

FIȘA C nr. _____ (conform punctului 5 de mai jos)
de verificare în zbor – elicoptere

Anexă la procesul verbal de omologare

1. Pentru aeronava ultraușoară 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. Acestea 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 să 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

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

Notă: De la punctul 4. la 6. referința: **DS 10141 E - Canada**, numerotare relativă la **Capitol B** din acestea, de la .7. la 9. referința **Instrucțiuni de aplicare a Arrete/23.09.1998 pentru aeronave ultraușoare motorizate - Franța.**

4. 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.

5. 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 gol = _____
 Centrajul maxim admisibil față = _____
 Centrajul maxim admisibil spate = _____

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 lestului = _____ Kg

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

6. Limite ale vitezei de rotație și ale pasului rotoarelor

Viteza de rotație și pasul rotoarelor 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 V_{ne})

Pentru fiecare rotor:.....

Turația la decolare = _____ % N max.
 Turația la VNE = _____ % N max. cont.

7. Performanțe, Generalități

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

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

Cea mai bună viteză ascensională va depăși 93 m/min (1,55 m/s);

$VY =$ _____ m/s

Viteza de manevră $VA =$ _____ km/h

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

8. Maniabilitate și stabilitate

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

8.1. Decolare, apropiere și aterizare

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 _____ m/sDA / NU

La aterizare (cu gazul redus sau nu) comportarea aeronavei este corespunzătoare la viteze ale

vântului de maxim _____ m/sDA / NU

8.2. Zbor în urcare

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

8.3. Zbor orizontal

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

Viteza la care se efectuează zborul $V =$ _____ Km/h este de cca $1,3 V_S =$ _____ Km/h

8.4. Picaaj

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 picaaj accentuat, aeronava prezintă tendința fermă de autoredresareDA / NU

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

În cazul zborului la viteza $2 V_S =$ _____ Km/h, dacă comanda este lăsată liberă, aeronava revine la zborul normal fără picaaj, oscilații excesive sau caracteristici de angajare nedorite

.....DA / NU

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

8.5. Viraj

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

Aeronava poate executa fără dificultate sau manevre ample succesiuni de câte doua viraje de 90° în sensuri opuseDA / NU

Timpul de schimbare al virajului este de $T =$ _____ s

8.6. Caracteristici de autorotație

Se poate reveni la zborul normal fără a necesita o îndemânare și efort deosebite din partea pilotului.....DA / NU

Se determină altitudinea pierdută până la revenirea la viteza normală de zbor. Aceasta nu trebuie sa fie excesivă.

9. Comportare a aeronavei, până la viteza maximă demonstrată în zbor, la care nu există vibrații și fluturare necorespunzătoare (corespunzătoare / necorespunzătoare)

Viteza poate fi crescută de la $V_S =$ _____ km/h la $V_D =$ _____ Km/h.....DA / NU

10. Factor de sarcină limită maxim demonstrat în zbor $n_+ =$ _____ ; $n_- =$ _____

11. Stare aeronavă după zbor (corespunzătoare / necorespunzătoare).....DA / NU

12. Observații _____

13. 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.