|  |  |
| --- | --- |
| **Denetleme İle İlgili Bilgiler** | |
| **Görev Onayı Tarih ve Sayısı** |  |
| **Denetlenen İşletmenin Unvanı** |  |
| **Denetlemeyi Gerçekleştiren** |  |
| **Denetleme Tarihi** |  |
| **Denetleme Yeri** |  |
| **Denetleme Türü** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Denetleme Heyeti** | |
| **Unvan** | **Adı Soyadı** |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Görüşülen Kişiler** | |
| **Unvan** | **Adı Soyadı** |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | |  | |  | | | | | Değerlendirme | | | | |  |
| # | | Ref. | | Konu | | | | | S | U | | UD | BS | Açıklamalar |
| {BAŞLIK} | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | | SHT OPS 1 Madde 41 | | Birim işletme bünyesinde hangi birim altında hizmet vermektedir? | | | | | □ | □ | | □ |  |  |
| 2 | | SHT OPS 1 Madde 41 | | Birimde çalışan personelin eğitimleri mevcut ve yeterli midir? | | | | | □ | □ | | □ |  |  |
| 3 | | SHT OPS 1 Madde 46 | | Kalkış analizleri ve Route analizleri mevcut mudur? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 4 | | SHT OPS 1 Madde 46 | | Şayet take off analizleri işletme bünyesinde üretilmiyor ise işletme filosunda yer alan her bir hava aracı tipi için take off analizlerinin tedarikçi bir firmadan temin edilerek revizyonların takibinin işletmece yapılıp kayıt altına alınıyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 5 | | |  | | --- | | SHT 121-23 Md.18, Md.22 | | | |  | | --- | | Hizmet alınan tedarikçilere yönelik denetim planı oluşturulmuş mu? | | | | | |  |  | |  |  |  |
| 6 | | SHT OPS 1 Madde 8 | | Söz konusu dokümanların dağıtımı hangi birimlere, kim tarafından yapılıyor? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 7 | | SHT OPS 1 Madde 8 | | Söz konusu dokümanların kontrolü nasıl yapılıyor? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 8 | |  | | Kullanılan dokümanın revizyon tarihi ve no’su, kalitenin kullandığı doküman ile uyumlu mudur? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 9 | | Subpart J | | Uçaktaki yükün dağılımı ve güvenli bir şekilde muhafazası sağlanmış mıdır? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 10 | | SHT OPS 1 Madde 128 | | Operasyonun her aşamasında uçağın yüklenmesi ve ağırlık merkezinin AFM, ağırlık ve denge El Kitabı (WBM) veya daha kısıtlayıcı olması durumunda İşletme El Kitabında belirtilen sınırlamalara uygun olmasını sağlamış mıdır? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 11 | | SHT OPS 1 Madde 128 | | Yük ve dengenin hesaplanmasına ilişkin veriler aşağıdakileri içeriyor mu?  -Hesaplama sistemi(İndeks sistemi v.b.)  -Yük ve denge dokümanının oluşturuluş şekli manuel midir ya da bilgisayarlı sistem midir?  -Kuru operasyon ağırlığı ve ilgili ağırlık merkezi ya da indeksini içeriyor mudur? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 12 | | SHT OPS 1 Madde 214 | | Oluşturulan ağırlık ve denge formu ilgili Yer İşletme El Kitabı, İşletme El Kitabı Bölüm A veya B ‘deki şekliyle uyumlu mudur? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 13 | | SHT OPS 1 Madde 128 | | İşletici;uçağın ilk işletmeye alınmasından önce ve daha sonra; ayrı ayrı uçak ağırlıkları kullanılmakta ise dört yıllık aralıklarla veya filo ağırlıkları kullanılmakta ise dokuz yıllık aralıklarla uçaklarını tartarak temel ağırlığını ve ağırlık merkezinin belirlenmesini sağlıyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 14 | | SHT OPS 1 Madde 128 | | Modifikasyon ve tamirlere ilişkin değişikliklerin, ağırlık merkezi üzerindeki birikmiş etkileri dikkate alınmalı ve uygun şekilde belgelenerek