



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

EK – 4 TİCARİ HAVA TAŞIMACILIĞI OPERASYONLARI (BÖLÜM – CAT)

CAT.GEN.100 Yetkili otorite

Türkiye Cumhuriyeti tarafından yetkili otorite olarak Genel Müdürlük tayin edilmiştir.

CAT.GEN.105 Motorlu gezi planörleri ve motorlu planörler

- (a) Motorlu planörler (motorlu gezi planörleri hariç), planörlere ilişkin uygulanabilir gereklilikler kapsamında işletilecek ve teçhiz edilecektir.
- (b) Motorlu gezi planörleri (TMG'ler):
 - (1) Bir motorla uçurulduklarında, uçaklara ilişkin gereklilikler; ve
 - (2) Motorsuz kullanıldıklarında planörlere ilişkin gereklilikler kapsamında işletilecektir.
- (c) TMG'ler, CAT.IDE.A içerisinde aksi belirtilmedikçe, uçaklara ilişkin uygulanabilir gereklilikler kapsamında teçhiz edilecektir.

KISIM 1 – MOTORLU HAVA ARACI

CAT.GEN.MPA.100 Ekip sorumlulukları

- (a) Ekip üyesi:
 - (1) Hava aracı ile içindekilerin emniyetini ilgilendiren; ve
 - (2) İşletme el kitabındaki talimatlar ve prosedürler içerisinde belirtilen görevlerini uygun bir şekilde yerine getirmekten sorumlu olacaktır.
- (b) Ekip üyesi:
 - (1) Acil durum sistemleri dâhil olmak üzere, hava aracının uçuşa elverişliliğini veya emniyetli bir şekilde işletilmesini etkileyebileceğine inandığı herhangi bir hatayı, arızayı, kusurlu çalışmayı veya kusuru, henüz başka bir ekip üyesi tarafından rapor edilmemişse, sorumlu kaptan pilota rapor edecektir.
 - (2) Operasyonun emniyetini tehlikeye sokan veya tehlikeye sokabilecek herhangi bir olayı, henüz başka bir ekip üyesi tarafından rapor edilmemişse, sorumlu kaptan pilota rapor edecektir.
 - (3) İşleticinin olay raporlama sisteminin ilgili gerekliliklerine uyacaktır.
 - (4) Faaliyetleri kapsamındaki geçerli olan bütün uçuş ve görev süresi sınırlamaları (FTL) ile dinlenme gerekliliklerine uyacaktır.
 - (5) Birden çok işletici için görev üstlendikleri durumlarda:
 - i. SHT-FTL Talimatı içerisinde belirtilen uçuş, görev ve dinlenme sürelerine ilişkin bireysel kayıtlarını muhafaza edecek ve
 - ii. SHT-FTL Talimatı gereklilikleri uyarınca faaliyetleri planlamak için ihtiyaç duyulan verileri her işleticiye sunacaktır.
- (c) Ekip üyesi:

- (1) Psiko-aktif maddelerin veya alkolün etkisi altında olduğu veya yaralanma, aşırı yorgunluk, ilaç tedavisi, hastalık veya başka benzer nedenlerle sağlık açısından uçuşa elverişli olmadığı durumlarda;
 - (2) Derin dalış veya kan bağıışı sonrasında makul bir süre geçinceye kadar;
 - (3) Geçerli tıbbi gereklilikler yerine getirilmemişse;
 - (4) Kendisine atanmış görevleri yerine getirme konusunda herhangi bir şüphe içerisindeyse veya
 - (5) Uluslararası mevzuatlar kapsamında aşırı yorgun olduğunu biliyor veya şüphe ediyorsa veya başka bir şekilde kendisini uçuşu tehlikeye atabilecek ölçüde elverişsiz durumda hissediyorsa,
- hava aracında görev yapmayacaktır.

CAT.GEN.MPA.105 Sorumlu kaptan pilot sorumlulukları

(a) CAT.GEN.MPA.100'e uyulmasının yanı sıra, sorumlu kaptan pilot:

- (1) Hava aracına vardığı andan uçuşun sonunda hava aracını terk edinceye kadar, hava aracındaki tüm ekip üyelerinin, yolcuların ve kargonun emniyetinden sorumlu olacaktır.
- (2) Aşağıdaki süreçlerde, hava aracının operasyonundan ve emniyetinden sorumlu olacaktır:
 - i. Uçaklarda, uçağın kalkış öncesinde taksi yapmak amacıyla ilk harekete hazır olduğu andan nihai olarak uçuşun sonunda durduğu ve ana itiş gücü/güçleri olarak kullanılan motorun/motorların kapatıldığı ana kadar.
 - ii. Helikopterlerde, pervaneler döndüğü süre.
- (3) Uluslararası ve ulusal mevzuatlar kapsamında hava aracının ve içinde taşınan kişilerin ve/veya eşyaların emniyetinin sağlanması amacıyla gerekli tüm talimatları vermekle ve her türlü işlemi yapmakla yetkili olacaktır.
- (4) Hava aracının veya içindekilerin emniyetine karşı tehlike oluşturabilecek herhangi bir kişiyi veya kargonun herhangi bir parçasını indirme yetkisine sahip olacaktır.
- (5) Hava aracının veya içindekilerin emniyetini tehlikeye atabilecek ölçüde alkol veya uyuşturu madde etkisi altında olduğu görünen bir kişinin hava aracında taşınmasına izin vermeyecektir.
- (6) Taşınmaları hava aracının veya içindekilerin emniyetine yönelik riski arttırıyorsa, kabul edilemez yolcuların (inadmissible), sınır dışı edilenlerin (deportee) veya gözaltındaki kişilerin (persons in custody) taşınmasını reddetme hakkına sahiptir.
- (7) Bütün yolcuların acil durum çıkışlarının yeri ile birlikte ilgili emniyet ve acil durum teçhizatlarının yerleri ve kullanımı hakkında bilgilendirilmesini sağlayacaktır.
- (8) İşletme el kitabına uygun olarak, bütün operasyonel prosedürlerin ve kontrol listelerinin uygulanmasını sağlayacaktır.

- (9) Uçuşun kritik safhalarında, herhangi bir ekip üyesinin, hava aracının emniyetli bir şekilde işletilmesi için gerekli olan görevler dışında herhangi bir faaliyette bulunmasına izin vermeyecektir.
- (10) Aşağıdaki hususlarda emin olacaktır:
- Uçuş kayıt cihazlarının uçuş sırasında devre dışı bırakılmamasını veya kapatılmamasını;
 - ORO.GEN.160(a) kapsamında rapor edilmesi gereken kaza veya ciddi olay dışında bir olay meydana geldiğinde, uçuş kayıt cihazları kayıtlarının kasıtlı olarak silinmemesini ve
 - Bir kaza ya da ciddi bir olay durumunda ya da soruşturmayı yürüten otorite tarafından uçuş kayıt cihazları kayıtlarının tutulması için talimat verildiğinde:
 - Uçuş kayıt cihazları kayıtlarının kasıtlı olarak silinmemesini;
 - Uçuş kayıt cihazlarının uçuş tamamlandıktan hemen sonra devre dışı bırakılmasını ve
 - Kokpitten ayrılmadan önce, uçuş kayıt cihazları kayıtlarını muhafaza etmek için ihtiyati tedbirler alınmasını.
- (11) Konfigürasyon sapma listesi (CDL) veya asgari teçhizat listesi (MEL) uyarınca servis dışı durumları bulunan hava aracının kabulüne karar verecektir.
- (12) Uçuş öncesi kontrolün SHY-M Yönetmeliği gerekliliklerine uygun bir şekilde yapılmasını sağlayacaktır.
- (13) İlgili acil durum teçhizatlarının, hemen kullanımı için kolaylıkla erişilebilir bir yer ve durumda olduğundan emin olacaktır.
- (b) Sorumlu kaptan pilot ya da uçuşun icrasının devredildiği pilot, hemen karar verilmesini ve harekete geçilmesini gerektiren acil bir durumda, uluslararası mevzuatlar ve 2920 sayılı Kanun kapsamında gerekli gördüğü her türlü işlemi gerçekleştirecektir. Bu gibi durumlarda, emniyet adına kurallardan, operasyonel prosedürlerden ve yöntemlerden sapabilir.
- (c) Uçuş halindeki bir hava aracının havada çarpışmayı önleyici sistemin (ACAS) çözüm önerisine (RA) müteakip manevra yaptığı durumlarda, sorumlu kaptan pilot Genel Müdürlüğe bir ACAS raporu sunacaktır.
- (d) Kuş tehlikeleri ve çarpmaları:
- Potansiyel bir kuş tehlikesi gözlemlendiği durumlarda, sorumlu kaptan pilot, uçuş ekibinin iş yükü müsaade eder etmez, hava trafik hizmeti (ATS) birimini bilgilendirecektir.
 - Sorumlu kaptan pilot, sorumlu olduğu hava aracında önemli bir hasara veya herhangi bir önemli sistem kaybına veya aksamasına yol açan kuş çarpması yaşaması halinde, iniş yaptıktan sonra Genel Müdürlüğe yazılı bir kuş çarpması raporu sunacaktır.

CAT.GEN.MPA.110 Sorumlu kaptan pilot yetkisi

İşletici, sorumlu kaptan pilot tarafından hava aracının ve içinde taşınan kişilerin veya eşyaların emniyetini sağlamak amacıyla kanunlara uygun tüm talimatlara hava aracında taşınan bütün kişilerin uymalarını sağlayacak tüm tedbirleri alacaktır.

CAT.GEN.MPA.115 Yolcu kabininde kabin ekibi dışındaki personel veya ekip üyeleri

İşletici, görevli kabin ekibi üyeleri dışındaki hava aracının yolcu kabininde görevli personel veya ekip üyelerinin:

- (a) Yolcular tarafından görevli kabin ekibi üyeleri ile karıştırılmamasını;
 - (b) Kabin ekibi için ayrılan istasyonları işgal etmemesini;
 - (c) Görevli kabin ekibi üyelerinin görevlerini yapmalarına engel olmamasını;
- temin edecektir.

CAT.GEN.MPA.120 Ortak dil

İşletici, tüm ekip üyelerinin birbirleri ile ortak bir dilde iletişim kurabilmelerini sağlayacaktır.

CAT.GEN.MPA.124 Hava aracına taksi yaptırma

İşletici, emniyetli bir çalışma temin etmek ve pist emniyetini arttırmak için hava aracının taksi yapmasına ilişkin prosedürleri oluşturacaktır.

