

T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Sayı : B.11.1.SHG.0.14.02.00/26513

23./08./2007

Konu : Deniz Uçağı Tip İntibak Eğitimi ve
Genel Tedbirler Genelgesi

(DAĞITIMLI)

Bilindiği üzere son yıllarda ülkemizde havacılık sektöründe olumlu gelişmeler yaşanmakta ve hızlı bir büyüme süreci devam etmektedir. Buna bağlı olarak üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizin tabii gelişimi olarak deniz uçağı ve deniz uçuculuğu konusunda da Genel Müdürlüğümüze talepler artmaktadır. Bu talepler ışığı altında, Genel Müdürlüğümüz tarafından, 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanununun 4 üncü maddesinin (b) ve (p) bentlerine dayanılarak deniz uçakları ile ilgili bir düzenleme yapılması ve standartların belirlenmesi ihtiyacı doğmuştur.

Bu genelgenin yayımlanmasındaki amaç; deniz uçakları ile yapılacak eğitimler esnasında faaliyet gösterecek şahıs, şirket, kulüp ve eğitim organizasyonlarının, uymaları gereken esas ve usuller ile sınırlamaları belirlemek ve bu konudaki faaliyetleri düzenlemektir.

Bu genelge; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden, deniz uçakları ile uçmak ve uçurmak için eğitim yetkisi almış eğitim müesseseleri ile işletme ruhsatı alarak sportif ve ticari amaçla kurulmuş şirket ve kulüplerin faaliyetinde yer alan tüm personel ile bu tür faaliyetlerde uygulanması zorunlu usul ve standartları kapsamaktadır.

Genelgede belirtilen esas ve usuller ile sınırlamaların uygulanmasından; Deniz uçakları ile uçan şahıslar, eğitim ve ticari amaçlarla ilgilenen gerçek ve tüzel kişiler, münferiden Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne karşı sorumludur.

Deniz uçağı ile yapılacak uçuş eğitimleri ile ilgili bir düzenleme yapılması ve standartların belirlenmesi hususunda Genel Müdürlüğümüzce başlatılan çalışmalar tamamlanmış olup, belirlenen kıstaslar, tedbirler ve sınırlamalar aşağıda belirtilmiştir;

1) Eğitim Organizasyonları tarafından, genelgede belirtilen hususlara göre, eğitim, operasyon ve kalite el kitapları hazırlanmalı ve SHGM onayı alınmalıdır.

2) İntibak eğitimi asgari 18 saat teorik ve 10 saat uçuş eğitimi olacak şekilde planlanmalı ve uygulanmalıdır.

3) Deniz uçakları ile akrobasi ve gece uçuşu kesinlikle yapılmamalıdır.

4) Deniz uçağı ile eğitim verilirken ülkemizin üç tarafı da açık deniz olduğu için, eğitimde açık deniz operasyonu kuralları uygulanmalıdır,

5) Deniz uçağında uçacak pilotun, pilotluk lisanslarının yanında Denizcilik Müsteşarlığı tarafından verilen Amatör Denizci Belgesine sahip olmalıdır. Ayrıca intibak eğitimi sırasında Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü Kurallarının deniz uçakları ile ilgili kısımları başta olmak üzere çok iyi öğrenilmesi gerekmektedir.

6) Her bir deniz uçağında mutlaka Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü bulunacak ve bu tüzükte belirtilen özellikler veya pozisyonlardaki fenerlerin ve şekillerin konulmasının

T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

mümkün olması halinde, bu pozisyonlardaki fenerler ve şekillere mümkün olduğu kadar yakın olan fenerleri ve şekilleri gösterecektir.

7) Uçak suya indiği andan itibaren tekne özelliği kazandığından, tekne ile aynı hak ve kısıtlamalara tabi olup, ülkemizdeki denizcilik kurallarına harfiyen uyulmalı, su üzerinde taksi halinde iken diğer ülkelerin deniz yetki alanları/sınırları ihlal edilmemelidir.

8) Deniz uçağında, deniz telsiz VHF bandında haberleşme imkanı sağlayan VHF-DSC aygıtının bulundurulması mecburidir.

9) Deniz uçaklarında, seyrüsefer yapılan bölgelere ait deniz haritaları bulunacak ve Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığınca haftalık hazırlanan Denizcilere İlanların takibi yapılacaktır. Ayrıca deniz uçaklarında SOLAS onaylı can yeleği, ELT cihazı, yeter sayıda el maytabı, duman kandili ve paraşütlü işaret fişeği ile gerekli haberleşme cihazları bulundurulacaktır.

