



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Sayı: 51859319-010-E.11309

31/12/2020

Konu: UÇUŞ OPERASYONLARINA YÖNELİK İLAVE UÇUŞA ELVERİŞLİLİK ŞARTLARI

GENELGE
UOD-2019/4

BİRİNCİ BÖLÜM
Genel Hükümler

Amaç

MADDE 1 -(1) Bu Genelgenin amacı, havacılık işletmelerinin filosunda bulunan hava araçlarının sürekli uçuşa elverişlilik ve emniyet iyileştirmelerini desteklemek amacıyla ortak ilave uçuşa elverişlilik şartlarını düzenlemektir.

Kapsam

MADDE 2 -(1) Bu Genelge, ticari hava taşımacılığı yapmak üzere ruhsatlandırılmış büyük uçak ve büyük helikopter işleticilerini kapsar.

Dayanak

MADDE 3 -(1) Bu Genelge, 15/07/2018 tarihli ve 30479 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 4 numaralı Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'ne ve 15/09/2017 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe giren Uçuş Operasyonlarına Yönelik Usul ve Esaslar Talimatı'na dayanılarak hazırlanmıştır.

Avrupa Birliği mevzuatına uyum

MADDE 4 -(1) Bu Genelge'nin hazırlanmasında, Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı ile Genel Müdürlük arasında imzalanan iş birliği anlaşması gereği, Avrupa Komisyonu tarafından 23/04/2015 tarihinde yayımlanan 2015/640 sayılı mevzuat ve 30/01/2019 tarihinde yayımlanan 2019/133 sayılı mevzuat dikkate alınmıştır.

(2) Bununla birlikte, Avrupa Komisyonu'nun 2015/640 ve 2019/133 sayılı mevzuatların uygulanmasına yönelik EASA tarafından yayımlanan Kabul Edilebilir Uyumluluk Yöntemleri (AMC), Kılavuz Dokümanlar (GM) ve Sertifikasyon Şartları (CS) kurallarının en güncel hali kullanılacaktır.

Tanımlar ve kısaltmalar

MADDE 5 -(1) Bu Genelgede geçen terimlerin tanımları ve kısaltmaları, aşağıdakileri ifade eder:

- a) Azami operasyonel yolcu koltuk düzeni: Ekip koltukları hariç, operasyonel amaçlarla tahsis edilen ve işletme el kitabında belirtilen her bir hava aracının azami yolcu koltuk kapasitesini,
- b) Büyük helikopter: Sertifikasyon esasına göre, CS-29'a veya eşdeğerine sahip helikopteri,
- c) Büyük uçak: Sertifikasyon esasına göre, CS-25'e veya eşdeğerine sahip uçakları,
- ç) CS-25: Büyük uçaklar için sertifikasyon şartlarını,

- d) CS-29: Büyük helikopterler için sertifikasyon şartlarını,
- e) Düşük koltuk kapasiteli uçak: Aşağıda ayrıntıları yer alan azami operasyonel yolcu koltuk düzenine sahip uçağı:
- 1) Azami 19 koltuk veya
 - 2) Aşağıdaki koşulların ikisinin de sağlanması kaydıyla, uçak tip sertifikasında belirtilen azami yolcu koltuk kapasitesinin üçte biri kadar ya da daha az koltuk:
 - Taksi, kalkış veya iniş sırasında dolu olabileceği onaylanan toplam yolcu koltuk sayısının kabin bölmesi başına 100'ü aşmaması;
 - Taksi, kalkış veya iniş sırasında azami operasyonel yolcu koltuk düzeninde, iki acil çıkış arasındaki her bölgede (veya çıkışı olmayan her bölge) koltuk sayısının, ilgili bölgeyi sınırlayan acil çıkış çifti için izin verilen toplam yolcu koltuk sayısının üçte birini aşmaması (uçağın geçerli sertifikasyon temelinde tanımlanan her acil çıkış çifti için izin verilen yolcu koltuk sayısı kullanılır). Bu bölge sınırlamalarına uyulup uyulmadığının belirlenmesinde, acil çıkışları devre dışı bırakılmış olan bir uçak için tüm acil çıkışların işlevsel durumda olduğu varsayılır.
- f) EASA: Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansını,
- g) Genel Müdürlük: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nü,
- ğ) JAR-26: 12/03/2012 tarihli ve B.11.1.SHG.0.16.00.00/010.06.02/71 sayılı yazı ile yayımlanan JAR-26 konulu Genelge'yi,
- h) SHT-MMEL/MEL: 12/10/2011 tarihinde yayımlanan Temel Asgari Teçhizat Listesi (MMEL) İle Asgari Teçhizat Listesi (MEL) Usul ve Esasları Talimatı'nı,
- ı) SHT-OPS: 15/09/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Operasyonlarına Yönelik Usul ve Esaslar Talimatı'nı.