uçak temel ağırlığına, temel indeksine ve ağırlık merkezine yansıtılmalı, değişikliklerin ağırlık,indeks ve denge üzerindeki etkisi tam olarak bilinemiyorsa uçakların yeniden tartılması sağlanıyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 15 | | SHT OPS 1 Madde 128 | | İşletici uçağın kuru operasyon ağırlığına (DOW) dahil olan tüm operasyon unsurlarının ve mürettebatın ağırlığını tartarak veya standart ağırlık kullanarak DOW’u belirlemek ve tüm operasyon unsurlarının ve mürettebatın konumlarının uçağın ağırlık merkezi (CG) üzerindeki etkisini test etmek üzere gereklilikleri sağlıyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 16 | | SHT OPS 1 Madde 131 | | İşletici, mevcut yolcu koltuğu sayısının 10’dan az olduğu durumlar dışında, herkesin tartı ağırlığı ile kayıtlı bagajların tartı ağırlığını veya SHT OPS 1 Madde 131’de geçen Tablo 1 ve 3’te belirtilen standart ağırlık değerlerini kullanarak yolcuların ve kayıtlı bagajların ağırlığını hesaplıyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 17 | | SHT OPS 1 Madde 131 | | Yolcu ağırlıklarının standart ağırlık değerleri kullanılarak belirlenmesi halinde, SHT OPS 1 Madde 131’de geçen Tablo 1 ve Tablo 2’de yer alan standart ağırlık değerlerinin kullanılması sağlanıyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 18 | | SHT OPS 1 Madde 131 | | Gerçek ağırlığın tartılarak belirlenmesi halinde işletici yolcuların kişisel eşyalarının ve el bagajlarının da tartıma dahil edilmesini sağlıyor mu? Bu tartım işlemi uçağa binmeden hemen önce ve yakın bir yerde mi yapılıyor? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 19 | | SHT OPS 1 Madde 131 | | Ağırlık ve denge formlarını hazırlayanın ismi form üzerinde yer alıyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 20 | | SHT OPS 1 Madde 131 | | İşletici;her uçuştan önce yükün ve dağılımının belirtildiği ağırlık ve denge formunun doldurulmasını sağlıyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 21 | | SHT OPS 1 Madde 131 | | Yükün ve dağılımının ağırlık ve denge formuna uygun olduğunu kontrol edenin ismi yazılıp, imzalanması sağlanıyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 22 | | SHT OPS 1 Madde 131 | | Yükteki son dakika değişikliklerine ilişkin prosedür geliştirilmiş midir? Buna ilişkin İşletme El Kitabı içerisinde prosedür mevcut mudur? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 23 | | SHT OPS 1 Madde 131 | | Filosunda bulunan 20 ve daha fazla koltuk kapasitesine sahip tüm uçakların ağırlık ve denge formlarının Genel Müdürlükten onayı alınmış mıdır? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 24 | | EU OPS 1.025 | | AHM 560 dokümanının operasyon yapılan meydanların ilgili yer hizmeti işletmelerine dağıtımı nasıl yapılıyor? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 25 | | SHT OPS 1 Madde 103 | | Performans hesaplamaları nasıl yapılıyor, şayet suncontractor aracılığıyla sağlanıyor ise bu hesaplamaların doğruluğundan nasıl emin olunuyor, bununla ilgili herhangi bir proses mevcut mudur? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 26 | | SHT OPS 1 Madde 103 | | Söz konusu programdan elde edilen hesaplamaların yanlış hesaplamaması için herhangi bir prosedür mevcut mudur? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 27 | | SHT OPS 1 Madde 103 | | Performans hesaplamalarının yapıldığı programın veri tabanı nereden sağlanıyor,güncelliğinin takibi yapılıyor mu, nasıl? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 28 | | SHT OPS 1 Madde 28 | | Hava araçlarında bulundurulan dokümanların (AFM, QRH v.b.) güncelliği nasıl takip ediliyor,dağıtımı nasıl yapılıyor, kayıtları tutuluyor mu, hardcopy dağıtımlar imza karşılığı yapılıyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 29 | | SHT OPS 1 Madde 46,103 | | Her bir uçuşa ilişkin güncel airport analizlerinin uçağa konulduğundan nasıl emin olunuyor? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 30 | | SHT OPS 1 Madde 46 | | Mevcut listede yer almayan yeni bir destinasyona uçuş planlandığında söz konusu meydana ilişkin aerodrome operating minima’nın belirlenmesiyle ilgili herhangi bir prosedür mevcut mudur?(Özel meydan kısıtlamaları, minimalar nasıl sağlanıyor, prosedür mevcut mudur?) | | | | |  |  | |  |  |  |
| 31 | | SHT OPS 1 Madde 46 | | Tüm meydanlara ilişkin özel meydan kısıtlamaları İşletme El Kitabı Bölüm C’de belirlenmiş midir? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 32 | | SHT OPS 1 Madde 104 | | İşletme filosunda yer alan hava araçlarına ilişkin kalkış analizleri hazırlarken;  -Accelerate-stop distance’ın(ASD) accelerate-stop distance available(ASDA) değerini aşmaması sağlanıyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 33 | | SHT OPS 1 Madde 104 | | - The take-off distance’ın (TOD), the take-off distance available (TODA) değerini aşmaması sağlanıyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 34 | | SHT OPS 1 Madde 104 | | -Kullanılan maniadan temizlenmiş alan mesafesinin ,mevcut kalkış koşusu mesafesinin (TORA) yarısından fazla olmaması sağlanıyor mu?  The take-off run değerinin (TOR), the take-off run available (TORA) değerini aşmaması sağlanıyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 35 | | SHT OPS 1 Madde 104 | | Islak ve veya kuru bir pistteki kalkış ağırlığının, aynı koşullar altındaki kuru pistte izin verilen kalkış ağırlığını aşmaması sağlanıyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 36 | | SHT OPS 1 Madde 104 | | İşletici, kalkış ağırlığını hesaplarken,  -kalkışın gerçekleştirileceği havaalanının basınç yüksekliği,  -çevre sıcaklığı,  - pist yüzey koşulları ve pist yüzey tipi,  - kalkış yönündeki pistin eğimi,  -rapor edilmiş olan baş rüzgarı bileşenlerinin en fazla %50’si veya arka rüzgar bileşenlerinin en az %150’si,  -mevcut olması durumunda kalkış öncesinde uçağın pist üzerinde kalkış pozisyonu almasından kaynaklanan pist uzunluğu kaybının dikkate alınmasını sağlıyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 37 | | SHT OPS 1 Madde 105 | | İşletici, net kalkış uçuş yolunu, en az 35 ft.’lik bir dikey yükseklikte veya en az 90 m. Artı 0.125xD yatay mesafesi içerisinde tüm manialardan arındırılmış olmasını sağlıyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 38 | | SHT OPS 1 Madde 105 | | İşletici 200 ft. İle 400 ft. Arasında 20 celcius’u aşmayan veya 400 ft. Üzerinde 30 celcius’u aşmayan artırılmış yatış açılarını uygulayabilmek için Genel Müdürlük onayına tabi özel usullerin kullanılmasını sağlıyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 39 | | SHT OPS 1 Madde 108 | | İşletici uçağın iniş ağırlığının, varış yerine ve yedek hava alanına tahmin edilen iniş zamanına ilişkin beklenen irtifa ve çevre sıcaklığı için tespit edilen azami iniş ağırlığını aşmamasını sağlıyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 40 | | TGL 36 | | EFB sisteminin açılması ve kapanmasına ilişkin prosedür var mı? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 41 | | TGL 36 | | EFB sisteminin her türlü arızası ile ilgili uygun prosedür var mı? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 42 | | TGL 36 | | Uçaktaki tüm sistemlerin arızalanması durumunda EFB sistemini kullanımına ilişkin geliştirilmiş bir prosedür var mı? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 43 | | TGL 36 | | EFB sisteminin yedeklenmesine yönelik prosedür var mı? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 44 | | TGL 36 | | EFB sisteminin iş yükünü azaltacak prosedür var mı? (İşlemlerin sıraya konulmasına ilişkin prosedür) | | | | |  |  | |  |  |  |