10) Bu faaliyetlere başlamadan önce seçilecek alanlarda ilgili bakanlıkların yayınlamış olduğu (Çevre ve gürültü onayı, Kirlilik önleme yönetmelikleri ,Tarihi ve arkeolojik faktörler, Su kalitesi üzerindeki etkiler gibi) talimat ve yönetmelikler dikkate alınarak seçimler yapılmalıdır.

11) Su Kirliliği ve Kontrolü Yönetmeliğinin 16 ncı maddesi esaslarına göre içme suyu havzası olarak kullanılan göller iniş/kalkış için kullanılmayacaktır.

12) Faaliyet alanlarının seçiminde kuşlar tarafından kullanılan bölgelerden kaçınılması gerekmektedir.

13) Kullanılacak su alanındaki (deniz, nehir, göl vb.) akıntı hızınının 5.5 km/s hızı geçmemesi gerekmektedir.

14) İlk defa uçuş yapılacak bölgelere uçuş planlanırken, her yönden esebilecek rüzgar hesap edilip koylar, limanlar belirlenmeli ve yakıt hesaplamaları buna göre yapılmalıdır.

15) Seçilen sahanın hava seyrüseferi, özellikle de IFR uçuşlar üzerinde etkisinin olmaması gerekmektedir.

16) Meskun mahaller üzerinden ilgili hava trafik kontrol ünitelerinin yazılı ve sözlü olarak belirlemiş olduğu asgari emniyet irtifası ile geçiş yapılmalıdır.

17) İniş ve kalkış amacıyla kullanılacak alanın belirlenmesi ve mantarların yerleştirilmesi için; ilgili Liman Başkanlığından, Sahil Güvenlik Komutanlığından, ilgili resmi kurum/kuruluşlardan ve iniş/kalkışın planlandığı alan bir Gemi Trafik Hizmetleri sisteminin kapsamı içinde ise iniş/kalkış için ilgili Gemi Trafik Hizmetleri Merkezinden gerekli izinlerin alınması gerekmektedir.

18) İniş ve kalkış için Deniz Trafik Ayırım Düzenleri ve deniz trafiğinin yoğun olduğu deniz alanları kullanılmamalıdır.

19) Otel, tatil köyü gibi yerlerin önlerine iniş yapılırken, emniyet mantarları ile çevrilmiş alanların dışına inilmeli, taksi halinde iken bile yüzme alanları ihlal edilmemeli, otellerin önlerine yanaşırken motorlu deniz araçları için mantarlarla işaretlenmiş kulvarlardan taksi yapılmalıdır.

T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

20) İniş için, halka açık yüzme alanlarından kesinlikle 2 mil açığa inme kuralı uygulanmalı, planlanan iniş yeri üzerinde iniş yapılmadan önce trafiği tespit etmek amaçlı bir keşif yapılmalıdır. Bu keşif en az bir meydan turu şeklinde olmalıdır.

21) İniş ve kalkışlar için 2500 x 200 ft. (750 x 60 m) ölçütlerinde bir alan planlanmalıdır.

22) Taksi kanallarının genişliği en az 125 ft. (40 m) olmalı, kanal ile mania arasında mesafe en az 50 ft. (15m) olmalıdır.

23) Herhangi bir emercensi ve/veya hava ve deniz şartlarının mecbur kıldığı durumlarda liman, marina gibi yerlere gitmeden önce, uçağın suyun üzerinde manevra kabiliyeti az olduğundan palamar servisi istenmelidir.

24) İniş ve kalkışlarda karşılaşılabilecek olan iki uçaktan, deniz üzerinde veya kalkışta olan uçağın geçiş üstünlüğü ilkesi vardır.

25) Uçuş planlamalarında inilecek, kalkılacak ve taksi yapılacak yerler ile deniz haritasından o civarlardaki, topuklar, sıvılık, akıntı ve hakim rüzgarlar çok iyi tespit edilmelidir.

26) İniş ve kalkışlarda rüzgarın yönünü, şiddetini, dalğanın durumunu pilot kendisi tespit edeceğinden bu hesaplamalarda ülkemizde birçok yerde yoğun akıntı sebebiyle yanlış hesaplamalara sebebiyet vermemek için kerteriz olarak inilmelidir.

27) Uçuş planı telefon, faks veya GSM ile verildiğinde mutlaka master plan olmalı ve bu uygulama ilgili brifing ofisi ile planlanmalıdır. Master planlar her yılın Kasım ve Mayıs ayı başında yenilenmeli ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne yazı ile bilgi verilmelidir.

28) Genellikle salıntı, ölü dalga (sıfır rüzgarda oluşur) denilen dalgalarda iniş ve kalkışlardan kaçınılmalıdır. Bu gibi durumlarda yapılacak iniş/kalkış pilot sorumluluğundadır.

