

FIȘA C nr. _____ (conform punctului 5 de mai jos)
de verificare în zbor – motodeltaplane, motoparapante / motoparașute și autogire

Anexă la procesul verbal de omologare

1. Pentru aeronava ultrașoară motorizată (ULM): tip / model _____,
nr. de serie _____, an de construcție _____, clasa _____,
însemnele de înmatriculare YR - _____,
constructorul aeronavei _____,
proprietarul aeronavei _____.
Perioada / data _____ și locul _____
_____ efectuării zborurilor de verificare

2. Condiții de verificare în zbor

Se vor nota, în dreptul fiecărei secțiuni din prezenta fișă, condițiile în care au fost efectuate verificările respective și data finalizării acestora. Aceste condiții sunt:

QFE (mb), QNH (mb), temperatura exterioară aeronavei, la nivelul pistei (grade Celsius).

Efectuarea fiecărei verificări poate fi justificată prin fișe de verificare în zbor amănunțite (conform modelului stabilit de constructor) care vor fi anexate și devin parte integrantă la prezenta fișă, atunci când utilizarea sa nu este suficientă pentru determinarea și înscrierea în aceasta în mod corect a elementelor la care aceasta face referire. Prezenta fișă C devine astfel raportul de probe în zbor în care se vor înscrie valorile medii determinate.

În situația în care utilizarea prezentei fișe este suficientă pentru efectuarea verificărilor necesare omologării aceasta constituie și programul de probe în zbor precum și raportul de probe în zbor.

3. Echipament de bord utilizat

aparatul	tipul	domeniul de măsură
- vitezometru	_____	_____ km/h
- altimetru	_____	_____ m
- variometru	_____	_____ km/h
- accelerometru	_____	+ _____ - _____ g

Notă: De la punctul 5. la 7. referința: **DS 10141 E - Canada**, numerotare relativă la **Capitol B** din acestea, de la 8. la 10. referința **Instrucțiuni de aplicare a Arrete/23.09.1998 pentru aeronave ultrașoare motorizate - Franța.**

5. Demonstrare a conformității

Fiecare din cerințele următoare vor fi satisfăcute la combinațiile de mase și centraje cele mai defavorabile (pentru fiecare caz întocmindu-se câte o fișă C, care vor fi numerotate începând cu cifra 1, la rubrica “nr. _____” de la începutul acestora) și, în afara unei mențiuni contrare, la o viteză cuprinsă între viteza de angajare (VS) și viteza maximă admisă (VNE). Pe fișele nou întocmite, începând cu punctul 3., se vor nota numai elementele care diferă față de fișa nr. 1. În cazul în care se va schimba și aeronava fișele A , B și C vor fi refăcute integral.

6. Limite de repartiție a încărcăturii

(a) Valorile următoare vor fi determinate cu ajutorul documentelor justificative complete (fișe de cântărire și centraj anexate, calcule, etc.):

(1) Masa maximă gol = _____ Kg
Masa maximă la decolare = _____ Kg

- Masa minimă admisă în zbor = _____ Kg
- (2) Centrajul (poziție punct de acroșare) % CMA / mm față de partea cea mai din față a bordului de atac
- Centrajul maxim admisibil față = _____ % CMA / _____ mm
- Centrajul maxim admisibil spate = _____ % CMA / _____ mm

Notă: Se va considera masa ocupantului tip = 70 Kg
și densitatea benzinei = 0.72 Kg/l

- (b) Se permite utilizarea de lest fix și / sau amovibil dacă acesta este instalat convenabil și marcat.
Masa leștului = _____ Kg

Notă: Fișele de cântărire și centraj utilizate pentru întocmirea fișei C vor avea menționate pe ele numele ocupanților, semnătura acestora și data întocmirii.

7. Limite ale vitezei de rotație și ale pasului elicei / elicelor

Viteza de rotație și pasul elicei / elicelor nu vor depăși valorile sigure stabilite de constructor, în condiții normale (în timpul decolării la regim maxim și 110 % din regimul maxim continuu cu gazul redus, la Vne)

Turația la decolare = _____ % N max.

Turația la VNE = _____ % N max. cont.

8. Performanțe, Generalități

Performanțele cerute sunt valabile în atmosfera ICAO și în aer calm. Vitezele vor fi date sub forma de viteză indicată (IAS) și de viteză corectată (CAS).

