriğı verilmektedir:

Other than complex-motor powered single-pilot helicopter					
Test/Check	SPO	MPO	SPO to MPO (Initial)	MPO to SPO (Initial)	MPO+SPO
Initial Issue	Sections 1-5	Sections 1-5	Refer to OSD	Refer to OSD	n/a
Revalidation / Renewal	Sections 1-4 Section 5 IR Sections 6, if applicable	Sections 1-4 Section 5 IR Sections 6, if applicable	n/a	n/a	Complete the check in MPO and additionally in SPO environment: SE Helicopters 2.1 take-off and 2.6 and 2.6.1 autorotative descent and autorotative landing; ME Helicopters 2.1 take-off and 2.4 and 2.4.1 engine failures shortly before and shortly after reaching TDP; IR privileges, in addition to above, one approach of Section 5, unless the criteria of Appendix 8 are met;

Not: Kompleks motorla çalışan tek pilotlu sistemler dışındaki çok pilotlu operasyonlara ilişkin kısıtlamayı kaldırmak için helikopter tip yetkisi için, tek pilotlu ortamda son sütun, uygun olduğu şekilde belirtilen manevraları ve prosedürleri içeren bir yeterlilik kontrolünü tamamlayacaktır.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 5.3 TR SP/MP (H)



Complex-motor powered single or multi pilot helicopter

Test/Check	SPH	MPH	MPH to SPH (Initial)	MPO+SPO
Initial Issue	Sections 1-5	Sections 1-5	Refer to OSD	n/a
Revalidation / Renewal	Sections 1-4 Section 5 IR Sections 6, if applicable	Sections 1-4 Section 5 IR Sections 6, if applicable	n/a	Complete the check in MPH and additionally in Single-pilot environment: SE Helicopters 2.1 take-off and 2.6 and 2.6.1 autorotative descent and autorotative landing; ME Helicopters 2.1 take-off and 2.4 and 2.4.1 engine failures shortly before and shortly after reaching TDP; IR privileges, in addition to above, one approach of Section 5, unless the criteria of Appendix 8 are met;

Operasyonel uygunluk verilerinde (OSD) aksi belirtilmedikçe, yetenek testi ve yeterlilik kontrolü bu Ek 9'a uygun olacaktır.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI

BÖLÜM 5.3 TR SP/MP (H)



BÖLÜM 1 Uçuş Öncesi Hazırlıkları ve Kontrolleri

1.1 M	Helikopterin harici kontrollerinin yapılması parçaların yerlerinin ve fonksiyonlarının incelemesi.	<ul style="list-style-type: none">• Uçuş için gerekli tüm belgelerin taşındığını ve doğru olduğunu kontrol edin• helikopterin hizmet verilebilirlik kaydını ve teknik kayıtlarını kontrol edin• helikopterin uçuş için kullanılabilir ve emniyetli durumda olduğunun teyit edilmesi• uygun bir yolcu acil durum prosedürü brifingini tamamlamak• helikopterin tüm unsurlarını yerine getirmek için onaylanmış bir kontrol listesi kullanmak Uçuş öncesi inceleme, bileşenlerin ve işlevlerin kontrol pilotu tarafından gerektiği gibi tanımlanması
1.2 M	Kokpit kontrolü	<ul style="list-style-type: none">• kokpitteki tüm gevşek eşyaların sabitlendiğinden emin olun• kontrol listesinde, Uçuş El Kitabında veya diğer belgelerde ayrıntılı olarak belirtildiği şekilde helikopterin iç ve kokpit uçuş öncesi denetimlerinin tüm unsurlarını tamamlamak
1.3 M	Çalıştırma prosedürleri, radyo ve seyrüsefer ekipmanı kontrolü, seyrüsefer ve haberleşme frekanslarının seçilmesi ve ayarlanması.	<ul style="list-style-type: none">• kokpitteki tüm gevşek eşyaların sabitlendiğinden emin olun• kontrol listesinde, Uçuş El Kitabında veya diğer belgelerde ayrıntılı olarak belirtildiği şekilde helikopterin iç ve kokpit uçuş öncesi denetimlerinin tüm unsurlarını tamamlamak• önerilen tüm iletişim ve navigasyon ekipmanlarını tamamlayın• uygun frekansları ve transponder kodlarını seçip ayarlayın• HSI, RMI, OBS, CDI ve FD, gibi tüm ekranları ve enstrümanları uygun olduğu şekilde doğru şekilde ayarlayın
1.4 M	ATC talimatlarına veya öğretmenin talimatlarına uygun olarak taksi yapma/havır yapma	<ul style="list-style-type: none">• önerilen tüm taksi kontrollerini ve prosedürlerini tamamlayın• ATC talimatlarına, havaalanı işaretlerine ve sinyallerine uyun• diğer uçaklardan ve engellerden yeterli mesafeyi koruyun• standart RTF prosedürlerini ve deyimlerini kullanın
1.5 M	Kalkış öncesi prosedürleri ve kontrolleri	<ul style="list-style-type: none">• onaylı bir araç kullanarak önerilen kontrol listesi tüm kalkış öncesi kontrolleri tamamlayın• ATC iznini alın ve ATC talimatlarını izleyin• gerekli tüm kalkış sonrası kontrolleri tamamlayın• gerektiği şekilde çizelgeleri veya diğer yayınlanmış bilgileri kullanın• doğru gözetleme tekniklerini kullanın• Hava Kurallarına ve ATC düzenlemelerine uyun• standart R/T prosedürlerini ve deyimleri kullanın• ATC talimatlarına uyun• gerektiği şekilde yolcu ve mürettebat özetini tamamlayın• özellikle yolculara güvenlik ve konfor dikkat ederek yerde ve havada çalışmak