29) Turistik oteller bölgelerindeki botla çekilen paraşütlere ve diğer uçan cisimlere bırakılması gereken mesafe, paraşüt ve/veya diğer uçan cisim merkez alınarak minimum 500 feet'lik (150 m) dairesel alanın dışında olmalıdır.

30) Genellikle sahil şeridinde uçulduğundan, gürültü kirliliğine mani olmak için, meskun mahal, otel ve sahil köylerinin üzerinde minimum 500 feet yükseklikte uçulmalıdır.

31) Sahil, plaj vb. gibi kalabalık yerleşim yerlerinde yaklaşmanın su üzerinden yapılması ve kalkışın ardından su üzerinde tırmanıldıktan sonra karaya doğru uçulması gerekir.

32) İniş-kalkış hattı üzerindeki maniaların kaldırılması, kaldırılamıyorsa işaretlenmesi ve aydınlatılması gerekmektedir.

33) Yaklaşma ve kalkış hatlarının, kurulu mevcut iskelelerden, park sahalarından vb. 500 feet (150 m) uzak olması gerekir.

34) Deniz uçaklarının yaklaşıp uzaklaşacağı iskelelere belirleyici büyük spot lambalarının konulması gerekmektedir.

35) Su seviyesi ile kara arasındaki yükseklik farkının 18-24 feet'i geçmesi halinde

T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

uçanın konuşlanması için ilave tesisler (yüzen iskeleler, eğimli yüzeyler vb.) yapılması, 6 ft'i geçmesi halinde ise (kanal,iskele, hangar vb.) tesisler gerekmektedir.

36) Bu tarz tesislere, dakikada 12-30 kez flash yapan ikaz lambalarının, su trafiğinin yoğun olduğu bölgelerde, denizcileri yaklaşan bir uçak olduğuna dair uyararak için strobe lambalarının olması gerekmektedir.

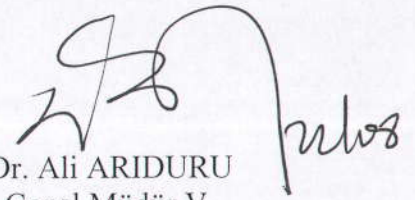
37) Deniz uçağının mevcut sigortasının meydana gelebilecek; deniz kirliliğine sebebiyet, başka bir deniz vasıtasıyla çarpışma, deniz üzerinde seyir halindeyken hasarlanma vb. olayları içerecek şekilde genişletilerek düzenlenmesi gerekmektedir.

38) Sahillerimiz oldukça dağlık olduğundan ve deniz uçağı ile genellikle alçak uçuş yapıldığından uzun uçuşlarda belirli yörelerdeki şiddetli türbülanslara maruz kalınmaması için sabah erken veya akşam üzeri uçuşlar tavsiye edilmektedir.

Bunun yanı sıra deniz uçağında alınması gereken asgari teknik tedbirler şunlardır;

- 1) Floatların içi çinko krom ve/veya muadil bir malzeme ile kaplatılmalıdır.
- 2) Floatların altlarına hem yosunlaşmayı hem de korozyonu önleyici, aynı zamanda uçağın süratini arttırıcı ve kaydırıcı özelliği olan çinko astar sürülmelidir.
- 3) Korozyondan en çok ve çabuk etkilenenlerin başında da avionik sistemleri gelmektedir. Avionik sistemlerin faal olması uçuşu doğrudan etkilediğinden korozyon önleyici tedbirlerin alınması, (AZF 50 ve HS 2000 gibi) önem arz etmektedir.
- 4) Su içindeki rudder'lar içinde 70 mil süratte dahi çıkmayan yeşil sıvı gres kullanılması uygun olacaktır.
- 5) Deniz uçaklarında amortisör olayı olmadığı için bazen sert iniş veya dalgalı havalardaki kalkışlardaki sarsıntıdan eksozun susturucu ile olan bağlantı göbeğinden kopmalar deniz uçaklarında zaman zaman yaşanabileceğinden kopma anında buradan çıkan alevler direk benzin borularına gidebilir. Bu nedenle bu hayati durum günlük kontrol formlarına (checklist) dahil edilmelidir.
- 6) Deniz uçaklarına yakıt taşıma işlemleri sırasında, taşınma işlemlerinin gerçekleştiği malzemeler sürtünmeden doğabilecek statik elektriklenmeden etkilenmeyecek bir maddeden olması şarttır.

Bilgilerinizi ve gereğini arz/rica ederim.


Dr. Ali ARIDURU
Genel Müdür V.

DAĞITIM :

Gereği :
Tüm Uçuş Eğitim Organizasyonları
Deniz Uçağı İşletmecileri

Bilgi :
Çevre ve Orman Bakanlığı
Denizcilik Müsteşarlığı