CAT.GEN.MPA.125 Uçaklara taksi yaptırma

İşletici, yalnızca, kontrollerde bulunan kişinin aşağıdaki şartları karşılamaı kaydıyla, havaalanının hareket alanında uçağa taksi yaptırmasını sağlayacaktır:

- (a) Uygun niteliklere sahip bir pilot olmak; ya da
- (b) İşletici tarafından tayin edilmiş olmak ve:
 - (1) Hava aracı taksi yaptırma eğitimi almış olmak;
 - (2) Telsiz telefonu kullanma eğitimi almış olmak;
 - (3) Havaalanı yerleşim planı, rotalara, tabelalara, işaretlere, ışıklara, hava trafik kontrol (ATC) işaretlerine ve talimatlarına, ifade biçimine ve prosedürlerine ilişkin eğitim almış olmak;
 - (4) Havaalanında emniyetli uçak hareketi için gerekli olan operasyonel standartlara uyabilmek.

CAT.GEN.MPA.130 Motor çalıştırma ve kavrama – helikopterler

Helikopter motoru, sadece, kontrollerde nitelikli bir pilot tarafından uçuş amacıyla güç altında çalıştırılabilir.

CAT.GEN.MPA.135 Kokpite giriş

- (a) İşletici, aşağıdaki niteliklerden birini karşılamadıkça, uçuşta görevli uçuş ekibi üyesi dışındaki herhangi bir kimsenin kokpite girmemesini ya da kokpitte taşınmamasını temin edecektir:
- (1) Görevli bir ekip üyesi olmak;
 - (2) Kendisine verilen resmi görevlerin ifası için burada bulunması gereken, Genel Müdürlük veya denetleyen otoritenin temsilcisi olmak; ya da
 - (3) İşletme el kitabı içerisinde yer alan talimatlara uygun bir şekilde izin verilen ve taşınan kişiler.
- (b) Sorumlu kaptan pilot:
- (1) Kokpite girişin uçuş operasyonu ile ilgili dikkatin dağılmamasını veya uçuş operasyonuna engel olunmamasını ve
 - (2) Kokpitte taşınan tüm kişilerin ilgili emniyet prosedürleri hakkında bilgi sahibi olmalarını temin edecektir.
- (c) Kokpite girişle ilgili nihai kararı sorumlu kaptan pilot verecektir.

CAT.GEN.MPA.140 Taşınabilir elektronik cihazlar

İşletici, hava aracı içerisinde herhangi bir kişinin, hava aracı sistemleri ve teçhizatları üzerinde olumsuz etki yapabilecek taşınabilir bir elektronik cihaz (PED) kullanmasına müsaade etmeyecek ve bu şekilde bir kullanımın önüne geçmek için tüm makul önlemleri alacaktır.

CAT.GEN.MPA.145 Taşınan acil durum ve hayatta kalma teçhizatlarına dair bilgiler

İşletici, hava araçlarının herhangi birinin üzerinde taşınan acil durum ve hayatta kalma teçhizatlarına dair bilgilerin bulunduğu kurtarma koordinasyon merkezleri (RCC'lerin) listelerini, anında iletişime geçilebilmesi için, her zaman hazır bulunduracaktır.

CAT.GEN.MPA.150 Suya mecburi iniş - uçaklar

İşletici, 30'un üzerinde yolcu koltuk konfigürasyonuna sahip bir uçağı yalnızca, acil durumlarda iniş yapmaya uygun araziden seyir hızıyla 120 dakikadan daha büyük ya da 400 NM (hangisi daha düşük ise)'lik bir mesafede, uçağın geçerli uçuşa elverişlilik kodu içerisinde belirtilen suya mecburi iniş hükümlerine uyulması kaydıyla su üzerinde yapılan uçuşlarda işletebilecektir.

CAT.GEN.MPA.155 Savaş silahlarının ve mühimmatlarının taşınması

- (a) İşletici, savaş silahlarını veya mühimmatlarını, yalnızca, söz konusu uçuş için hava sahası kullanılacak olan tüm Devletlerin buna onay vermesi halinde taşıyacaktır.
- (b) Onayın verildiği durumlarda, işletici, savaş silahları ve mühimmatlarının:
- (1) Hava aracı içerisinde uçuş sırasında yolcuların erişemeyeceği bir yere konulmasını ve
 - (2) Ateşli silahlar olması halinde, boş olmasını temin edecektir.

- (c) İşletici, taşınması planlanan her tür savaş silahı ve mühimmatının hava aracı içerisindeki yeri ve bunlara ilişkin ayrıntıları uçuş başlamadan önce sorumlu kaptan pilota bildirilmesini sağlayacaktır.

CAT.GEN.MPA.160 Av silahları ile mühimmatının taşınması

- (a) İşletici, hava yoluyla taşınması planlanan her türlü av silahlarının, işleticiye rapor edilmesini sağlamak için gerekli tüm makul tedbirleri alacaktır.
- (b) Av silahlarının taşınmasını kabul eden işletici, bunların:
- (1) Hava aracı içerisinde uçuş sırasında yolcuların erişemeyeceği bir yere konulmasını ve
 - (2) Ateşli silahlar ya da mühimmat içeren başka bir silah olması halinde, boş olmasını sağlayacaktır.
- (c) Av silahı mühimmatı, belirli sınırlamalara tabi olarak ve Teknik Talimatlara uygun bir şekilde, yolcuların kayıtlı bagajlarında (uçanın kargo bölümünde) taşınabilir.

CAT.GEN.MPA.161 Av silahları ile mühimmatının taşınması – hafifletici hükümler

CAT.GEN.MPA.160(b) maddesine bakılmaksızın, 3.175 kg veya daha az azami sertifikalandırılmış kalkış ağırlığına (MCTOM) sahip, gündüz şartlarında ve görsel nirengiler referans alınarak geçilen rotalar üzerinde işletilen helikopterlerde, işleticinin uygun prosedürler oluşturması ve uçuş sırasında erişime kapalı bir yere konulmasının mümkün olmaması kaydıyla, uçuş sırasında erişilebilir olan bir yerde taşınabilir.

CAT.GEN.MPA.165 Kişilerin taşınma usulü

İşletici, aşağıda belirtilen sebeplerle sorumlu kaptan pilot tarafından geçici erişim izni verilmedikçe, uçuş esnasında, hava aracının kişilerin barınması için tasarlanmamış herhangi bir bölümünde herhangi bir kişi olmaması için gereken tüm tedbirleri alacaktır:

- (a) Hava aracının veya içindeki herhangi bir kişinin, hayvanın veya malın emniyeti için gerekli olan işlemi gerçekleştirmek; ya da
- (b) Uçuş esnasında, bir kişinin erişebilmesini sağlayacak şekilde tasarlanmış bir bölüm olan, hava aracının kargo veya malzemelerin taşındığı bölümüne erişmek.

CAT.GEN.MPA.170 Alkol ve uyuşturucu maddeler

İşletici, hava aracının veya içindekilerin emniyetini tehlikeye atabilecek ölçüde alkolün veya uyuşturucu maddelerin etkisi altında görünen bir kişinin hava aracına girmemesini ya da hava aracında bulunmamasını sağlamak için gerekli tüm makul tedbirleri alacaktır.

CAT.GEN.MPA.175 Emniyetin tehlikeye atılması

İşletici, hiç kimsenin umursamaz veya dikkatsiz bir şekilde;

- (a) Bir hava aracını ya da içindeki kişileri tehlikeye atacak; ya da

- (b) Bir hava aracının herhangi bir kişiyi veya eşyayı tehlikeye atmasına neden olacak veya müsaade edecek eylemlerde veya ihmallerde bulunmamasını temin etmek için gerekli tüm makul tedbirleri alacaktır.

CAT.GEN.MPA.180 Taşınması gereken belgeler, el kitapları ve bilgiler

- (a) Aksi belirtilmedikçe, aşağıdaki belgeler, el kitapları ve bilgilerin asılları ya da kopyaları her uçuşta taşınacaktır:
- (1) Hava aracı uçuş el kitabı (AFM) ya da muadili belge(ler);
 - (2) Tescil belgesinin aslı;
 - (3) Uçuşa elverişlilik belgesinin (CofA) aslı;
 - (4) Gürültü sertifikası düzenlemekle sorumlu otorite tarafından verilen gürültü sertifikası ve başka bir dildeyse bunun İngilizce tercümesi;
 - (5) İşletme ruhsatının (AOC) onaylı asıl kopyası ve başka bir dildeyse İngilizce tercümesi;
 - (6) AOC ile birlikte verilen, hava aracı tipi ile ilgili işletme şartları ve başka bir dildeyse bunun İngilizce tercümesi;
 - (7) Mevcutsa, hava aracı radyo lisansının aslı;
 - (8) Üçüncü şahıs mali mesuliyet sigorta sertifikası(ları);
 - (9) Hava aracı uçuş kayıt defteri ya da muadili;
 - (10) SHY-M Yönetmeliğine uygun, hava aracı teknik kayıt defteri;
 - (11) Mevcutsa, dosyalanmış ATS uçuş planına ilişkin ayrıntılar;
 - (12) Planlanan uçuş rotasına ve uçuş rotasından sapabileceği makul olarak beklenen tüm rotalara yönelik güncel ve uygun havacılık haritaları;
 - (13) Engelleyen ve engellenen hava aracını için kullanılacak prosedürler ve görsel işaretlere ilişkin bilgiler;
 - (14) Kokpitte kolaylıkla erişilebilecek bir konumda, planlanan uçuş alanına yönelik arama ve kurtarma hizmetlerine ilişkin bilgiler;
 - (15) Ekip üyeleri tarafından kolaylıkla erişilebilecek bir konumda, işletme el kitabının ekip üyelerinin görevleri ile ilgili olan güncel bölümleri;
 - (16) MEL;
 - (17) Havacılara uyarı yayınları (NOTAM'lar) ve havacılık bilgi hizmeti (AIS) brifing belgeleri;
 - (18) Uygun meteorolojik bilgiler;
 - (19) Mevcutsa, kargo ve/veya yolcu manifestosu;
 - (20) Ağırlık ve denge belgeleri;
 - (21) Mevcutsa, operasyonel uçuş planı;
 - (22) Mevcutsa, özel durumlu yolcuların (SCP'lerin) ve özel yüklerin bildirimi; ve

- (23) Uçuş ile ilgili olabilecek ya da uçuşla ilişkili Devletler tarafından gerekli görülen diğer her türlü belge.
- (b) (a) maddesine bakılmaksızın, aynı havaalanından veya operasyon alanından kalkış yapan ve aynı havaalanına veya operasyon alanına 24 saat içerisinde iniş yapan ya da işletme el kitabı içerisinde belirtilen bir yerel alanda kalan, kompleks motorlu olmayan hava aracı ile gündüz görerek uçuş kurallarına (VFR) göre yapılan operasyonlarda, havaalanında ya da operasyon alanında aşağıdaki bilgi ve belgeler muhafaza edilebilir:
- (1) Gürültü sertifikası;
 - (2) Hava aracı radyo lisansı;
 - (3) Uçuş kayıt defteri ya da muadili;
 - (4) Hava aracı teknik kayıt defteri;
 - (5) NOTAM'lar ve AIS brifing belgeleri;
 - (6) Meteorolojik bilgiler;
 - (7) Mevcutsa, SCP'lerin ve özel yüklerin bildirim; ve
 - (8) Ağırlık ve denge belgeleri.
- (c) (a) maddesine bakılmaksızın, (a)(2) - (a)(8) içerisinde belirtilen belgelerin kaybolması veya çalınması halinde, söz konusu operasyon, uçuşun varış noktasına veya yedek belgelerin temin edilebileceği bir yere ulaşmasına kadar devam edebilir.