İKİNCİ BÖLÜM

Uygulama Usulleri ve Son Hükümler

Belirli bir operasyon türü için ilave uçuşa elverişlilik şartları

MADDE 6 -(1) İşleticiler, hava araçlarını işletirken Ek'te yer alan hükümlere uymakla yükümlüdür.

Geçiş hükümleri

MADDE 7 -(1) İşbu Genelgenin yürürlüğe girmesinden önce, Genel Müdürlük tarafından daha önce yayımlanmış olan JAR-26 gerekliliklerine uygun olduğu kanıtlanan hava araçlarının, Ek'te öngörülen eşdeğer şartlara uygun olduğu kabul edilir.

(2) Ek'te yer alan 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200, 26.250 maddelerinde açıklanan şartlara eşdeğer JAR-26 gerekliliklerine uygun olduğu kanıtlanan hava araçlarında, daha sonra ilgili JAR-26 gerekliliklerine uygunluğu etkileyecek bir değişiklik yapılmayacaktır.

İdari yaptırımlar

MADDE 8 -(1) İşbu Genelge gerekliliklerini yerine getirmeyen işleticiler hakkında ilgili mevzuat gereği idari işlem uygulanacaktır.

Yürürlük

MADDE 9 -(1) Bu Genelge, yayımlandığı gün yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 10 -(1) Bu Genelge hükümlerini Sivil Havacılık Genel Müdürü yürütür.

EK-1

Bölüm 26 - Uçuş Operasyonlarına Yönelik İlave Uçuşa Elverişlilik Şartları

Alt Bölüm A - Genel Hükümler

26.10.Yetkili otorite

Yetkili otorite, Genel Müdürlüktür.

26.20.Geçici gayri faal teçhizat

SHT-OPS Talimatı Ek 3 Bölüm ORO ORO.MLR.105'te tanımlanan ve Genel Müdürlük tarafından SHT-MMEL/MEL Talimatı gereği onaylanan Asgari Teçhizat Listesi kapsamında izin verilmediği sürece, bu Bölümde gerekli görülen hava aracı alet, teçhizat parçası veya işlevinin gayri faal veya eksik olduğunda uçuşa başlanmayacaktır.

26.30.Uyumluluğun kanıtlanması

a) EASA tarafından, ilgili uluslararası mevzuatlar kapsamında, ürünlerin işbu Bölüme uyumluluğunu göstermenin standart yolu olarak sertifikasyon şartları yayımlanır.

b) İşletici, aşağıdakilere uyum sağlayarak işbu Bölüm şartlarına uyumluluğu kanıtlayabilir:

1)EASA tarafından (a) maddesi kapsamında yayımlanan sertifikasyon şartları veya Genel Müdürlük tarafından SHT-21 Talimatı Ek-1 Tablo-2 Altbölüm B 21.A.16A kapsamında yayımlanan eşdeğer şartlar; veya

2)Söz konusu şartlara eşdeğer emniyet seviyesi sağlayan teknik standartlar.

Alt Bölüm B - Büyük Uçaklar

26.50.Koltuklar, yataklar, emniyet kemerleri ve kemer sistemleri

1 Ocak 1958'de veya daha sonra tip sertifikası almış büyük uçak ile operasyon gerçekleştiren işletici, uçuş ya da kabin ekibi üyelerine ait her bir koltuğun ve bu koltuğun emniyet bağlarının, koltukta oturanın gerekli hareketleri yapmasına izin verip hızlı kaçışa kolaylık sağlarken acil bir iniş halinde optimum düzeyde koruma sağlayacak bir yapıya sahip olduğundan emin olacaktır.

26.60.Acil iniş - dinamik koşullar

1 Ocak 1958 veya sonrasında tip sertifikası almış ve münferit uçuşa elverişlilik sertifikası 18 Şubat 2021 tarihinde veya sonrasında verilecek büyük uçak işleticisi, taksi, kalkış veya iniş sırasında kullanılmak üzere, onaylanmış her koltuk tipi tasarımının, acil iniş koşullarından kaynaklanan yüklerle maruz kalındığı durumlarda, yolcular için güvenli olduğunu gösterecektir. Bu gösterim, aşağıdaki yöntemlerden biri ile gerçekleştirilecektir:

a)Başarıyla tamamlanmış dinamik testler;

b)Benzer bir koltuk tipi tasarımının dinamik testlerine dayalı, eşdeğer emniyet seviyesi sağlayan rasyonel bir analiz.