BÖLÜM 2 Uçuş Manevraları ve Usulleri

2.1 M	Kalkışlar (çeşitli profiller)	<ul style="list-style-type: none">• havır durumundan bir kalkışı/geçiş göstermek denetçi için ayrıntılı olarak anlatılmalıdır.• yön kontrolünü ve dengeyi koruyun• gerekli tüm kontrolleri ve tatbikatları tamamlayın• baştan sona gözetlemeyi sürdürün• gerektiğinde ATC iznini alın
2.2 M	Yamaç ve yan rügarında kalkışlar ve inişler	<ul style="list-style-type: none">• yamaçta bir iniş alanı belirleyin ve keşif yapın• HDG'yi, yer pozisyonunu koruyun ve helikopterin hareketini önleyin• inişten sonra kontrolleri merkezileştirin• kalkış öncesinde ön konum kontrolleri• gerekli tüm kontrolleri ve tatbikatları tamamlayın• baştan sona gözetlemeyi sürdürün
2.3 M	Azami kalkış ağırlığında kalkış (gerçek veya benzetilmiş azami kalkış ağırlığı).	<ul style="list-style-type: none">• kalkış ve geçiş için uygun bir teknik kullanın• yön kontrolünü ve dengeyi koruyun• gerekli tüm kontrolleri ve tatbikatları tamamlayın• baştan sona gözetlemeyi sürdürün



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 5.3 TR SP/MP (H)



2.4 M	Kalkışta TDP'ye veya DPATO'ya ulaşmadan hemen önce benzetilmiş motor arızası ile kalkış.	<ul style="list-style-type: none">• sürüklenme ve yuvarlanma eğilimini durdurmak• sapma eğilimini durdurmak• RRPM'yi kontrol etme• mevcut RRPM ile konmayı yumuşatır: döngüsel olarak merkezileştirir, düşürür toplu olarak fren uygular (tekerlekli alt takım helikopterleri için) ve helikopteri minimum mesafede durdurur• motor(lar)ın limitler dahilinde çalışmasını sağlamak• acil veya anormal durumu analiz etmek ve uygun olanı planı uygulamak• anormal veya acil durum tatbikatları yürütmek• onaylamak için uygun anormal veya acil durum kontrol listesini kullanın• uygun acil durum R/T çağrılarının iletilmesi (muayene eden kişiye simüle edilmiş)
2.4.1 M	TDP'ye veya DPATO'ya ulaştıktan hemen sonra benzetilmiş motor arızası ile kalkış.	<ul style="list-style-type: none">• en iyi hızı ve RRPM'yi seçerek helikopter performansını optimize edin• RRPM'yi kontrol edin ve çalışan motorları sınırlar dahilinde tutun• onaylanmış/önerilen bir OEI profiline uymak• acil veya anormal durumu analiz etmek ve uygun olanı planı uygulamak• anormal veya acil durum tatbikatları yürütmek• Helikopterin güvenli bir şekilde kurtarılmasını sağlamak için ilave eylemleri planlamak ve yürütmek,• onaylamak için uygun anormal veya acil durum kontrol listesini kullanın• uygun acil durum R/T çağrılarının iletilmesi (muayene eden kişiye simüle edilmiş)
2.5 M	Belirtilmiş istikametlere tırmanışlı ve süzülüşlü dönüşler.	<ul style="list-style-type: none">• tırmanış/inişi kurmak ve belirlenmiş yüksekliğe, istikametlere doğru dönüşleri yapmak,• görsel tutumu kullanarak helikopterin irtifasını ve yönünü kontrol etmek• baştan sona kontrol ve dengeyi koruyun• gerekli tüm kontrolleri ve tatbikatları tamamlayın• baştan sona gözetlemeyi sürdürün
2.5.1 M	Sadece aletler referans alınarak 30° yatışlarla, sola ve sağa 180° ila 360° lik dönüşler..	<p>Görüş sınırlayıcı cihazın kullanımıyla veya FFS'de DVE/IMC'de:</p> <ul style="list-style-type: none">• İrtifayı/yüksekliği ve hızı korurken belirlenen yere dik dönüşler yapın (30 derecelik yatış açısı ile)• alet tarama tekniklerini kullanarak helikopterin irtifasını, hızını ve yönünü kontrol etmek• uygun olduğunda trim sistemini kullanın• baştan sona dengeyi koruyun
2.6 M	Otorotatif süzülüş.	<ul style="list-style-type: none">• belirlenen otorotasyon için bir alan ve yükseklik/irtifa seçin• HASEL (veya diğer uygun) kontrolleri yürütmek• otorotasyon manevrasını başlatın (sözlü uyarıyla)• aday gösterilen teknik için uygun parametreleri elde etmek• otorotasyon sırasında RRPM'yi hareket ettirerek kontrol edin varsa kolektif veya kısma (yalnızca uygunsa ve• motoru yeniden başlatma prosedürlerini dikkate alın• MAYDAY çağrısını yapın (sınav görevlisine simüle edilmiştir)• yön kontrolünü ve dengeyi koruyun• gerekli tüm kontrolleri ve tatbikatları tamamlayın