CAT.GEN.MPA.185 Yerde muhafaza edilecek bilgiler

- (a) İşletici, en azından, her uçuş veya uçuş serisi boyunca:
- (1) Uçuş ile ilgili ve operasyon türüne uygun bilgilerin yerde muhafaza edilmesini;
 - (2) Bilgilerin saklanacağı yerde çoğaltılana kadar muhafaza edilmesini; ya da uygulanması mümkün değilse
 - (3) Aynı bilgilerin hava aracı içerisinde yangına dayanıklı bir kap içerisinde taşınmasını temin edecektir.
- (b) (a)'da belirtilen bilgiler aşağıdakileri içerecektir:
- (1) Uygun olduğunda, operasyonel uçuş planının bir kopyasını;
 - (2) Hava aracı teknik kayıt defterinin ilgili bölümünün/bölümlerinin kopyalarını;
 - (3) İşletici tarafından özel olarak düzenlenmişse, rotaya özgü NOTAM belgeleri;
 - (4) Gerekliyse, ağırlık ve denge belgeleri ve
 - (5) Özel yüklerle ilişkin bildirim.

CAT.GEN.MPA.190 Belgelerin ve kayıtların temini

Sorumlu kaptan pilot, Genel Müdürlük veya bir otorite tarafında yetkilendirilen bir kişi tarafından hava aracı içerisinde taşınması gereken belgeler talep edildiğinde, bu kişiye bu belgeleri makul bir sürede sunacaktır.

CAT.GEN.MPA.195 Uçuş kayıt cihazı kayıtlarının idaresi: saklanması, oluşturulması, korunması ve kullanımı

- (a) Bir kazanın veya ciddi olayın veya incelemeye yetkili otorite tarafından belirlenen olayın ardından, hava aracı işleticisi, incelemeye yetkili otorite tarafından aksi yönde talimat verilmedikçe kaydedilen verilerin aslını 60 gün boyunca muhafaza edecektir.
- (b) İşletici, kayıt cihazlarının sürekli çalışır durumda olmasını temin etmek için, uçuş verileri kayıt cihazı (FDR), kokpit ses kayıt cihazı (CVR) ve veri bağlantısı kayıtlarına ilişkin operasyonel kontroller ve değerlendirmeler gerçekleştirecektir.
- (c) İşletici, FDR'nin çalışma süresi boyunca kaydettiği bilgileri, CAT.IDE.A.190 veya CAT.IDE.H.190 gerekliliğine göre saklayacaktır. Bunun haricinde, FDR'nin test edilmesi ve bakımının yapılması maksadıyla test sırasında yapılan en eski kaydın 1 saate kadar olmanı silinebilecektir.
- (d) İşletici, FDR ham verilerini, mühendislik birimlerinin kullandığı parametrelere dönüştürmek için gerekli olan bilgiler sunan güncel belgeleri saklayacak ve muhafaza edecektir.
- (e) İşletici, koruma altına alınmış her türlü uçuş kayıt cihazı kaydını Genel Müdürlük tarafından verilen karara göre hazır bulunduracaktır.
- (f) ICAO Ek-13 hükümleri saklı kalmak koşuluyla:
 - (1) CVR'nin çalışır durumda olmasının sağlanması haricinde, CVR kayıtları aşağıdaki koşullar dışında çözümlenmeyecektir veya kullanılmayacaktır:
 - (i) CVR kayıtlarının ve bunların deşifre metinlerinin idaresiyle ilgili bir prosedür mevcut olduğunda;
 - (ii) İlgili tüm ekip üyeleri ve bakım personeli önceden rıza gösterdiğinde ve
 - (iii) Bunlar yalnızca emniyeti sağlamak veya iyileştirmek için kullanıldığında.
 - (2) CVR'nin çalışır durumda olmasını sağlamak amacıyla bir CVR kaydı incelendiğinde, işletici, CVR kaydının gizli tutulmasını sağlayacak ve CVR kaydı, CVR'nin çalışır durumda olmasını sağlamak haricinde başka amaçlarla çözümlenmeyecek veya kullanılmayacaktır.
 - (3) FDR kayıtları veya veri bağlantısı kayıtları, aşağıdaki şartların karşılanması kaydıyla, sadece zorunlu raporlamaya tabi bir kazanın veya olayın incelenmesi dışındaki maksatlar için kullanılacaktır:
 - (i) Bu kayıtların sadece uçuşa elverişlilik veya bakım amacıyla işletici tarafından kullanılmış olması; ya da
 - (ii) Bu kayıtların tanımlanamıyor olması; veya
 - (iii) Bu kayıtların güvenli prosedürlere göre çözümlenmiş olması.

CAT.GEN.MPA.200 Tehlikeli maddelerin taşınması

- (a) İşbu Ek kapsamında aksi müsaade edilmedikçe, tehlikeli maddelerin hava yoluyla taşınması, Tehlikeli Maddelerin Hava Yoluyla Emniyetli Taşınmasına İlişkin Teknik

Talimatlar (ICAO Doc 9284-AN/905) ve bunun her türlü ilaveleri ve düzeltmeleri kapsamında nihai olarak düzeltilmiş ve genişletilmiş Şikago Sözleşmesinin Ek 18'ine uygun bir şekilde gerçekleştirilecektir.

- (b) Aşağıdaki durumlar hariç olmak üzere, tehlikeli maddeler sadece, Ek-5 (Bölüm SPA) ve Altbölüm G kapsamında onaylanmış bir işletici tarafından taşınacaktır:
- (1) Teknik Talimatların Bölüm 1'i kapsamında Teknik Talimatlara tabi olunmayan durumlar; ya da
 - (2) Teknik Talimatların Bölüm 8'i kapsamında yolcular veya ekip üyeleri tarafından ya da bagajda taşındıkları durumlar.
- (c) İşletici, hava aracı içerisinde tehlikeli maddelerin sehven taşınmasını önlemek adına gerekli tüm makul tedbirlerin alınmasını sağlayacak prosedürleri oluşturacaktır.
- (d) İşletici, Teknik Talimatlarda belirtilen sorumlulukları gerçekleştirmelerini sağlayan gerekli bilgileri ilgili personele sunacaktır.
- (e) İşletici, aşağıdaki durumlarda, Teknik Talimatlara uygun bir şekilde, vakit geçirmeden Genel Müdürlüğe ve olayın yaşandığı Devletin ilgili otoritesine durumu rapor edecektir:
- (1) Her türlü tehlikeli madde kazaları veya olayları;
 - (2) Kargo veya posta içerisinde gizli veya hatalı beyan edilmiş tehlikeli madde bulunması; ya da
 - (3) Teknik Talimatların Bölüm 8'i kapsamı dışındaki, yolcular veya ekip üyeleri tarafından ya da bagajlarında taşınan tehlikeli maddeler bulunması.
- (f) İşletici, Teknik Talimatlara uygun bir şekilde yolculara tehlikeli maddeler hakkında bilgi verilmesini sağlayacaktır.
- (g) İşletici, Teknik Talimatlar tarafında gerekli görüldüğü şekilde tehlikeli maddelerin taşınması hakkında bilgiler veren duyuruların kargo kabul noktalarında yapılmasını sağlayacaktır.

CAT.GEN.MPA.205 Hava aracı izleme sistemi – Uçaklar

- (a) En geç 16 Aralık 2018 tarihine kadar, işletici, uçuşlarda operasyonel kontrolün uygulanması için kullanılan sistemin bir parçası olarak, aşağıda listelen uçaklarla uçuş gerçekleştirildiğinde, (b) maddesine uygun olan uçuşları içeren bir hava aracı izleme sistemi kuracak ve muhafaza edecektir:
- (1) 27.000 kg'ın üzerinde MCTOM'ye, 19'un üzerinde MOPSC'ye, ikincil gözetim radar transponderine ilave bir konum sağlama kapasitesi için donanımına sahip olan ve münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 16 Aralık 2018 tarihinden önce verilmiş olan uçaklar;
 - (2) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 16 Aralık 2018 tarihinde veya sonrasında verilmiş olan, 27.000 kg'ın üzerinde MCTOM'ye ve 19'un üzerinde MOPSC'ye sahip tüm uçaklar ve
 - (3) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 16 Aralık 2018 tarihinde veya sonrasında verilmiş olan ve 45.500 kg'ın üzerinde MCTOM'ye sahip tüm uçaklar.

- (b) Planlanan rotaların ve planlanan rota sapmalarının tamamen hava sahası blokları içinde olduğu aşağıdaki durumlar haricinde, işletici tarafından kalkıştan inişe kadar uçuşlar takip edilecektir:
- (1) Hava aracının yeterli miktardaki zaman aralıklarında yerini tespit eden ATC gözetim sistemleri tarafından desteklenen ATS gözetim hizmetinin normal olarak sağlanması ve
 - (2) İşleticinin, yetkili hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcılarına gerekli iletişim bilgilerini vermiş olması.

CAT.GEN.MPA.210 Tehlikedeki bir uçağın konumu – Uçaklar

Aşağıda belirtilen uçaklar, uçağın ciddi hasar gördüğü bir kazanın ardından uçuş sonu noktasını doğru bir şekilde tespit etmek için sağlam ve otomatik araçlar ile teçhiz edilecektir:

- (1) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Ocak 2021 tarihinde veya sonrasında verilmiş olan, 27.000 kg'ın üzerinde MCTOM'ye ve 19'un üzerinde MOPSC'ye sahip tüm uçaklar ve
- (2) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Ocak 2021 tarihinde veya sonrasında verilmiş olan, 45.500 kg'ın üzerinde MCTOM'ye sahip tüm uçaklar.