Birinci paragrafta belirtilen yükümlülük, aşağıdaki koltuklar için geçerli olmayacaktır:

a)Kokpit koltukları,

b) (**Değişik:** 31/12/2020 - 11309) Yalnızca talep üzerine, tarifesiz ticari hava taşımacılığı

operasyonlarında kullanılan düşük koltuk kapasiteli uçaklardaki koltuklar,

c) (Ek: 31/12/2020 - 11309) Covid-19 salgınından kaynaklanan uçak üretimindeki gecikmeler nedeniyle, 18 Şubat 2021 öncesinde uçuşa elverişlilik belgesi verilmesi planlanan ancak bu tarihten sonra bu sertifika verilecek olacak ve aşağıdaki tabloda listelenen üretici seri numarasını taşıyan uçak modelindeki koltuklar.

Tip Sertifikası Sahibi	Tip	Üretici Seri Numarası
Boeing	B737 Max	43393, 60389, 43323, 60040, 60042, 60056, 60057, 60058, 60059, 60060, 60061, 6006, 60064, 60065, 60066, 60068
Airbus	A321 Serisi	10222, 10259, 10367, 10375, 10382, 10346

26.100.Acil çıkışların yerleri

1 Nisan 1999 tarihinden önce teçhiz edilmiş ve onaylanmış acil çıkış konfigürasyonuna sahip uçaklar hariç olmak üzere, 19'dan fazla azami operasyonel yolcu koltuğu düzenine sahip ve asgari bir acil çıkışı devre dışı bırakılmış olan büyük uçak ile operasyon gerçekleştiren işletici, kalan çıkışlar arasındaki mesafenin/mesafelerin etkili tahliye uygun olduğundan emin olacaktır.

26.105.Acil çıkışlara erişim

İşletici, acil tahliye halinde, her yolcunun kendi koltuğundan acil çıkışlardan birine hızlı ve kolay bir şekilde ulaşmasını kolaylaştıracak yöntemler sağlayacaktır.

26.110.Acil çıkış işaretleri

İşletici, aşağıdaki şartları yerine getirmekten sorumludur:

a)Acil tahliye halinde, kabinde öngörülebilir koşullar altında, kabinde bulunanların, acil çıkışları bulmasını, bu çıkışlara erişmesini ve bu çıkışları kullanmasını kolaylaştıracak yöntemler sağlanacaktır.

b)Acil tahliye halinde, uçağın dışında bulunan personelin acil çıkışları bulmasını ve kullanmasını kolaylaştıracak yöntemler sağlanacaktır.

26.120.Dâhili acil durum aydınlatması ve acil durum aydınlatmasının çalışması

İşletici, acil tahliye halinde, çıkış kapılarının bulunmasını ve yolcuların çıkışlara ulaşmasını kolaylaştırmak amacıyla, ışıklı çıkış işaretlerinin, genel kabin ve çıkış bölgesi aydınlatmasının ve alt seviye çıkış yolu aydınlatmasının mevcut olmasını sağlayacak yöntemlere başvurur.

26.150.Bölme içleri

İşletici, aşağıdaki şartları yerine getirmekten sorumludur:

a)Ekip veya yolcuların bulunduğu bölümlerde kullanılan tüm malzemeler ve teçhizat, uçuş esnasında yangınların etkilerini en aza indirmeye uygun tutuşabilirlik özelliklerine ve hava aracını tahliye etmek için gereken süre boyunca kabin içinde hayatta kalmayı sağlayacak koşulları muhafaza etme özelliğine sahip olacaktır;

b)Sigara içmenin yasak olduğunu gösteren levhalar asılacaktır;

c)Çöp kutuları, kutunun içinde ateş olmasını önleyecek şekilde olmalıdır; bu kutularda sigara ve tütün gibi malzemelerin atılmasının yasak olduğunu belirten işaretler olacaktır.

26.155.Kargo bölmesi yalıtımının yanıcılığı

1 Ocak 1958 tarihinden sonra tip sertifikası almış büyük uçak ile operasyon gerçekleştiren işletici, C Sınıfı veya D Sınıfı kargo bölmelerinin yalıtımlarının, bölme içinde meydana gelen bir yangının hava aracı veya hava aracının içindekiler için tehlike oluşturabilecek etkilerini yeterli şekilde önleyen malzemelerden yapıldığından emin olacaktır.