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 5.3 TR SP/MP (H)



		<ul style="list-style-type: none">• baştan sona gözetlemeyi sürdürün
2.6.1 M	Tek motorlu helikopterler için yere kadar otorotatif iniş (SEH) veya çok motorlu helikopterler (MEH) için güçlü kurtarma.	<ul style="list-style-type: none">• uygun bir iniş alanının belirlenmesi ve uygunsu davranış biçiminin belirlenmesi keşif (boyut, şekil, çevre, eğim ve yüzey)• 300 feet AGL minimum sürüklenme ile son yaklaşmayı (rüzgara doğru) oluşturmak• helikopter/çevresel kullanım için uygun yükseklikte uygun işaret fişeği uygulamak• uygunsu koşarak iniş yaparak vuruşu yumuşatır, bu arada rotayı korumak veya sabit bir havada asılı kalma noktasına kadar otorotasyonu sonlandırmak Önerilen havada asılı kalma yüksekliğine veya güvenli bir alandaki yüzeye• kolektifi dikkatlice indirin ve RRPM'yi baştan sona kontrol edin• gerekli tüm kontrolleri ve tatbikatları tamamlayın• baştan sona gözetlemeyi sürdürün• yön kontrolünü ve dengeyi koruyun
2.7 M	İnişler, çeşitli profillerde.	<ul style="list-style-type: none">• kontrol pilotu tarafından aday gösterilen bir yaklaşma profilini sergilemek• gerektiği gibi ATC iznini alın• seyir halinden havıra kadar kadar istikrarlı bir yavaşlamalı iniş yolunu koruyun• yön kontrolünü ve dengeyi koruyun• belirlenen nişan alma/iniş pozisyonuna varmak• havırdan dikey olarak iniş• gerekli tüm kontrolleri ve tatbikatları tamamlayın• baştan sona gözetlemeyi sürdürün
2.7.1 M	Yaklaşmada LDP veya DPBL öncesinde benzetilmiş motor arızası sonrasında pas geçme veya iniş.	<ul style="list-style-type: none">• en iyi hızı ve RRPM'yi seçerek helikopter performansını optimize edin• motor(lar)ın limitler dahilinde çalışmasını sağlamak• onaylanmış/önerilen bir OEI profiline uymak• acil veya anormal durumu analiz etmek ve uygun olanı uygulamak• anormal veya acil durum tatbikatları yürütmek• Helikopterin güvenli bir şekilde kurtarılmasını sağlamak için ilave eylemleri planlamak ve yürütmek,• iniş için, sürüklenmeyi en aza indirirken ruleli iniş planlayın ve Helikopterin iniş yönüne göre hizalanmasını sağlamak• mevcut RRPM ile touchdown'ı yumuşatır: merkezleştirir döngüsel, kolektif alçaltma, fren uygulama (tekerlekli alt takım için) helikopterler) ve uçakları minimum mesafede durdurur• onaylamak için uygun anormal veya acil durum kontrol listesini kullanın• uygun acil durum R/T çağrılarının iletilmesi (muayene eden kişiye simüle edilmiş)
2.7.2 M	Yaklaşmada LDP veya DPBL sonrasında benzetilmiş motor arızası ile iniş.	<ul style="list-style-type: none">• optimise helicopter performance by selecting best speed and RRPM for continued approach• adhere to an approved/recommended OEI profile• analyse emergency or abnormal situation and execute appropriate plan• plan for a running landing by minimising drift and ensuring that the helicopter is lined up with the landing direction• cushions the touchdown with available RRPM: centralises cyclic, lowers



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 5.3 TR SP/MP (H)



		<p>collective, applies brakes (for wheeled undercarriage helicopters), and stops aircraft in minimum distance</p> <ul style="list-style-type: none">• use the appropriate abnormal or emergency checklist to confirm actions when time permits <p>• transmit appropriate emergency R/T calls (simulated to the examiner)</p>
--	--	--

BÖLÜM 3 Normal ve anormal durumlarda aşağıdaki sistem ve prosedürlerin kullanımı:

3	Aşağıdaki sistem ve prosedürlerin normal ve anormal hallerde kullanımı	<i>Bu bölümden asgari 3 unsur zorunlu M olarak seçilecektir</i>
3.1	Motor	<ul style="list-style-type: none">• kontrol listelerine uygun veya operasyonel gereksinimler sistemler kullanın (normal ve anormal işlemler için)• anormal durumları analiz edin ve planı uygun formüle edin• Uçuşa uygun olarak anormal tatbikatlar yürütmek• Helikopterin, yolcuların ve mürettebatın güvenli bir şekilde kurtarılması sağlamak için daha fazla eylem planlamak, yürütmek ve göstermek• zaman izin verdiğinde eylemleri onaylamak için kontrol listesini kullanın• uygun acil durum R/T çağrılarını yapın (kontrol görevlisine verilir ancak iletilmedi)
3.2	Klima (Isıtma, havalandırma)	
3.3	Pitostatik sistem	
3.4	Yakıt Sistemi	
3.5	Elektrik Sistemi	
3.6	Hidrolik Sistemi	
3.7	Uçuş kontrol ve trim sistemi	
3.8	Buzlanmayı önleyici ve buzlanmayı giderici sistemler	
3.9	Otomatik Pilot / Uçuş yönlendiricisi	
3.10	Stabilizasyon cihazları	
3.11	Meteoroloji radarı, radyo altimetre, transponder	
3.12	Saha Seyrüsefer Sistemi	
3.13	İniş takımı sistemi	
3.14	Yardımcı güç ünitesi (APU)	
3.15	Radyo, seyrüsefer ekipmanı, aletler, uçuş yönetim sistemi	