KISIM 2 – MOTORSUZ HAVA ARACI

CAT.GEN.NMPA.100 sorumlu kaptan pilot sorumlulukları

(a) Sorumlu kaptan pilot:

- (1) Hava aracına vardığı andan uçuşun sonunda hava aracını terk edinceye kadar, tüm ekip üyelerinin ve yolcuların emniyetinden sorumludur.
- (2) Planörler için, uçuş için fırlatma/çekme prosedürünün başlatıldığı andan planörün uçuş sona erip durduğu ana kadar hava aracının operasyonundan ve emniyetinden sorumludur.
- (3) Uluslararası mevzuatlar ve 2920 sayılı Kanun kapsamında, hava aracının ve içinde taşınan kişilerin ve/veya eşyaların emniyetinin sağlanması amacıyla gerekli tüm talimatları vermekle ve her türlü işlemi yapmakla yetkilidir.
- (4) Hava aracının veya içindekilerin emniyetine karşı tehlike oluşturabilecek herhangi bir kişiyi hava aracına almama ve hava aracından indirme yetkisine sahiptir.
- (5) Hava aracının veya içindekilerin emniyetini tehlikeye atabilecek ölçüde alkolün veya uyuşturucu maddelerin etkisi altında olduğu görünen bir kişinin hava aracında taşınmasına izin vermeyecektir.
- (6) Tüm yolcuların emniyet brifingi almış olmalarını sağlayacaktır.
- (7) İşletme el kitabına uygun bir şekilde bütün operasyonel prosedürlere ve kontrol listelerine uyulmasını sağlayacaktır.
- (8) Uçuş öncesi kontrolün SHY-M Yönetmeliği gerekliliklerine uygun bir şekilde yapılmasını sağlayacaktır.

- (9) İlgili acil durum teçhizatlarının, hemen kullanımı için kolaylıkla erişilebilir bir yer ve durumda olduğundan emin olacaktır.
 - (10) İşleticinin olay raporlama sisteminin ilgili gerekliliklerine uyacaktır.
 - (11) Faaliyetleri kapsamındaki geçerli olan bütün uçuş ve görev süresi sınırlamaları (FTL) ile dinlenme gerekliliklerine uyacaktır.
 - (12) Birden çok işletici için görev üstlendikleri durumlarda:
 - (i) Geçerli FTL gereklilikleri içerisinde belirtilen uçuş, görev ve dinlenme sürelerine ilişkin bireysel kayıtlarını muhafaza edecek ve
 - (ii) Geçerli FTL gereklilikleri uyarınca faaliyetleri planlamak için ihtiyaç duyulan verileri her işletmeciye sunacaktır.
- (b) Sorumlu kaptan pilot:
- (1) Psiko-aktif maddelerin veya alkolün etkisi altında olduğu veya yaralanma, aşırı yorgunluk, ilaç tedavisi, hastalık veya başka benzer nedenlerle sağlık açısından uçuşa elverişsiz olduğu durumlarda;
 - (2) Derin dalış veya kan bağıışı sonrasında makul bir süre geçinceye kadar;
 - (3) Geçerli tıbbi şartlar yerine getirilmemişse;
 - (4) Kendisine atanmış görevleri yerine getirme konusunda herhangi bir şüphe içerisinde ise veya
 - (5) Uluslararası mevzuatlarda belirtildiği şekilde aşırı yorgun olduğunu biliyor veya şüphe ediyorsa veya başka bir şekilde kendisini uçuşu tehlikeye atabilecek ölçüde elverişsiz durumda hissediyorsa,
- hava aracındaki görevlerini yapmayacaktır.
- (c) Sorumlu kaptan pilot ya da uçuşun icrasının devredildiği pilot, hemen karar verilmesini ve harekete geçilmesini gerektiren acil bir durumda uluslararası mevzuatlar ve 2920 sayılı Kanun kapsamında gerekli gördüğü her türlü işlemi gerçekleştirecektir. Bu gibi durumlarda, emniyet adına kurallardan, operasyonel prosedürlerden ve yöntemlerden sapabilir.

CAT.GEN.NMPA.110 Sorumlu kaptan pilot yetkisi

İşletici, hava aracının ve içinde taşınan kişilerin veya vaklıkların emniyetini sağlamak amacıyla, sorumlu kaptan pilot tarafından verilen tüm yasal talimatlara hava aracında taşınan bütün kişilerin uymalarını temin edecek tüm makul önlemleri alacaktır.

CAT.GEN.NMPA.115 Ortak dil

İşletici, tüm ekip üyelerinin ortak bir dilde birbirleriyle iletişim kurabilmelerini sağlayacaktır.

CAT.GEN.NMPA.120 Taşınabilir elektronik cihazlar

İşletici, hava aracı içerisinde herhangi bir kişinin, hava aracı sistemleri ve teçhizatları üzerinde olumsuz etki yapabilecek taşınabilir bir elektronik cihaz (PED) kullanmasına müsaade etmeyecek ve bu şekilde bir kullanımın önüne geçmek için tüm makul önlemleri alacaktır.

CAT.GEN.NMPA.125 Taşınan acil durum ve hayatta kalma teçhizatlarına dair bilgiler

İşletici, hava araçlarının herhangi birinin üzerinde taşınan acil durum ve hayatta kalma teçhizatlarına dair bilgilerin bulunduğu kurtarma koordinasyon merkezleri (RCC'lerin) listelerini, anında iletişime geçilebilmesi için, her zaman hazır bulunduracaktır.

CAT.GEN.NMPA.130 Alkol ve uyuşturucu maddeler

İşletici, hava aracının veya içindekilerin emniyetinin tehlikeye atabilecek ölçüde alkolün veya uyuşturucu maddelerin etkisi altında görünen bir kişinin hava aracına girmemesini ya da hava aracında bulunmamasını sağlamak için gerekli tüm makul tedbirleri alacaktır.

CAT.GEN.NMPA.135 Emniyetin tehlikeye atılması

İşletici, hiç kimsenin umursamaz veya dikkatsiz bir şekilde;

- (a) Bir hava aracını ya da içindeki veya yerdeki kişileri tehlikeye atacak ya da
- (b) Bir hava aracının herhangi bir kişiyi veya eşyayı tehlikeye atmasına neden olacak veya müsaade edecek,

eylemlerde veya ihmallerde bulunmamasını temin etmek için gerekli tüm makul tedbirleri alacaktır.

CAT.GEN.NMPA.140 Taşınması gereken belgeler, el kitapları ve bilgiler

- (a) Aksi belirtilmedikçe, aşağıdaki belgeler, el kitapları ve bilgilerin asılları ya da kopyaları her uçuşta taşınacaktır:

- (1) Hava aracı uçuş el kitabı (AFM) ya da muadili belge(ler);
- (2) Tescil belgesinin aslı;
- (3) Uçuşa elverişlilik belgesinin (CofA) aslı;
- (4) Mevcutsa, gürültü sertifikası;
- (5) İşletme ruhsatının (AOC) bir kopyası;
- (6) Mevcutsa, AOC ile birlikte verilen, hava aracı tipi ile ilgili işletme şartları;
- (7) Mevcutsa, hava aracı radyo lisansı;
- (8) Üçüncü şahıs mali mesuliyet sigorta sertifikası(ları);
- (9) Hava aracı uçuş kayıt defteri ya da muadili;
- (10) SHY-M Yönetmeliğine uygun, hava aracı teknik kayıt defteri;
- (11) Mevcutsa, MEL veya CDL;

- (12) Mevcutsa, dosyalanmış ATS uçuş planına ilişkin ayrıntılar;
 - (13) Planlanan uçuş rotasına ve bu uçuş rotasından sapmanın olabileceği tüm rotalara yönelik güncel ve uygun havacılık haritaları;
 - (14) Önleyen ve önlenen hava aracı için kullanılacak prosedürler ve görsel işaretlere ilişkin bilgiler;
 - (15) Planlanan uçuş alanına yönelik arama ve kurtarma hizmetlerine ilişkin bilgiler;
 - (16) Havacılara uyarı yayınları (NOTAM'lar) ve havacılık bilgi hizmeti (AIS) brifing belgeleri;
 - (17) Uygun meteorolojik bilgiler;
 - (18) Mevcutsa yolcu manifestosu;
 - (19) Planörler için ağırlık ve denge belgeleri;
 - (20) Mevcutsa, operasyonel uçuş planı ve;
 - (21) Uçuş ile ilgili olabilecek ya da uçuşla ilişkili Devletler tarafından gerekli görülen diğer her türlü belge.
- (b) (a) maddesine bakılmaksızın, burada belirtilen belgeler, el kitapları ve bilgiler, aşağıdaki niteliklere sahip uçuşlarda, çeki (retrieve) aracı içerisinde taşınabilir ya da havaalanında veya operasyon alanında muhafaza edilebilir:
- (1) Aynı havaalanından veya operasyon alanından kalkış yapılan ve aynı havaalanına veya operasyon alanına iniş yapılan uçuşlar ya da;
 - (2) İşletme el kitabı içerisinde belirtilen bir yerel alan içerisinde kalan uçuşlar.

CAT.GEN.NMPA.145 Belgelerin ve kayıtların temini

Sorumlu kaptan pilot, bir otoritenin yetkilendirdiği bir kişi tarafından hava aracı içerisinde taşınması gereken belgeler talep edildiğinde, bu kişiye bu belgeleri makul bir sürede sunacaktır.

CAT.GEN.NMPA.150 Tehlikeli maddelerin taşınması

- (a) Aşağıdaki durumlar hariç olmak üzere, tehlikeli maddelerin taşınmasına izin verilmeyecektir:
- (1) Tehlikeli Maddelerin Hava Yoluyla Emniyetle Taşınmasına İlişkin Teknik Talimatların (ICAO Doc 9284-AN/905) Bölüm 1'inin kapsamı dışında kalan durumlar; ya da
 - (2) Teknik Talimatların Bölüm 8'ine uygun bir şekilde, yolcular veya ekip üyeleri tarafından ya da bagajlarında tehlikeli maddelerin taşındığı durumlar.
- (b) İşletici, hava aracı içerisinde tehlikeli maddelerin sehven taşınmasını önlemek adına gerekli tüm makul tedbirlerin alınmasını sağlayacak prosedürleri oluşturacaktır.
- (c) İşletici, ilgili personele sorumluluklarını yerine getirmelerine olanak sağlayan gerekli bilgileri verecektir.

ALTBÖLÜM B – OPERASYONEL PROSEDÜRLER

KISIM 1 – MOTORLU HAVA ARACI

CAT.OP.MPA.100 Hava trafik hizmetlerinin kullanımı

(a) İşletici:

- (1) Mevcut olduğu her durumda, hava sahasına uygun hava trafik hizmetlerinin (ATS) ve geçerli havacılık kurallarının tüm uçuşlarda kullanılmasını;
- (2) Uygulanabilmesinin mümkün olduğu durumlarda, uçuş esnasında ATS uçuş planında bir değişiklik içeren operasyonel talimatların hava aracına aktarılmadan önce uygun ATS birimi ile koordine edilmesini;

sağlayacaktır.