Este necesară demonstrarea / determinarea performanțelor la masa maximă de decolare specificată în manualul utilizatorului, astfel:

Viteza de angajare (din zbor orizontal cu motorul oprit sau gazul complet redus)

VS = _____ km/h;

Viteza minimă la care zborul orizontal mai poate fi menținut V = _____ km/h;

Lungimea de rulare la decolare este de _____ m, mai mică de 300 m.....DA / NU

Distanța de decolare pentru a depăși H=15 m este de _____ m

Lungimea de rulare la aterizare, cu frânare moderată (dacă aeronava dispune de frâne), este de _____ m, mai mică de 300 m.....DA / NU

Distanța de aterizare de la H=15 m este de _____ m

Cea mai bună viteză ascensională va depăși 1,5 m/s;

VY = _____ m/s la VX = _____ km/h

Viteza ascensională la panta maximă de urcare;

VY = _____ m/s la VX = _____ km/h

Panta maximă de urcare; va depăși 1/12.....DA / NU

Panta maximă = _____

Panta minimă (finețea maximă cu motorul oprit) = _____

la VX = _____ km/h și VY = _____ m/s

Viteza de manevră VA = _____ km/h

Viteza maximă admisă VNE = 0,9 VD = _____ km/h

9. Maniabilitate și stabilitate

În gama de mase și centraje cele mai defavorabile, pentru domeniul de zbor demonstrat, în următoarele situații:

9.1. Decolare, apropiere și aterizare (inclusiv rulajul)

Se poate pilota aeronava la decolare și aterizare fără a necesita o îndemânare și efort deosebite din partea pilotului.....DA / NU

La decolare comportarea aeronavei este corespunzătoare la viteze ale vântului de maxim

$V_L = \underline{\hspace{2cm}}$ m/s (componenta longitudinală a vântului) și $V_T = \underline{\hspace{2cm}}$ m/s (componenta transversală a vântului).....DA / NU

La aterizare (cu gazul redus sau nu) comportarea aeronavei este corespunzătoare la viteze ale vântului de maxim $V_L = \underline{\hspace{2cm}}$ m/s și $V_T = \underline{\hspace{2cm}}$ m/s.....DA / NU

9.2. Zbor în urcare

Se poate pilota aeronava în urcare fără a necesita o îndemânare și efort deosebite din partea pilotului.....DA / NU

9.3. Zbor orizontal

Se poate pilota aeronava în zbor orizontal fără a necesita o îndemânare și efort deosebite din partea pilotului.....DA / NU

Aeronava poate fi zburată, fără acționarea comenzii (trapezului), la o viteză constantă, în aer calm, cel puțin 5 secunde.....DA / NU

Viteza la care se efectuează zborul $V = \underline{\hspace{2cm}}$ Km/h este de cca 1,3 $V_S = \underline{\hspace{2cm}}$ Km/h

După acționarea comenzii într-un sens sau în celălalt și lăsarea liberă a acesteia, aeronava revine la zborul orizontal stabilizat.....DA / NU

9.4. Picaj

Creșterea sau scăderea constantă a vitezei de zbor, peste sau sub viteza normală de zbor (fără efort pe comandă), corespunde creșterii, în modul, a forței necesare de acționare a comenzii.....DA / NU

La zborul în picaj accentuat, aeronava prezintă tendința fermă de autoregresare.....DA / NU

Viteza revine la viteza normală de zbor când efortul pe comandă este redus progresiv la orice viteză, sub și peste viteza normală de zbor.....DA / NU

În cazul zborului la viteza $2 V_S = \underline{\hspace{2cm}}$ Km/h, dacă comanda este lăsată liberă, aeronava revine la zborul normal fără picaj, oscilații excesive sau caracteristici de angajare nedorite.....DA / NU

Se poate pilota aeronava în picaj orizontal fără a necesita o îndemânare și efort deosebite din partea pilotului.....DA / NU

9.5. Viraj

Aeronava poate executa fără dificultate sau manevre ample viraje de 360° în fiecare sens.....DA / NU

Aeronava poate executa fără dificultate sau manevre ample succesiuni de câte două viraje de

15. Concluzia în urma verificării în zbor

Aeronava se admite / nu se admite la zbor.....DA/NU

Inspector(i)
(nume și semnătură)

Proprietar(i)_____

Constructor(i)_____
(nume și semnătură)

Notă privind prezenta fișă, inclusiv a documentelor anexate: Data la care semnează fiecare inspector este cea la care acesta a finalizat verificările și va fi înscrisă odată cu semnătura. Proprietarul și, după caz, constructorul vor semna pentru luare la cunoștință asupra datelor înscrise în fișă și vor menționa, cu scris de mână, data semnării. Fișa va fi completată, de mână, de către inspectorii semnatori ai acesteia. Fișa va fi întocmită și va fi introdusă în dosarul tehnic al aeronavei, prin grija inspectorilor, având înscrise datele și semnăturile necesare, în caz contrar neputându-se elibera documentele pentru care aceasta a fost completată. Conducătorul autorității de certificare și șeful biroului pot efectua, pe fișă, înscrisuri de mână privitoare la aeronavă. În cazul întâlnirii, în cadrul fișei, a simbolului “/” se va lăsa nebarat cazul care corespunde aeronavei verificate și pentru care aceasta va fi întocmită.