KONTROL PİLOTU EL KİTABI

BÖLÜM 5.3 TR SP/MP (H)



BÖLÜM 4 Anormal ve emercensi usuller

4	Anormal ve emercensi usuller	<i>Bu bölümden asgari 3 unsur zorunlu M olarak seçilecektir</i>
4.1	Yangın tatbikatları (tatbik edilebilmesi halinde tahliye dahil)	helikopterin uçuş yolunu kontrol etmek
4.2	Duman kontrolü ve giderme	<ul style="list-style-type: none">• acil veya anormal durumu analiz edin ve formüle edin uygun plan
4.3	Motor arızaları, emniyetli bir irtifada motor durdurma ve yeniden çalıştırma	<ul style="list-style-type: none">• anormal veya acil durum tatbikatlarını uygun şekilde gerçekleştirmek Uçuş El Kitabı veya diğer uygun belge (dokunun)
4.4	Yakıt boşaltma (benzetilmiş)	yalnızca matkaplar)
4.5	Kuyruk rotoru kumanda arızaları (tatbik edilebilmesi halinde)	<ul style="list-style-type: none">• sağlamak için daha fazla eylem planlamak, yürütmek ve göstermek Helikopterin, yolcuların ve mürettebatın güvenli bir şekilde kurtarılması
4.5.1	Kuyruk rotoru güç kaybı (tatbik edilebilmesi halinde)	uygun olduğu şekilde havaalanı/LS
4.6	Uçuş ekibi üyesinin iş görmez olması - sadece MPH	<ul style="list-style-type: none">• zaman izin verdiğinde eylemleri onaylamak için kontrol listesini kullanın
4.7	Güç aktarma arızaları	<ul style="list-style-type: none">• iş göremezliği tanımak ve uygun prosedürü uygulamak doğru şekilde
4.8	O Uygun Uçuş El Kitabında belirtilen diğer acil durum prosedürleri	<ul style="list-style-type: none">• uçağın kontrolünü sürdürmek ve sonuçları yönetmek• uygun acil durum R/T çağrıları yapın (kontrol görevlisine verilir) ancak iletilmedi)

BÖLÜM 5 Aletli Uçuş Usulleri (IMC veya benzetilmiş IMC'de icra edilecektir)

5.1	Alet kalkışı: kalkıştan sonra mümkün olan en kısa sürede aletli uçuşa geçiş gerekir.	Uçuşta kararlaştırılan noktada önceden bilgilendirilen 'devir teslim' protokolünü kullanarak helikopterin kontrolünü devralın
5.1.1	Ayrılış sırasında benzetilmiş motor arızası	<ul style="list-style-type: none">• tırmanışı oluşturun, yumuşak bir geçişi tamamlayın• Standart Araçlı Kalkışı (SID) tamamlayın• altimetre ayarlama prosedürleri ve buz önlemleri dahil gerekli tüm tırmanış kontrollerini tamamlayın• uygun şekilde trim sistemini kullanın• otomatik pilot ve dövüş yönetmeni işlevlerini izin verildiği şekilde kullanın• alet tarama tekniğini kullanın
M		<ul style="list-style-type: none">• maintain the desired flight path using the maximum power available• demonstrate smooth and accurate RRP, ROC, V_{min} and



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 5.3 TR SP/MP (H)



		<p>power management</p> <ul style="list-style-type: none">• secure the failed engine at an appropriate time <p>• re-plan the flight taking into account OEI performance</p>
5.2 M	Ayrılış (hareket) ve varış rotalarına ve ATC talimatlarına uyum.	<ul style="list-style-type: none">• follow the flight-planned route, or cleared ATC route, within the operating limits specified• identify and use navigation systems correctly• use the correct altimeter setting procedures, show awareness of minimum altitudes and temperature effects• maintain a flight log for navigation, monitor flight progress and fuel situation• use the autopilot and Flight Director functions as allowed <p>by the examiner</p>
5.3	Bekleme Usulleri	<ul style="list-style-type: none">• Uygun beklemeye girişi kullanın• Gerekli rüzgar ve zaman düzeltmelerini yapın• Geçerli hız kısıtlamalarına uyun
5.4	Yaklaşma usulünün gerektirmesi halinde, 200 ft veya daha yüksek DH/A ya 3D operasyon	<ul style="list-style-type: none">• mevcut hava koşullarının uygunluğunu doğrulamak• sırasıyla yükleme ile ilgili navigasyon yardımcılarını ayarlayın ve tanımlayın ve geçerli prosedürü doğrulayın• seçilenlerin kullanılabilirliğini ve servis verilebilirliğini doğrulamak navigasyon yardımcılarını, sırasıyla GNSS/SBAS hizmet seviyesi veya Varsa RAIM kullanılabilirliği• doğru prosedürün yüklendiğini doğrulayın FMS, ara noktaları ve kısıtlamaları çapraz kontrol eder. ilgili varış tablosu <p>Sıcaklık telafisinin finale uygulanması yaklaşma segmenti doğrusal dikey sapması (BaroVNAV)</p> <p>yalnızca geçerliyse)</p> <ul style="list-style-type: none">• Maksimum yaklaşma açısına uyun• rakımlar dahil kısa yaklaşma ve pas geçme yolu <p>ve hızlar</p> <ul style="list-style-type: none">• 3D operasyon yaklaşımına yönelik kontrolleri tamamlayın• yayınlanan varış ve yaklaşma uymak <p>prosedürler</p>
5.4.1 M	Manuel olarak, uçuş yönlendiricisi olmadan <i>Not: AFM'ye göre RNP APCH prosedürleri, otopilot veya uçuş direktörünün kullanımını gerektirebilir. Manüel olarak uçulacak prosedür, bu sınırlamalar dikkate alınarak seçilecektir (örneğin, böyle bir AFM sınırlaması durumunda 5.4.1 için bir ILS seçin).</i>	<ul style="list-style-type: none">• control the helicopter to achieve a stable and trimmed final approach path with the defined configuration• maintain LOC and GS indications within the prescribed limits, the same applies for RNP APCH to LPV and LNAV/VNAV minimums• use the trim system, as appropriate;• use applicable 3D "raw data" technique to remain inside flight path limits• in the event of radio/navigation aid/display/equipment failure; acquire visual references and continue to land or