(b) (a) maddesine bakılmaksızın, arama ve kurtarma servis düzenlemeleri sağlanabildiği sürece ve hava sahası gereklilikleri zorunlu kılmadıkça aşağıda yer alan şartlardaki operasyonlar için ATS kullanımına gerek yoktur:

- (1) Kompleks motorlu olmayan uçaklarla gündüz VFR şartlarda yapılan operasyonlar;
- (2) Gündüz şartlarında ve görsel nirengiler referans alınarak geçilen rotalar üzerinden işletilen, 3.175 kg veya altında bir MCTOM'ye sahip helikopterler; ya da
- (3) Yerel helikopter operasyonları.

CAT.OP.MPA.105 Havaalanlarının ve operasyon alanlarının kullanımı

(a) İşletici, sadece ilgili hava aracı tipine/tiplerine ve operasyonun/operasyonların türüne/türlerine uygun havaalanlarını ve operasyon alanlarını kullanacaktır.

(b) Operasyon alanlarının kullanımı sadece aşağıdakiler için söz konusu olacaktır:

- (1) Kompleks motorlu olmayan uçaklar ve
- (2) Helikopterler.

CAT.OP.MPA.106 İzole havaalanlarının kullanımı – uçaklar

(a) Bir izole havaalanının, uçaklar için varış havaalanı olarak kullanılabilmesi için Genel Müdürlükten önceden onay alınması gerekmektedir.

(b) İzole havaalanı, en yakın uygun varış yedek havaalanı için gerekli olan yedek ve nihai yakıt rezervinin:

- (1) Piston motorlu uçaklar için, 45 dakikalık uçuş yakıtına ilave olarak seyir seviyesinde geçirilmesi planlanan uçuş süresinin %15'i kadar veya 2 saatlik süre (hangisi daha az ise) boyunca uçulmasını sağlayacak yakıttan; veya
- (2) Türbin motorlu uçaklar için, nihai rezerv yakıt dâhil olmak üzere, gidiş havaalanı üzerinde normal seyir tüketim şartlarında 2 saat süresince uçulmasını sağlayacak yakıttan;

daha fazla olduğu havaalanıdır.

CAT.OP.MPA.107 Uygun havaalanı

İşletici, bir havaalanını, beklenen kullanım zamanında müsait (elverişli) ve hava trafik hizmetleri (ATS), yeterli ışıklandırma, haberleşme, hava durumu raporları, seyrüsefer yardımcıları (navaid) ve acil durum hizmetleri gibi gerekli görülen yan hizmetler ve teçhizatlar ile donatılmış ise uygun havaalanı olarak kabul edecektir.

CAT.OP.MPA.110 Havaalanı asgari operasyon limitleri

- (a) İşletici, kullanılması planlanan her kalkış, varış veya yedek havaalanı için havaalanı asgari operasyon limitlerini belirleyecektir. Bu asgari limitler, havaalanının bulunduğu Devlet tarafından bu havaalanı için belirlenenlerden, bu Devlet tarafından özel olarak onay verilen durumlar hariç olmak üzere, daha düşük olmayacaktır. Genel Müdürlük tarafından belirlenen herhangi bir artış, asgari limitlere eklenecektir.
- (b) Baş üstü göstergesi (HUD), baş üstü göstergeli iniş sistemi (HUDLS) veya artırılmış (geliştirilmiş) görüş sistemi (EVS) kullanımı, SPA.LVO'ya uygun bir şekilde onaylanmışsa, belirlenen havaalanı asgari operasyon limitlerinden daha düşük görüşlü operasyonlara olanak sağlayabilir.
- (c) İşletici, havaalanı asgari operasyon limitlerini belirlerken, aşağıdakileri dikkate alacaktır:
 - (1) Hava aracının tipi, performansı ve kullanım özellikleri;
 - (2) Uçuş ekibinin oluşumu, yetkinliği ve deneyimi;
 - (3) Kullanım için seçilebilecek pistlerin/son yaklaşma ve kalkış alanlarının (FATO'ların) boyutları ve özellikleri;
 - (4) Mevcut görsel ve görsel olmayan yer yardımcılarının yeterliliği ve performansı;
 - (5) Kalkış, yaklaşma, palye, iniş, iniş rulesi ve pas geçme sırasındaki uçuş hattının kontrolü ve/veya seyrüsefer amacıyla hava aracında bulunan teçhizatlar;
 - (6) Mânia kleransının (ayırımının) tespitine yönelik, beklenmeyen durum prosedürlerinin uygulanması için gerekli olan yaklaşma, pas geçme ve tırmanma alanları içerisindeki mâniyeler;
 - (7) Aletli yaklaşma prosedürleri için mânia klerans irtifası/yüksekliği;
 - (8) Meteorolojik koşulları tespit ve rapor etme yöntemleri ve
 - (9) Son yaklaşımda kullanılacak uçuş tekniği.
- (d) İşletici, işletme el kitabı içerisinde havaalanı asgari operasyon limitlerini belirleme yöntemini belirtecektir.
- (e) Özel bir yaklaşma ve iniş prosedürüne ilişkin asgari limitler, ancak aşağıdaki koşulların tümünün yerine getirilmesi durumunda kullanılacaktır:
 - (1) Planlanan prosedür için gerekli olan haritada gösterilen yer teçhizatlarının çalışır durumda olması;
 - (2) Yaklaşma türü için gerekli olan hava aracı sistemlerinin çalışır durumda olması;
 - (3) Gerekli hava aracı performans kriterlerinin karşılanıyor olması ve

(4) Ekibin uygun niteliklere sahip olması.

CAT.OP.MPA.115 Yaklaşma uçuş tekniği – uçaklar

- (a) Tüm yaklaşımlar, belirli bir piste yapılan belirli bir yaklaşma için Genel Müdürlük tarafından aksi onaylanmadıkça, stabil (istikrarlı) yaklaşma şeklinde yapılacaktır.
- (b) Hassas olmayan yaklaşımlar
- (1) Tüm hassas olmayan yaklaşımlar için sürekli alçalma ile son yaklaşma (CDFA) tekniği kullanılacaktır.
- (2) (1) maddesine bakılmaksızın, Genel Müdürlük tarafından onaylanmışsa, belirli bir yaklaşma/pist kombinasyonu için başka bir yaklaşma uçuş tekniği kullanılabilir. Bu tür durumlarda, geçerli asgari pist görüş mesafesi (RVR):
- (i) Kategori A ve B uçaklar için 200 m, Kategori C ve D uçaklar için 400 m arttırılacak; ya da
- (ii) Güncel operasyonların sürdürülmesinde kamu yararı bulunan ve CDFA tekniğinin uygulanmadığı havaalanları için, işleticinin deneyimi, eğitim programı ve uçuş ekibi niteliği dikkate alınarak, Genel Müdürlük tarafından belirlenecek ve düzenli olarak incelenecektir.

CAT.OP.MPA.120 Su üzeri operasyonlara yönelik hava radarı ile yapılan yaklaşımlar (ARA'lar) – helikopterler

- (a) ARA ancak aşağıdaki durumlarda yapılacaktır:
- (1) Radarın mania kleransını sağlayacak rota bilgisi sağlaması durumunda; ve
- (2) Ya:
- (i) Asgari alçalma yüksekliğinin (MDH) bir radyo altimetreden tespit edildiği durumda; ya da
- (ii) Asgari alçalma irtifasına (MDA) ilaveten yeterli bir marjın uygulandığı durumda.
- (b) Seyir halinde olan platformlara veya deniz araçlarına yapılacak ARA'lar, sadece çok ekipli operasyonlarda gerçekleştirilecektir.
- (c) Karar aralığı, ARA'nın planlandığı herhangi bir varış noktasından pas geçişte yeterli mania kleransı sağlayacaktır.
- (d) Yaklaşma, varış noktası ile görsel referans kurulduğu takdirde, karar aralığının ötesine veya MDA/H'nin altına devam ettirilecektir.
- (e) Tek pilotlu operasyonlarda, MDA/H ve karar aralığına uygun artışlar eklenecektir.

CAT.OP.MPA.125 Aletli kalkış ve yaklaşma prosedürleri

- (a) İşletici, havaalanının bulunduğu Devlet tarafından oluşturulan aletli kalkış ve yaklaşma prosedürlerinin kullanılmasını sağlayacaktır.
- (b) (a) maddesine bakılmaksızın, sorumlu kaptan pilot, mania klerans kriterlerine uyulması ve operasyon koşullarının tamamen bilincinde olunması kaydıyla, yayınlanmış bir kalkış veya

varış rotasından sapacak bir ATC kleransını kabul edebilir. Her halükarda, son yaklaşma görerek ya da mevcut aletli yaklaşma prosedürlerine uygun bir şekilde yapılacaktır.

- (c) (a)'ya bakılmaksızın, işletici, havaalanının bulunduğu Devlet tarafından onaylanmış ve işletme el kitabı içerisinde belirtilmiş olmaları kaydıyla, (a)'da belirtilenler dışındaki prosedürleri de kullanabilir.

CAT.OP.MPA.126 Performans tabanlı seyrüsefer

Uçuşun rotası veya prosedürü için performans tabanlı seyrüsefer (PBN) gerektiği durumlarda, işletici:

- (a) İlgili PBN seyrüsefer şartlarının, AFM'de veya sertifikalandırma işlemi gerçekleştiren otorite tarafından uçuşa elverişlilik değerlendirmesinin bir parçası olarak onaylanan başka bir belgede belirtildiğinden veya bu onayın esas alındığından; ve
- (b) Hava aracının, ilgili seyrüsefer şartlarına ve AFM'deki sınırlamalara veya yukarıda belirtilen diğer belgelere uygun olarak işletildiğinden emin olacaktır.

CAT.OP.MPA.130 Gürültü azaltma prosedürleri – uçaklar

- (a) Kompleks motorlu olmayan uçaklarla yapılan VFR operasyonları hariç, işletici, hava aracı gürültüsünün etkisini en aza indirme ihtiyacı dikkate alınarak, her bir uçak tipi için uygun kalkış ve varış/yaklaşma prosedürleri oluşturacaktır.
- (b) Bu prosedürler:
- (1) Gürültü azaltmadan çok, emniyete önceliğin verilmesini temin edecek ve
 - (2) Uçuşun kritik safhalarında ekibin iş yükünde önemli bir artışa neden olmayacak kadar basit ve emniyetli olacaktır.