| 45 | | TGL 36 | | Hangi bilgi kaynağının öncelikli olduğuna dair bir prosedür var mı? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 46 | | TGL 36 | | Uçuşun yoğun iş yükü barındıran safhalarında EFB kullanımı ile ilgili prosedürler var mı? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 47 | | TGL 36 | | Bilgilerin fazla/gereksiz yada EFB sisteminden farklı olması durumunda hangi bilgilerin kullanılacağına dair bir prosedür var mı? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 48 | | TGL 36 | | Her yazılım uygulamasının doğru ve güncel verileri içerdiğine dair bir prosedür var mı? (Güncelleme prosedürü) | | | | |  |  | |  |  |  |
| 49 | | TGL 36 | | İçerikte veya bilgilerde yapılan değişiklikler uygun şekilde yapılmış mı? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 50 | | TGL 36 | | Pilotlara EFB güncellemeleri ile ilgili bilgi verilmesine ilişkin prosedür var mı? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 51 | | TGL 36 | | Belli bir uçak tipi yada tescil işaretine ait EFB kullanımı olduğu zaman doğru bilginin girilmesine dair prosedür mevcut mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 52 | | TGL 36 | | EFB sisteminin değişikliği sırasında hataların önlenmesi ile ilgili bir prosedür var mı? (yazılım veya donanım değişikliği) | | | | |  |  | |  |  |  |
| 53 | | TGL 36 | | Kokpitte birden fazla EFB sistemi olması durumunda, bütün EFB sistemlerinin içerik ve bilgilerinin aynı olduğunun teyidine dair bir prosedür var mı? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 54 | | TGL 36 | | EFB sisteminden alınan verilerin uçuşta kullanılmasının uygun olduğuna dair bir prosedür var mı? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 55 | | TGL 36 | | Database’de uçuşta kullanımının onaylı olmadığı zamanda yapılacak bir prosedür var mı? (Database de olmayan bir meydana uçuş planlanması gibi) | | | | |  |  | |  |  |  |
| 56 | | TGL 36 | | Bütün kişisel girdilerin EFB sisteminden temizlenmesi için bir prosedür var mı? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 57 | | TGL 36 | | EFB sisteminden geribildirim alınabilmesi için bir prosedür var mı? (Sistemi kullanan kişinin veya sistem yöneticisinin) | | | | |  |  | |  |  |  |
| 58 | | TGL 36 | | Operatörün EFB feedback’lerini izleyebileceği aradaki farkı düzeltebileceği ve EFB üreticisine rapor edebileceği bir prosedür var mı? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 59 | | TGL 36 | | Elektronik chart kullanımı ile ilgili özel bir prosedür var mı? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 60 | | TGL 36 | | Elektronik charttaki prosedür uygulanıp uçuş yapılırken başka ne tip EFB uygulamaları yapılabileceğine dair bir kural var mı? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 61 | | TGL 36 | | Navigasyon ve yaklaşma chartlarının var ve yüklü olduğuna dair prosedür var mı? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 62 | | TGL 36 | | Ağırlık ve Denge hesaplamalarına ilişkin prosedür var mı? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 63 | | TGL 36 | | Ağırlık ve Denge yazılımının tamamlama sorumluluğu ile ilgili bir prosedür var mı? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 64 | | TGL 36 | | Ağırlık ve Denge kayıtlarının saklanması ile ilgili prosedürler var mı? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 65 | | TGL 36 | | EFB performans verilerinin EFB dışında tutulması(saklanması) ile ilgili prosedür var mı? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 66 | | TGL 36 | | OM Part D içerisinde belirtilen eğitimler gerçekleştirilmiş mi? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 67 | | TGL 36 | | Sisteme ilişkin eğitim tüm fonksiyon ve uygulamaları karşılıyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 68 | | TGL 36 | | Eğitim tüm yazılım uygulamalarının bütün teknik özelliklerinin kullanımını gösteriyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 69 | | TGL 36 | | EFB eğitimi bittikten sonra bütün pilotlara uygulamar yaptırılarak EFB üzerindeki hakimiyetleri kontrol ediliyor mu? (Sistemde kayıtlı deneme uygulamaları kontrol edilmeli) | | | | |  |  | |  |  |  |
| 70 | | TGL 36 | | İşletmeye yeni katılan EFB kullanıcısı olacak personel için gerekli eğitimler veriliyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 71 | | TGL 36 | | EFB üreticisinin dokümanları yeterli mi? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 72 | | TGL 36 | | EFB eğitimi simüle edildiğinde simüle edilen sistem asıl sistem kadar güvenilir mi? (Class II ve Class III için sorulabilir) | | | | |  |  | |  |  |  |
| 73 | | TGL 36 | | EFB eğitim cihazı önemli her konuyu simüle edebiliyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 74 | | TGL 36 | | Elektronik chartların kullanımı ile ilgili eğitim uygun mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 75 | | TGL 36 | | Elektronik chartların her türlü durumu hakkında eğitim veriliyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 76 | | TGL 36 | | Kokpit göstergeleri ile elektronik chartlar arasındaki harita ölçeği, oryantasyon ve veri kalitesi eğitimi veriliyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 77 | | TGL 36 | | Pilotlar kağıt chartları kullandığı gibi elektronik chartlarıda kullanabiliyor mu? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 78 | | TGL 36 | | Kritik performans hesaplarının yapılması ile ilgili (pist uzunluğu W&B) eğitim var mı? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 79 | | TGL 36 | | Uçağın durumu yada harici koşullarda farklılık olduğunda neler yapılacağı ile ilgili eğitim var mı? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 80 | | TGL 36 | | Performans yazılımına gerekli bilgilerin nasıl girileceğine dair eğitim var mı? | | | | |  |  | |  |  |  |
| 81 | | TGL 36 | | Normal kaynaklara ulaşılamadığında gerekli datalara nereden ulaşılacağına dair bir eğitim var mı? | | | | |  |  | |  |  |  |
| EMNİYET YÖNETİM SİSTEMİ | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | ICAO Doc. 9859  Böl.5 El. 2.1 | | Birim sorumluluğunda yürütülen faaliyetler üzerinde; tehlike belirleme, emniyet risklerinin analizi, değerlendirilmesi ve kontrolü süreçleri işletiliyor mu? | | □ | □ | □ |  | | |  | | | |
|  | | ICAO Doc. 9859  Böl.5 El. 3.1 | | Birim sorumluluğunda yürütülen faaliyetler göz önünde bulundurularak; emniyet hedefleri ve emniyet performans göstergeleri oluşturulmuş mudur? | | □ | □ | □ |  | | |  | | | |

|  |
| --- |
| **Tespit Edilen Bulgular ve düşünceler** |
|  |

|  |
| --- |
| **İşletme temsilcilerinin tespit edilen bulguları kabul edip etmediği** |
|  |

**Kontrol listesinde kullanılan kısaltmalar:**

S: Sorulmadı

U: Uygun

UD: Uygun değil

BS: Bulgu seviyesi

#: Standart bulgu numarası

**Not**: Bu kontrol listesinde UO-OPS-PRF-# tipi standart bulgu numarası kullanılır.