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 5.3 TR SP/MP (H)



		<p>initiate missed approach by DA</p> <ul style="list-style-type: none">• obtain ATC clearances as required, and comply with all ATC instructions
5.4.2 M	Uçuş yönlendirici ile veya uçuş yönlendirici olmadan manuel olarak	<ul style="list-style-type: none">• demonstrate appropriate use flight director command bars to maintain the specified flight path, as appropriate• understand the control logic and command bars functions employed, collective cue included, if applicable
5.4.3	Otomatik pilot bağlanmış olarak	<ul style="list-style-type: none">• maintain mode awareness of auto flight system(s), including engagement and automatic transitions• revert to different modes when appropriate• detect deviations from the desired aircraft state (flight path, speed, attitude, etc.) and take appropriate action• recognize mishandled auto flight system• consider the specific limitations associated with the use of higher level of augmentation
5.4.4 M	Manuel olarak, benzetilmiş gayrifaal bir motor ile. (Motor arızası son yaklaşımda 1000 ft I geçmeden önce teker koymaya kadar veya tam pas geçme usulü boyunca simule edilmelidir)	<ul style="list-style-type: none">• demonstrates manual aircraft control skills with smoothness and accuracy as appropriate to the situation• detects deviations through instrument scanning• maintains spare mental capacity during manual control of the helicopter• applies knowledge of the relationship between helicopter attitude, speed, and RRPM throughout power setting
5.5 M	MDA/H karar irtifasına kadar 2D operasyon	<ul style="list-style-type: none">• verify suitability of current weather conditions• set and identify relevant navigation aids, respectively load and verify the applicable procedure• confirm the availability and serviceability of selected navigation aids, RAIM availability when using RNAV system, if applicable• verify that the correct procedure has been loaded in the FMS, cross-check waypoints and constrains with the relevant arrival chart• Application of temperature compensation to the final approach segment, if applicable• brief approach and go-around path, including altitudes and speeds• complete the checks for 2D operations approach• maintain a stabilised approach path from FAF to MDA/H approach minima, at in such a position that a landing or go-around can be accomplished safely• comply with the published arrival and approach procedures



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 5.3 TR SP/MP (H)



		<ul style="list-style-type: none">• complete the checks and drills for landing and configure the aircraft correctly
5.6	DA/DH veya MDA/MDH'ye varmadan önce tüm motorlar çalışır halde pas geçme	<ul style="list-style-type: none">• initiating the go-around procedure promptly by the timely application of power, establishing the proper climb attitude, and reconfiguring the helicopter in accordance with the approved procedures• complying with the appropriate missed approach procedure or ATC clearance• using RNAV guidance and automation where applicable• inform ATC when time permit
5.6.1	Diğer pas geçme usulleri	<ul style="list-style-type: none">• 5.6 ya başvuru
5.6.2 M	DA/DH veya MDA/MDH'ye varmadan benzetilmiş tek motor arızasında pas geçme	<ul style="list-style-type: none">• initiate a safe OEI go-around to a OEI climb, with the appropriate configuration• demonstrates manual aircraft control skills with smoothness and accuracy as appropriate to the situation• demonstrate RRPM, speed, ROC, and power management• secure the failed engine at an appropriate time• comply with applicable altitude and speed restriction• inform ATC when time permit
5.7 M	IMC'de güçlü kurtarma ile otorotasyon	<ul style="list-style-type: none">• enter into autorotation whilst maintaining RRPM within the limits• adjust and maintain speed for minimum ROD• recognize adverse wind conditions and unsafe terrain clearance• complete emergency drills during descent• consider engine restart procedures• promptly recovery from autorotation without descent below the safe altitude pre-agreed with the examiner
5.8 M	Anormal durumlardan kurtarma	<ul style="list-style-type: none">• recognize upset condition• take appropriate action and initiate prompt and correct recovery action• demonstrate instrument-scanning technique• maintain or restore a safe flight path