CAT.OP.MPA.131 Gürültü azaltma prosedürleri – helikopterler

- (a) İşletici, kalkış ve iniş prosedürlerinin oluşturulmasında helikopter gürültüsünün en aza indirilmesi ihtiyacının dikkate alınmasını temin edecektir.
- (b) Bu prosedürler:
- (1) Gürültü azaltmadan çok, emniyete önceliğin verilmesini temin edecek ve
 - (2) Uçuşun kritik safhalarında ekibin iş yükünde önemli bir artışa neden olmayacak kadar basit ve emniyetli olacaktır.

CAT.OP.MPA.135 Operasyon rotaları ve alanları – genel

- (a) İşletici, operasyonların sadece aşağıdaki niteliklere sahip rotalar boyunca veya alanlar dâhilinde gerçekleştirilmesini temin edecektir:
- (1) Meteorolojik hizmetler dâhil, planlanan operasyon için yeterli uzay tabanlı tesislerin, yer hizmetlerinin ve olanaklarının olması;
 - (2) Hava aracı performansının asgari uçuş irtifası gerekliliklerine uyacak yeterlilikte olması;

- (3) Hava aracı teçhizatlarının, planlanan operasyon için asgari gereklilikleri karşılıyor olması; ve
 - (4) Uygun haritaların ve çizelgelerin bulunması.
- (b) İşletici, operasyonların, rotalardaki veya operasyon alanlarındaki Genel Müdürlük veya ilgili yetkili otorite tarafından belirtilen her türlü kısıtlamaya uygun bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlayacaktır.
- (c) (a)(1)'de belirtilen gereklilikler, aynı havaalanından veya operasyon alanından kalkılan ve aynı havaalanına veya operasyon alanına inilen uçuşlarda, kompleks motorlu olmayan hava aracı ile gündüz VFR şartlarda yapılan operasyonlar için uygulanmayacaktır.

CAT.OP.MPA.136 Rotalar ve operasyon alanları – tek motorlu uçaklar

Bu Talimatın Ek 5 (Bölüm SPA), Alt Bölüm L - Gece ya da IMC koşullarında tek motorlu türbinli uçak operasyonları (SET-IMC) kapsamında Genel Müdürlük tarafından onaylanmadığı sürece, işletici, tek motorlu uçaklarla yapılan operasyonların, sadece emniyetli bir mecburi inişe olanak sağlayan yüzeylerin bulunduğu rotalar boyunca veya alanlar dâhilinde gerçekleştirilmesini temin edecektir.

CAT.OP.MPA.137 Rotalar ve operasyon alanları – helikopterler

İşletici;

- (a) Performans sınıfı 3 dahilinde işletilen helikopterler için, helikopterin CAT.POL.H.420'ye uygun bir şekilde operasyon onayı aldığı durumlar hariç, emniyetli bir mecburi inişe olanak tanıyan yüzeylerin bulunduğu;
- (b) Performans sınıfı 3 dâhilinde işletilen ve “kıyıda transit geçiş” operasyonları gerçekleştiren helikopterler için, işletme el kitabının, kıyı koridorunun genişliğinin ve taşınan teçhizatların o anda geçerli olan koşullara uygun olmasını temin edecek prosedürleri içerdiğinden emin olacaktır.

CAT.OP.MPA.140 ETOPS onayı olmayan iki motorlu uçaklar için uygun bir havaalanından azami mesafe

- (a) Ek-5 (Bölüm SPA) ve Alt bölüm F kapsamında Genel Müdürlük tarafından onaylanmadıkça, işletici, sakin havada standart koşullar altında, uygun bir havaalanından aşağıdakilerden daha uzak mesafede bir nokta içeren rota üzerinde iki motorlu uçak işletmeyecektir:
 - (1) Aşağıdaki özelliklerden birine sahip performans A sınıfı uçaklarda:
 - (i) 20 veya üzeri azami operasyonel yolcu koltuk konfigürasyonu (MOPSC); ya da
 - (ii) 45.360 kg veya üzeri azami kalkış ağırlığı,
 - (b) maddesine göre belirlenen bir motor arızalı (OEI) seyir hızında 60 dakikalık uçulan mesafe;
- (2) Aşağıdaki özelliklere sahip performans A sınıfı uçaklarda:
 - (i) 19 veya altı MOPSC; ve

- (ii) 45.360 kg'ın altında azami kalkış ağırlığı,
- (b) maddesine göre belirlenen OEI seyir hızında, 120 dakika ya da Genel Müdürlüğün onayına tabi olarak 180 dakikaya kadar turbo jet uçaklarda uçulan mesafe;
- (3) Performans B veya C sınıfı uçaklarda:
 - (i) (b) maddesine göre belirlenen OEI seyir hızında 120 dakikalık uçulan mesafe; ya da
 - (ii) 300 NM (hangisi daha az ise).
- (b) İşletici, işletilen iki motorlu her uçak tipinde veya varyantında uygun havaalanına olan azami mesafenin hesaplanması için, uçağın bir motoru çalışmaz durumdayken koruyabileceği gerçek hava süratine dayanılarak V_{MO} 'yu (azami operasyon hızı) aşmayan bir hız belirleyecektir.
- (c) İşletici, işletme el kitabı içerisinde, her bir tipe veya varyanta özgü aşağıdaki verileri dâhil edecektir:
 - (1) Belirlenen OEI seyir hızı; ve
 - (2) Uygun bir havaalanı için belirlenen azami mesafe.
- (d) (a)(2) maddesinde belirtilen onayı almak için, işletici:
 - (1) Uçak/motor kombinasyonunun, planlanan operasyon için iki motorlu uçaklarla uzun menzil operasyonlarına (ETOPS) yönelik tip tasarımına ve güvenilirlik onayına sahip olduğuna;
 - (2) Uçağın ve motorlarının gerekli güvenilirlik kriterlerine uyumunun devam ettirilmesini sağlayacak bir dizi koşulun uygulanmış olduğuna;
 - (3) Uçuş ekibinin ve görev alan diğer bütün operasyon personelinin planlanan operasyonu gerçekleştirebilecek düzeyde eğitim ve yeterlilik sahibi olduğuna;dair kanıtlar sunacaktır.

CAT.OP.MPA.145 Asgari uçuş irtifalarının tespiti

- (a) İşletici, uçulacak tüm rota segmentleri için:
 - (1) Altbölüm C'deki gereklilikler dikkate alınarak, gerekli arazi kleransını sağlayan asgari uçuş irtifalarını ve
 - (2) Bu irtifaları tespit etmek için uçuş ekibinin kullanacağı yöntemi belirleyecektir.
- (b) Asgari uçuş irtifalarının tespit yöntemi, Genel Müdürlük tarafından onaylanacaktır.
- (c) İşletici tarafından belirlenen asgari uçuş irtifaları ile üzerinden uçulan Devlet tarafından belirlenen asgari uçuş irtifalarının farklılık gösterdiği durumlarda, daha yüksek olan değerler geçerli olacaktır.

CAT.OP.MPA.150 Yakıt politikası

- (a) İşletici, her uçuşta planlanan operasyona yetecek kadar yakıt ve planlanan operasyondan sapmaları karşılayacak yedek yakıtın taşınmasını sağlayacak uçuş planlamasının ve uçuş

esnasında yeniden planlamanın yapılması amacıyla bir yakıt politikası oluşturacaktır. Yakıt politikası ve yakıt politikasındaki herhangi bir değişiklik için Genel Müdürlükten önceden onay alınacaktır.

- (b) İşletici, uçuşların planlanmasında en azından aşağıdakilerin esas alınmasını temin edecektir:
- (1) İşletme el kitabında yer alan prosedürler ve:
 - (i) Hava aracı üreticisi tarafından sağlanan veriler; ya da
 - (ii) Bir yakıt tüketimi izleme sisteminden edinilen hava aracına özgü güncel veriler ve
 - (2) Aşağıdakiler dâhil olmak üzere, uçuşun gerçekleştirileceği operasyon koşulları:
 - (i) Hava aracı yakıt tüketim verileri;
 - (ii) Öngörülen ağırlıklar;
 - (iii) Beklenen meteorolojik koşullar ve
 - (iv) Hava seyrüsefer hizmet tedarikçisi(ler)inin prosedürleri ve kısıtlamaları.
- (c) İşletici, uçuş öncesi yapılacak uçuş için gerekli olan kullanılabilir yakıt hesabına aşağıdakilerin dâhil olduğundan emin olacaktır:
- (1) Taksi yakıtı;
 - (2) Uçuş (seyahat/trip) yakıtı;
 - (3) Aşağıdaki unsurlardan oluşan rezerv yakıt:
 - (i) Beklenmeyen durum yakıtı;
 - (ii) Varış yedek havaalanının gerekli olması halinde, yedek yakıt;
 - (iii) Nihai rezerv yakıt ve
 - (iv) Operasyon türünün gerektirdiği hallerde ilave yakıt ve
 - (4) Sorumlu kaptan pilotun gerekli görmesi halinde ekstra yakıt.
- (d) İşletici, bir uçuşun ilk planlanandan farklı bir uçuş rotası boyunca ya da bir başka varış havaalanına doğru sürdürülmesinin gerekli olduğu hallerde, kullanılacak yakıt hesaplamasına ilişkin uçuş sırasında yeniden planlama prosedürlerinin aşağıdaki unsurları içermesini temin etmek zorundadır:
- (1) Uçuşun geri kalan kısmı için gerekli uçuş (seyahat/trip) yakıtı; ve
 - (2) Aşağıdaki unsurlardan oluşan rezerv yakıt:
 - (i) Beklenmeyen durum yakıtı;
 - (ii) Varış yedek havaalanının gerekli olması halinde, yedek yakıt;
 - (iii) Nihai rezerv yakıt ve
 - (iv) Operasyon türünün gerektirdiği hallerde ilave yakıt ve
 - (3) Sorumlu kaptan pilotun gerekli görmesi halinde ekstra yakıt.