26.156.Isıl veya akustik yalıtım malzemeleri

1 Ocak 1958 tarihinde veya sonrasında tip sertifikası almış büyük uçak işleticisi;

a)İlk münferit uçuşa elverişlilik sertifikası 18 Şubat 2021 tarihinden önce verilen uçaklar için, 18 Şubat 2021 tarihinde veya sonrasında yeni ısı yalıtım ya da akustik yalıtım malzemelerinin yerleştirildiği durumlarda, bu yeni malzemelerin uçakta alev yayılma riskini önleyen veya azaltan, alev yayılmasına karşı dirençli özelliklere sahip olmasını sağlayacak;

b)İlk münferit uçuşa elverişlilik sertifikası 18 Şubat 2021 tarihinde veya sonrasında verilen uçaklar için, ısı yalıtım ya da akustik yalıtım malzemelerinin uçakta alev yayılma riskini önleyen veya azaltan, alev yayılmaya karşı dirençli özelliklere sahip olmasını sağlayacak;

c)İlk münferit uçuşa elverişlilik sertifikası 18 Şubat 2021 tarihinde veya sonrasında verilen ve 20 veya daha fazla yolcu kapasitesine sahip uçaklar için, uçağın alt yarısına yerleştirilen ısı yalıtım malzemelerinin (malzemeleri gövdeye sabitleme araçları da dâhil) bir kaza sonrası uçağa alev girme riskini önleyen veya azaltan ve gerekli sürede uçağı tahliyeye yönelik kabin içinde hayatta kalmak için gereken koşulları sağlayan, alev geçirmeye karşı dirençli özelliklere sahip olmasını sağlayacaktır.

26.160.Tuvalet yangın koruması

Azami operasyonel yolcu koltuğu düzeni 19'dan fazla olan büyük uçak ile operasyon gerçekleştiren işletici, aşağıdaki şartlara uyacaktır:

Tuvaletlerde aşağıdaki teçhizat bulunacaktır:

a)Duman detektörü;

b)Her bir çöp kutusunda ortaya çıkan yangını otomatik olarak söndürecek araçlar.

26.170.Yangın söndürücüler

İşletici, aşağıdaki yangın söndürücülerde, yangın söndürme aracı olarak halon kullanılmadığından emin olacaktır:

a)İlk münferit uçuşa elverişlilik sertifikası 18 Şubat 2020 tarihinde veya sonrasında verilen büyük uçaklardaki havlu, kâğıt veya çöpler için kullanılan tuvalet çöp tenekelerindeki yerleşik yangın söndürücüler;

b)İlk münferit uçuşa elverişlilik sertifikası 18 Şubat 2020 tarihinde veya sonrasında verilen büyük uçaklardaki taşınabilir yangın söndürücüler.

26.200.İniş takımının sesli uyarısı

İşletici, iniş takımı kazara kapalı durumdayken iniş yapılması olasılığını büyük ölçüde düşürebilmek için, hava aracının uygun iniş takımı sesli uyarı cihazı ile teçhiz edildiğinden emin olacaktır.

26.250.Kokpit kapı alıştırma sistemleri - inkapasite

İşletici, bir uçuş ekibi üyesinin inkapasite olması durumunda, kabin ekibi üyelerinin kokpite girmesini kolaylaştırmak amacıyla, varsa, kokpit kapı çalışma sistemleri için alternatif açma yöntemleri temin edilmesini sağlayacaktır.

Alt Bölüm C - Büyük Helikopterler

26.400.Yangın söndürücüler

İşletici, aşağıdaki yangın söndürücülerde, yangın söndürme aracı olarak halon kullanılmadığından emin olacaktır:

a)İlk münferit uçuşa elverişlilik sertifikası 18 şubat 2020 tarihinde veya sonrasında verilen büyük helikopterlerdeki havlu, kâğıt veya çöpler için kullanılan tuvalet çöp tenekelerindeki yerleşik yangın söndürücüler;

b)İlk münferit uçuşa elverişlilik sertifikası 18 şubat 2020 tarihinde veya sonrasında verilen büyük helikopterlerdeki taşınabilir yangın söndürücüler.

Bilgilerinizi ve gereėini rica ederim.

 e-İmzalıdır

Bahri KESİCİ
Genel Müdür