KONTROL PİLOTU EL KİTABI

BÖLÜM 5.3 TR SP/MP (H)



BÖLÜM 6 İlave Ekipmanın Kullanımı

6	İlave ekipmanın kullanımı	<ul style="list-style-type: none">• ACAS RA or TA anticipate potential loss of separation and recognize loss of separation• EGPWS or TAWS recognize unsafe terrain clearance and restore safe flight path
---	---------------------------	--



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 5.3 TR SP/MP (H)



7. Tamamlama Standardı

TR (H) yetenek ya da yeterlilik testini geçmek için aday, aşağıdakilere yönelik kabiliyet göstermelidir:

- Helikopteri limitleri dâhilinde işletme;
- Tüm manevraları akıcı ve doğru bir şekilde tamamlama;
- Sağduyulu karar verebilme ve iyi bir havacılık kültürü ile davranabilme; uçuş hedeflerine ulaşmak için muhakeme yeteneğini ve geliştirilmiş bilgi, beceri ve tutumları sürekli olarak kullanabilme;
- Havacılıkla ilgili bilgiyi uygulama;
- Bir prosedür veya manevranın başarılı sonucundan hiçbir zaman şüphe duyulamayacak şekilde helikopterin kontrolünü her zaman sürdürme;
- Varsa mürettebat koordinasyonu ve iş göremezlik prosedürlerini anlamalı ve uygulamalı;
- Varsa diğer mürettebat üyeleriyle etkin iletişim kuralmalı
- Aşağıdaki sınırlar dâhilinde kalma (bu toleranslar, genel rehberlik içindir; Kontrol Pilotu, türbülanslı hava koşullarını ve kullanılan uçağın kullanım nitelikleri ve performansını dikkate almalıdır):

IFR Uçuş Limitleri

Yükseklik	Genel olarak	±100 feet
	DH/A da pas geçmeye başlama	+50 feet/-0 feet
	MDH/A/MAP	+50 feet/-0 feet
Yol Takibi	Radyo yardımcıları	±5°
	Yoldan Sapma (ILS, LPV)	Half scale deflection, azimuth and glide path (e.g. LPV, ILS, MLS, GLS)
	2D (LNAV) and 3D (LNAV/VNAV) "linear" lateral deviations	cross-track error/deviation shall normally be limited to ± ½ the RNP value associated with the procedure. Brief deviations from this standard up to a maximum of 1 time the RNP value are allowable.
	3D linear vertical deviations (e.g. RNP APCH (LNAV/VNAV) using BaroVNAV)	not more than - 75 feet below the vertical profile at any time, and not more than + 75 feet above the vertical profile at or below 1 000 feet above aerodrome level.
Baş	Tüm motorlar çalışırken	±5°
	Benzetilmiş motor arızası	±10° (ME only)
Hız	Tüm motorlar çalışırken	±5 knots
	Benzetilmiş motor arızası	+10 knots/-5 knots (ME only)



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 5.3 TR SP/MP (H)



VFR Uçuş Limitleri

Yükseklik	Genel olarak	±100 feet
Baş	Normal operasyon	±5°
	Anormal durum/emercensiler	±10°
Hız	Genel olarak	±10 knots
	Benzetilmiş motor arızası	+10 knots/-5 knots
Yerde sürüklenme	T.O havır IGE	±3 feet
	İniş	±2 feet (geriye ve yana 0 feet)

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

8. Bilgi, Beceri ve Tutum Değerlendirme Rehberi



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 5.3 TR SP/MP (H)



Aşağıdaki tablolar, adayın testin her bölümünü başarılı bir şekilde tamamlamak için ihtiyaç duyduğu bilgi, beceri 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 Hazırlıklar ve Kontroller	
TEM kullanımı dâhil olmak üzere güvenli ve kurallara uygun bir uçuşun planlaması ve hazırlanması. Helikopterin 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• Şüpheli durumda kararlı olma• Sınırlı deneyim ve yeteneklerinin farkında olma

Bölüm 2 – Uçuş Manevraları ve Usulleri	
Tüm kontrol uçuşu boyunca güvenli ve sorunsuz hava aracı işletimi, hava aracının sertifikaya edilmiş zarf sınırlarının farkında olma ve bir sapma meydana geldiğinde güvenli bir uçuşa geri dönme yeteneği.	
Bilgi	<ul style="list-style-type: none">• approved/recommended take-off profiles• recommended speeds V_{toss}, V_y, etc.• RRPM and engine/power limitations• sloping ground limitations• causes of dynamic rollover and preventative techniques• flying control techniques using autopilot functions, where allowed by the examiner• approved/recommended approach profiles• flare height appropriate for prevailing conditions• safe landing attitude limits
Yetenek	<ul style="list-style-type: none">• use an appropriate technique in order to take off and transition from the hover ensuring that the helicopter is flown within the limits set by the examiner• establish stabilised flight path in trim, with the required power, airspeed, or vertical speed, as required



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 5.3 TR SP/MP (H)