CAT.OP.MPA.151 Yakıt politikası – hafifletici hükümler

- (a) CAT.OP.MPA.150(b)'den CAT.OP.MPA.150(d)'ye bakılmaksızın, performans sınıfı B uçaklarla yapılan operasyonlarda, işletici, uçuş öncesi yapılacak uçuş için gerekli olan kullanılabilir yakıt hesabına şunların dahil olduğundan emin olacaktır:
- (i) Önemli miktarda ise, taksi yakıtı;
 - (ii) Uçuş (seyahat/trip) yakıtı;
 - (iii) Aşağıdaki unsurlardan oluşan rezerv yakıt:
 - (A) Planlanan uçuş (seyahat/trip) yakıtının %5'inden veya uçuş esnasında yeniden planlama yapılması halinde, uçuşun geri kalan kısmı için gerekli uçuş (seyahat/trip) yakıtının %5'inden daha az olmayan beklenmeyen durum yakıtı ve
 - (B) Piston motorlular için 45 dakika daha veya türbin motorlular için 30 dakika daha uçulabilmesi için nihai rezerv yakıt;
 - (iv) Varış yedek havaalanının gerekli olması halinde, varış yeri üzerinden varış yedek havaalanına uçulabilmesi için yedek yakıt ve
 - (v) Sorumlu kaptan pilot tarafından belirtilmesi halinde ekstra yakıt.
- (b) CAT.OP.MPA.150(b) ile CAT.OP.MPA.150(d) maddelerine bakılmaksızın, gündüz VFR şartlarında ELA2 uçaklarla aynı havaalanından veya operasyon alanından kalkış yapılan ve aynı havaalanına veya operasyon alanına iniş yapılan operasyonlar için, işletici, işletme el kitabında asgari nihai rezerv yakıtı belirtecektir. Bu asgari nihai rezerv yakıt, 45 dakikalık uçuş için ihtiyaç duyulan miktardan daha az olmayacaktır.
- (c) CAT.OP.MPA.150(b) ile CAT.OP.MPA.150(d) maddelerine bakılmaksızın, gündüz şartlarında ve görsel nirengiler referans alınarak geçilen rotalar üzerinden işletilen 3.175 kg veya altında bir MCTOM'a sahip helikopterlerde veya yerel helikopter operasyonlarında, yakıt politikası uçuşun veya uçuş serisinin tamamlanması üzerine nihai rezerv yakıtın aşağıda belirtilenler için yeterli olacak miktardan daha az olmamasını temin edecektir:
- (1) Normal seyir hızıyla 30 dakikalık uçuş süresi; ya da
 - (2) Sürekli ve uygun tedbir amaçlı iniş alanları sağlayan bir alanda operasyon gerçekleştirildiği durumlarda normal seyir hızıyla 20 dakikalık uçuş süresi.

CAT.OP.MPA.155 Özel durumlu yolcuların (SCP'lerin) taşınması

- (a) Asgari aşağıda belirtilenler dâhil olmak üzere, hava aracında taşınan ve özel koşullara, yardıma ve/veya cihazlara muhtaç kişiler, SCP'ler olarak kabul edilecektir:
- (1) SHT-ENGELSİZ Talimatı hükümleri saklı kalmak koşuluyla, herhangi fiziksel engel, duyuşsal (algısal) veya lokomotor, kalıcı veya geçici zihinsel rahatsızlık veya engel, başka herhangi bir rahatsızlık ya da yaş nedeniyle hareket kabiliyeti azalmış kişi olarak değerlendirilecek hareket kabiliyeti azalmış kişiler (PRM'ler);
 - (2) Bebekler ve refakatçisi olmayan çocuklar ve
 - (3) Sınır dışı edilenler, kabul edilemez yolcular veya gözaltında bulunan kişiler.

- (b) SCP'ler, işletici tarafından oluşturulan prosedürlere göre hava aracının ve içindekilerin emniyetini sağlayan koşullarda taşınacaktır.
- (c) SCP'ler, acil durum çıkışlarına doğrudan erişilebilecek olan ya da kendilerinin aşağıdaki durumlara neden olacakları koltuklara oturmayacak ya da oturtulmayacaktır:
 - (1) Ekip üyelerinin görevlerini yapmalarına engel olma;
 - (2) Acil durum teçhizatlarına erişimi engelleme; ya da
 - (3) Hava aracının acil durumda tahliyesine engel olma.
- (d) Özel durumlu yolcuların hava aracında taşınacağı durumlarda, durum sorumlu kaptan pilota önceden bildirilecektir.

CAT.OP.MPA.160 Bagaj ve kargonun yüklenmesi

İşletici, aşağıdakileri temin edecek prosedürleri oluşturacaktır:

- (a) Sadece uygun ve güvenli bir şekilde yüklenebilecek el bagajı, yolcu kabine alınacak ve
- (b) Yaralanmaya veya hasara yol açabilecek veya yerinden hareket ettiğinde koridorlara ve çıkışlara engel olabilecek hava aracı içerisindeki tüm bagaj ve kargolar, hareket etmeleri engellenecek şekilde yüklenecektir.

CAT.OP.MPA.165 Yolcu koltukları

İşletici, acil durum tahliyesinin gerekli olduğu durumlarda, yolcuların hava aracının tahliyesine yardımcı olabilecek ve engel olmayacak bir yerde oturtulmasını sağlayacak prosedürleri oluşturacaktır.

CAT.OP.MPA.170 Yolcu brifingi

İşletici, yolculara:

- (a) Acil bir durumda geçerli olacak prosedürlerin uygulanmasını kolaylaştıracak bir biçimde emniyetle ilgili brifingler ve sunumlar verilmesini temin edecek ve
- (b) Resimli talimatlarla yolcular tarafından kullanılması muhtemel acil durum teçhizatlarının ve çıkışlarının kullanımını gösteren bir emniyet bilgilendirme kartı sunacaktır.

CAT.OP.MPA.175 Uçuş hazırlığı

- (a) Hava aracı performansı, diğer operasyonel kısıtlamalar ve takip edilecek rotadaki ve ilgili hava alanlarındaki veya operasyon alanlarındaki beklenen ilgili koşullara ilişkin hususlar göz önünde bulundurularak, planlanan her uçuş için bir operasyonel uçuş planı tamamlanacaktır.
- (b) Sorumlu kaptan pilot, aşağıdaki hususlarda tatmin olmadıkça uçuş başlatılamaz:
 - (1) Uluslararası mevzuatlarda da belirtildiği üzere, hava aracının uçuşa elverişliliği ve tescili, alet ve teçhizatlar, ağırlık ve ağırlık merkezi, bagaj ve kargo ile hava aracı operasyonel kısıtlamalara ilişkin tüm hususlara uyulabilmesi;
 - (2) Hava aracının, konfigürasyon sapma listesi (CDL) hükümlerine aykırı işletilmemesi;

- (3) Uçuşun icrası için gerekli olan işletme el kitabı bölümlerinin mevcut olması;
 - (4) CAT.GEN.MPA.180 gereğince mevcut olması gereken belgelerin, ilave bilgi ve formların uçak içerisinde bulunması;
 - (5) Olası rota sapmaları da dâhil olmak üzere, uçağın planlanan operasyonunu kapsayacak güncel harita, çizelge ve ilgili belgelerin veya bunlara eşdeğer verilerin hava aracında mevcut olması;
 - (6) Planlanan uçuş için gerekli uzay tabanlı tesislerin, yer tesislerinin ve hizmetlerinin, mevcut ve yeterli olması;
 - (7) İşletme el kitabı içerisinde belirtilen yakıt, yağ ve oksijen gerekliliklerine, asgari emniyet irtifalarına, havaalanı asgari operasyon limitlerine ve gerektiği yerlerde yedek havaalanları mevcudiyetine ilişkin hükümlere, planlanan uçuş için uyulabiliyor olması.
 - (8) Performans tabanlı seyrüsefer için gerekli olan herhangi bir seyrüsefer veritabanının uygun ve güncel olması; ve
 - (9) Tüm ilave operasyonel kısıtlamalara uyulabilmesi.
- (c) (a) maddesine bakılmaksızın, aşağıdakilerle yapılan VFR operasyonlar için bir operasyonel uçuş planı gerekli değildir:
- (1) Aynı havaalanından veya operasyon alanından kalkış yapan ve aynı havaalanına veya operasyon alanına iniş yapan kompleks motorlu olmayan uçak; ya da
 - (2) İşletme el kitabı içerisinde belirtilen yerel bir alanda, gündüz şartlarında ve görsel nirengiler referans alınarak geçilen rotalar üzerinden işletilen, 3.175 kg veya altında bir MCTOM'ya sahip helikopterler.

CAT.OP.MPA.180 Havaalanlarının seçimi – uçaklar

- (a) İşletici tarafından, meteorolojik veya performanstan kaynaklanan nedenlerden ötürü kalkış yapılan havaalanına dönmenin mümkün olmadığı durumlar için uçuş planında bir kalkış yedek havaalanı belirlenmesi gereklidir. Kalkış yedek havaalanının aşağıdaki sürelerde ulaşılabilecek mesafede olması gereklidir:
- (1) İki motorlu uçaklar için:
 - (i) Sakin havada standart koşullarda gerçek kalkış ağırlığı üzerinden, AFM'ye göre OEI seyir hızındaki 1 saatlik uçuş süresi veya
 - (ii) Sakin havada standart koşullarda gerçek kalkış ağırlığı üzerinden, AFM'ye göre OEI seyir hızında azami 2 saate kadar olmak üzere, her türlü MEL kısıtlamaları dikkate alınarak, Ek 5 (Bölüm SPA) ve Altbölüm F'ye uygun bir şekilde onaylanmış ETOPS sapma süresi;
 - (2) Üç ya da dört motorlu uçaklar için; sakin havada standart koşullarda gerçek kalkış ağırlığı üzerinden, AFM'ye göre OEI seyir hızında 2 saatlik uçuş süresi.
 - (3) Ek 5 (Bölüm SPA), Alt Bölüm L - Gece ya da IMC Koşullarda Tek Motorlu Türbinli Uçak Operasyonları (SET-IMC) kapsamında onaylanan operasyonlar için, sakin hava koşullarında gerçek kalkış ağırlığı üzerinden, normal seyir hızında 30 dakikalık uçuş süresi.

Çok motorlu uçaklarda, AFM’de bir OEI seyir hızının bulunmaması durumunda, hesaplamada kullanılacak hız, diğer motorun veya motorların sürekli azami güç seviyesine getirilmesi ile ulaşılan hız olacaktır.

- (b) İşletici, aletli uçuş kuralları (IFR) kapsamındaki her uçuş için en az bir adet varış yedek havaalanı seçecektir. Ancak varış havaalanının izole havaalanı olması durumunda ya da aşağıdaki koşulların sağlandığı durumlarda bu kural uygulanmaz:
- (1) Kalkış ile iniş arasında geçen planlanan uçuş süresinin veya CAT.OP.MPA.150(d) kapsamında uçuş sırasında yeniden planlama halinde varış yerine ulaşılabilmesi için kalan uçuş süresinin 6 saati aşmaması; ve
 - (2) Varış havaalanında iki ayrı pistin mevcut ve kullanılabilir vaziyette olması, varış havaalanına ilişkin uygun hava durumu raporlarının ve/veya tahminlerinin, varış havaalanına tahmini ulaşma zamanının 1 saat öncesinden 1 saat sonrasına kadar geçecek süre boyunca, bulut tavanının, 2.000 fit’ten veya turlu yaklaşma yüksekliğinden 500 fit fazla olan değerlerinden daha yüksek olanı olması ve görüş mesafesinin en az 5 km olması.
- (c) İşletici, aşağıdaki hallerde iki varış yedek havaalanı seçecektir:
- (1) Varış havaalanına ilişkin uygun hava durumu raporlarının ve/veya tahminlerinin, tahmini ulaşma zamanının 1 saat öncesinden 1 saat sonrasına kadar geçecek süre boyunca hava koşullarının geçerli planlama limitlerinin altında olacağını göstermesi; ya da
 - (2) Herhangi bir meteorolojik bilginin mevcut olmaması.
- (d) İşletici, operasyonel uçuş planı içerisinde gerekli tüm yedek havaalanlarını belirtecektir.