	<ul style="list-style-type: none">• maintain directional control and balance throughout• maintain lookout throughout• optimise helicopter performance by selecting best speed and RRPM for the phase of flight• adhere to an approved/recommended OEM profile• control the helicopter's altitude and heading using visual attitude flying technique• complete all necessary checks and drills throughout
Tutum	<ul style="list-style-type: none">• acquire and update his knowledge about his position and potential threats (e.g. traffic, terrain, flight path) and consider their future evolution• set priorities (Fly, Navigate, Communicate, Manage)• assertive, seek clarification of doubts and misunderstandings before acting• demonstrates orientation throughout the manoeuvre• recognises errors and takes timely and appropriate corrective action• divides attention appropriately inside and outside the cockpit• completes all required tasks at an appropriate time• identifies possible threats and takes mitigatory action• obtains appropriate ATC clearance, reads back correctly and, when necessary, requests clarification or change

Bölüm 3 – Normal ve anormal durumlarda aşağıdaki sistem ve prosedürlerin kullanımı:

Determine that the applicant is able to maintain control of the helicopter whilst carrying out the appropriate drills in relation to these systems as per the Flight Manual or other appropriate document

Bilgi	<ul style="list-style-type: none">• systems knowledge• on-board navigation and communication equipment use and limitation• normal operating procedures• abnormal operating procedures
Yetenek	<ul style="list-style-type: none">• use systems appropriate to checklists or operational requirements• analyse abnormal situations and formulate appropriate plan• execute abnormal drills in accordance with the Flight Manual or other appropriate document (touch drills only)• plan, execute, and demonstrate further actions to ensure safe recovery of helicopter, passengers, and crew to an airfield/LS as appropriate• use checklist to confirm actions when time permits• make suitable emergency R/T calls (given to the examiner but not transmitted)
Tutum	<ul style="list-style-type: none">• demonstrates terrain awareness• aware of conflicting traffic movements and of the helicopter's position in relation to external references• assesses environmental conditions• aware of the helicopter systems' state



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 5.3 TR SP/MP (H)



	<ul style="list-style-type: none">• prioritises flying tasks, normal operating procedures, and emergency operating procedures appropriately• informs ATC of situation in a timely manner and requests appropriate priority• coordinates actions with other flight crew members efficiently• recognises errors or system malfunctions, and takes timely and appropriate corrective action• re-plans flight as necessary
--	--

Bölüm 4 – Anormal ve emercensi Usuller

Spotting, assessing, and addressing emergencies or abnormal using the appropriate procedures, maintaining a safe flight throughout; decisions to discontinue the flight to ensure safety, if necessary

Bilgi	<ul style="list-style-type: none">• emergency drills memory items• understanding of all emergency and abnormal procedures• precautionary landing methodology• standard phraseology for emergency and abnormal situation• transponder codes for emergency or com-loss situations• priority setting tools (e.g. PPAA or FNCM)
Yetenek	<ul style="list-style-type: none">• control the helicopter's flight path• analyse emergency or abnormal situation and formulate appropriate plan• execute abnormal or emergency drills in accordance with the Flight Manual or other appropriate document (touch drills only)• proper use of the applicable checklist to confirm actions when time permits• situation assessment, decision and solution implementation• make suitable emergency R/T calls (given to the examiner but not transmitted)
Tutum	<ul style="list-style-type: none">• demonstrates terrain awareness• assesses environmental conditions• information gathering and problem solving• informed decision making• awareness of time or height availability and exhaustion• informed decision making and effective implementation• aware of the helicopter systems' state and set priorities (Fly, Navigate, Communicate, Manage)• coordinates actions with other flight crew members efficiently• recognises errors or system malfunctions, and takes timely and appropriate corrective action;• re-plans flight as necessary



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 5.3 TR SP/MP (H)



Bölüm 5 – Aletli Uçuş Usulleri (IMC veya benzetilmiş IMC'de icra edilecektir)

Safe, structured and compliant IFR operation, including PBN operation, by sole reference to instruments; clear and timely communication with ATC; stable 2D / 3D approaches to MDA / DA and missed approach/landing

Bilgi

- instrument procedures, instrument chart reading, briefing structure and purpose
- radiotelephony requirements, procedures, and applicable standard phraseology
- on-board navigation and communication equipment use and limitation
- OEI performance limitations
- governing minima and conditions to start and continue an approach
- Part-CAT/NCC/NCO, particularly subparts OP, IDE and SPEC
- regulatory requirements associated with the airspace used
- PBN operation, limitations included on the use of GNSS/SBAS-derived navigational information
- specific limitations associated with the use of higher level of augmentation

Yetenek

- flight preparation information retrieval and usage of official reference documents
- helicopter control by sole reference to instruments, stabilised flight path in trim
- IFR charts reading (understanding and usage of information)
- proficient usage of on-board navigation and communication equipment
- adherence to instrument procedures
- maintain mode awareness of auto flight system(s), including engagement and automatic transitions
- detect deviations from the desired aircraft state (flight path, speed, etc.) and take appropriate action
- recognize mishandled auto flight system
- detects deviations through instrument scanning
- applicable standard communication phraseology

Tutum

- continuously acquire information and update his knowledge about his position and potential threats (e.g. traffic, terrain, flight path, weather, icing) and consider their future evolution
- set priorities (Fly, Navigate, Communicate, Manage) to ensure timely completion
- assertive, seek clarification of doubts and misunderstandings before acting
- recognises tracking errors or system malfunctions, and takes timely and appropriate corrective action, including initiating a 'go-around' manoeuvre if the approach becomes unstable
- coordinates actions with other flight crew members efficiently and delegates tasks appropriately



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 5.3 TR SP/MP (H)



- ready and willing to seek assistance as necessary (e.g. from ATC)
- importance of throughout preparation and knowledge of IFR procedures
- workload anticipation and management

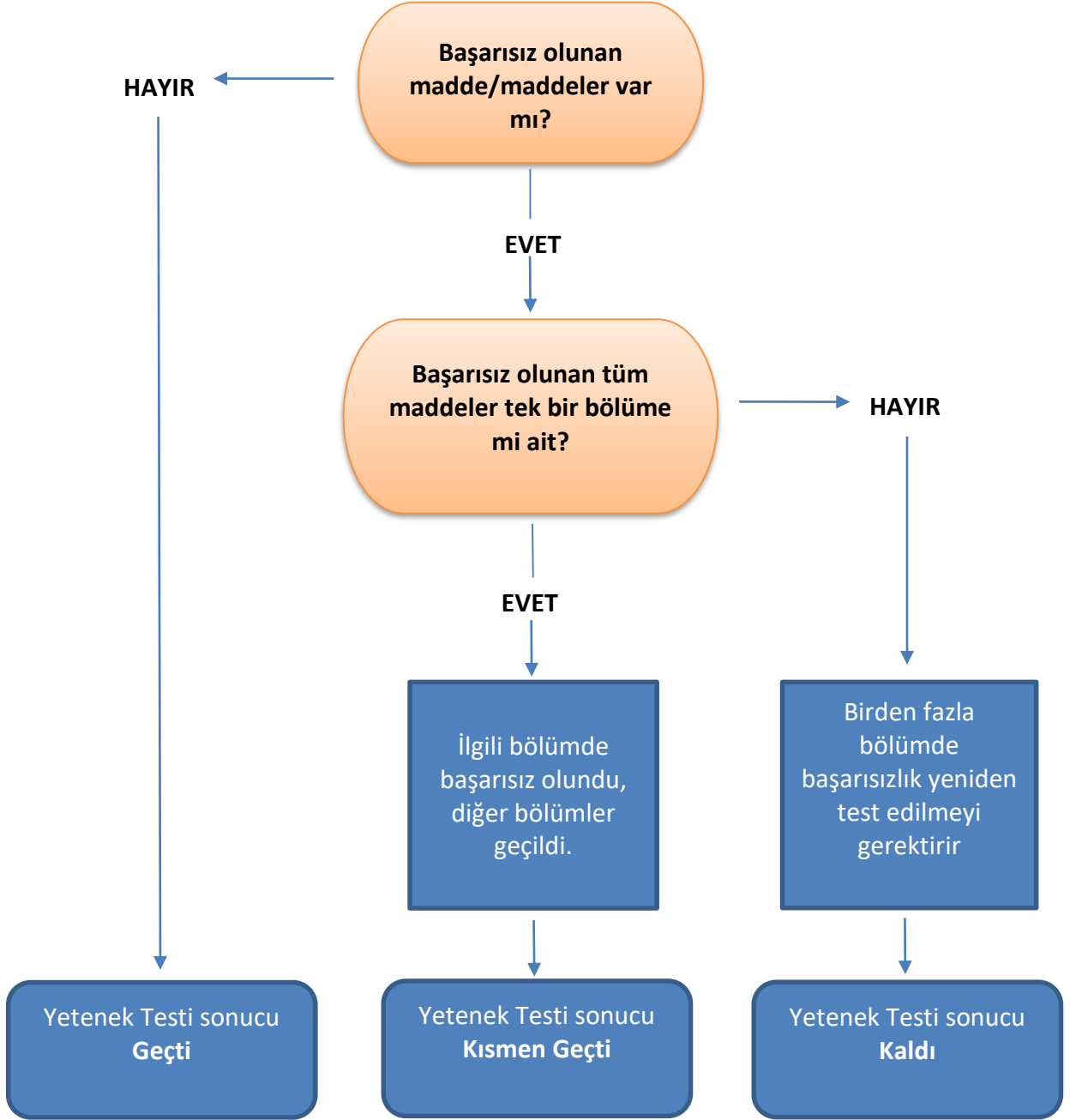
Bölüm 6 – İlave Eipman Kullanımı

Determine that the applicant is competent to operate optional equipment like EGPWS/TAWS/ACAS as fitted to the helicopter

Bilgi	<ul style="list-style-type: none">• system knowledge;• normal operating procedures• abnormal or emergency operating procedures
Yetenek	<ul style="list-style-type: none">• use equipment in normal, abnormal and/or emergency procedures
Tutum	<ul style="list-style-type: none">• maintains adequate lookout throughout• demonstrates terrain awareness• aware of conflicting traffic movements• prioritises flying tasks, normal operating procedures, and emergency operating procedures appropriately• coordinates actions with other flight crew members efficiently• delegates tasks appropriately.• identifies possible threats and takes mitigatory action;• recognises errors or system malfunctions, and takes timely and appropriate corrective action



9. Karar Verme Akış Şeması





KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 5.3 TR SP/MP (H)



10. Kontrol Uçuşu Sonrası Brifing (Debriefing)

Uçuş sonrası brifing, kontrol pilotunun adayı 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 5.3 TR SP/MP (H)



11. Geçerli 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

Başarısız olunan veya kısmen başarısız olunan 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.