CAT.OP.MPA.181 Havaalanlarının ve operasyon alanlarının seçimi – helikopterler

- (a) Aletli meteorolojik şartlar (IMC) altında yapılan uçuşlarda, sorumlu kaptan pilot, meteorolojik nedenlerle kalkış alanına geri dönmek mümkün olmadığı takdirde, normal seyir hızında 1 saatlik bir uçuş mesafesinde olan bir kalkış yedek havaalanı seçecektir.
- (b) Aşağıdaki durumlar hariç olmak üzere, IFR uçuşlarda ya da VFR şartlarında uçuşun görsel nirengiler referans alınarak yapılmadığı durumlarda, sorumlu kaptan pilot, operasyonel uçuş planı içerisinde asgari bir adet varış yedek havaalanı belirtecektir:
- (1) Varış havaalanının, kıyı havaalanı olması ve helikopterin bir off-shore rotasından seyretmesi;
 - (2) Herhangi bir başka kara üzerindeki varış yerine yapılan uçuşta, uçuş süresi ve hâkim meteorolojik koşullar, planlanan iniş alanına tahmini varış zamanında, görerek meteorolojik şartlara (VMC) göre yaklaşma ve inişi mümkün kılacak şekilde olması; ya da
 - (3) Planlanan iniş alanının izole durumda ve bir yedek iniş alanının bulunmaması durumlarında, bir dönüşü olmayan nokta (PNR) belirlenecektir.
- (c) İşletici, aşağıdaki hallerde iki varış yedek havaalanı seçecektir:
- (1) Varış havaalanına ilişkin uygun hava durumu raporlarının ve/veya tahminlerinin, tahmini ulaşma zamanının 1 saat öncesinden 1 saat sonrasına kadar geçecek süre

boyunca hava koşullarının geçerli planlama limitlerinin altında olacağını göstermesi;
ya da

- (2) Varış havaalanına yönelik elde herhangi bir meteorolojik bilginin mevcut olmaması.
- (d) İşletici, aşağıdaki kriterlere uyulduğu durumlarda, off-shore varış yedek havaalanı seçebilir:
- (1) Off-shore varış yedek havaalanı sadece PNR'den sonra kullanılacaktır. PNR öncesinde, on-shore yedek havaalanları kullanılacaktır;
 - (2) OEI iniş kabiliyeti, yedek havaalanında elde edilebilir olacaktır;
 - (3) Mümkün olduğu ölçüde, helidekin kullanılabilirliği garanti altına alınacaktır. Kullanılması öngörülen her bir helikopter tipi tarafından yedek havaalanı olarak kullanılması için operasyonel uygunluğun belirlenmesine yönelik helideklerin veya diğer alanların boyutları, konfigürasyonu ve mânia kleransı değerlendirilecektir;
 - (4) Meteorolojik bilgilerin doğruluğu ve güvenilirliği dikkate alınarak hava durumu limitleri belirlenecektir;
 - (5) MEL, bu operasyon türüne yönelik özel hükümleri ihtiva edecektir; ve
 - (6) Off-shore yedek havaalanı, ancak işletici tarafından, işletme el kitabı içerisinde bir prosedür belirlenmişse seçilecektir.
- (e) İşletici, operasyonel uçuş planı içerisinde gerekli tüm yedek havaalanlarını belirtecektir.

CAT.OP.MPA.182 Varış havaalanları - aletli yaklaşma operasyonları

İşletici, planlanan yaklaşma ve iniş operasyonu için kabiliyet kaybı olması durumunda, varış havaalanı veya herhangi bir varış yedek havaalanına gidecek ve iniş yapacak yeterli araçların bulunduğundan emin olacaktır.

CAT.OP.MPA.185 IFR uçuşlar için planlama limitleri – uçaklar

(a) Kalkış yedek havaalanı için planlama limitleri

İşletici, bir havaalanını, yalnızca ilgili havaalanına ilişkin uygun hava durumu raporlarının ve/veya tahminlerinin, havaalanına tahmini ulaşma zamanının bir saat öncesinden bir saat sonrasına kadar geçecek süre boyunca hava koşullarının CAT.OP.MPA.110 kapsamındaki asgari iniş limitlerinde veya bu limitlerin üzerinde olduğu durumlarda, kalkış yedek havaalanı olarak seçecektir. Yalnızca hassas olmayan yaklaşmanın ve/veya türlü yaklaşma operasyonlarının mümkün olduğu hallerde bulut tavanı dikkate alınacaktır. OEI operasyonlarına ilişkin her türlü sınırlama göz önünde bulundurulacaktır.

(b) İzole varış havaalanı hariç olmak üzere, varış havaalanına ilişkin planlama limitleri

İşletici, bir havaalanını yalnızca aşağıda belirtilen durumlarda varış havaalanı olarak seçecektir:

- (1) İlgili havaalanına ilişkin uygun hava durumu raporlarının ve/veya tahminlerinin, havaalanına tahmini ulaşma zamanının 1 saat öncesinden 1 saat sonrasına kadar geçecek süre boyunca hava koşullarının, aşağıda belirtildiği şekilde, ilgili asgari planlama limitlerinde veya bunların üzerinde olması:

- (i) CAT.OP.MPA.110'a uygun bir şekilde belirlenen RVR/görüş mesafesi (VIS); ve
- (ii) Hassas olmayan yaklaşmaya (NPA) veya turlu yaklaşma operasyonuna ilişkin olarak, bulut tavanı seviyesinin MDH seviyesinde ya da bunun üzerinde olması; ya da
- (2) İki varış yedek havaalanının seşilmesi.
- (c) Varış yedek havaalanı, izole havaalanı, beklenmeyen durum yakıtının azaltılması amacıyla seşilen uçuş rotası üzerindeki yakıt yedek havaalanı (fuel ERA), uçuş rotası üzerindeki yedek havaalanı (ERA) için planlama limitleri.

İşletici, bir havaalanını, yalnızca ilgili havaalanına ilişkin uygun hava durumu raporlarının ve/veya tahminlerinin, havaalanına tahmini varış zamanının 1 saat öncesinden, 1 saat sonrasına kadar geçecek süre boyunca hava koşullarının, aşağıdaki Tablo 1'de belirtilen planlama limitlerinde veya bu limitlerin üzerinde olduğunu gösterdiği durumlarda, yukarıda belirtilmekte olan amaçlar doğrultusunda yedek havaalanı olarak seçecektir.

Tablo 1 – Planlama limitleri	
Varış yedek havaalanı, izole varış havaalanı, yakıt ERA ve ERA havaalanı	
Yaklaşma tipi	Planlama limitleri
CAT II ve III	CAT I RVR
CAT I	NPA RVR/VIS Bulut tavanı MDH seviyesinde veya bunun üzerinde olacaktır
NPA	NPA RVR/VIS + 1.000 m Bulut tavanı MDH+200ft seviyesinde veya bunun üzerinde olacaktır
Turlu	Turlu

CAT.OP.MPA.186 IFR uçuşlar için planlama limitleri – helikopterler

- (a) Kalkış yedek havaalanı/havaalanları için planlama limitleri

İşletici, bir havaalanını veya iniş alanını, yalnızca ilgili havaalanına ilişkin uygun hava durumu raporlarının ve/veya tahminlerinin, kalkış yedek havaalanına tahmini ulaşma zamanının bir saat öncesinden bir saat sonrasına kadar geçecek süre boyunca hava koşullarının, CAT.OP.MPA.110'a göre belirtilen asgari iniş limitlerinde veya bu limitlerin üzerinde olduğunu gösterdiği durumlarda kalkış yedek havaalanı olarak seçecektir. Yalnızca hassas olmayan yaklaşmanın (NPA) mümkün olduğu hallerde bulut tavanı dikkate alınacaktır. OEI operasyonlarına ilişkin her türlü sınırlama göz önünde bulundurulacaktır.

- (b) Varış havaalanı ve varış yedek havaalanı/havaalanları için planlama limitleri

İşletici, varış havaalanı ve/veya varış yedek havaalanı/havaalanlarını, yalnızca ilgili havaalanına ilişkin uygun hava durumu raporlarının ve/veya tahminlerinin, havaalanına veya operasyon alanına tahmini varış zamanının 1 saat öncesinden, 1 saat sonrasına kadar geçecek süre boyunca hava koşullarının, aşağıda belirtildiği şekilde, ilgili asgari planlama limitlerinde veya bunların üzerinde olması halinde seçecektir:

- (1) CAT.OP.MPA.181(d) içerisinde belirtilenler hariç olmak üzere, varış havaalanı asgari planlama limitleri:

- (i) CAT.OP.MPA.110'a göre belirlenen RVR/VIS; ve
 - (ii) NPA operasyonları için, MDH seviyesinde ya da bunun üzerinde olan bulut tavanı olacaktır;
- (2) Varış yedek havaalanı/havaalanları için asgari planlama limitleri ise Tablo 1'de gösterilmektedir.

Tablo 1 – Varış yedek havaalanı asgari planlama limitleri	
Yaklaşma tipi	Planlama limitleri
CAT II ve III	CAT I RVR
CAT I	CAT I+200ft / 400m görüş mesafesi
NPA	NPA RVR/VIS + 400 m Bulut tavanı MDH+200ft seviyesinde veya bunun üzerinde olacaktır

CAT.OP.MPA.190 ATS uçuş planının sunulması

- (a) Havacılık kurallarına göre gerekli olmadığı için ATS uçuş planının sunulmaması halinde, gerektiğinde ikaz hizmetlerinin faal hale geçirilmesini sağlamak için uygun bilgiler muhafaza edilecektir.
- (b) ATS uçuş planının sunulmasının mümkün olmadığı bir alandan kalkış yapıyorsa, ATS uçuş planı kalkıştan sonraki en kısa sürede sorumlu kaptan pilot veya işletici tarafından iletilecektir.

CAT.OP.MPA.195 Yolcu alımı sırasında, yolcular uçaktayken veya yolcu indirme sırasında yakıt ikmali ve boşaltımı

- (a) Yolcu alımı sırasında, yolcular uçaktayken veya yolcu indirme sırasında, hiçbir uçakta Avgas (uçak benzini) veya wide-cut tipi yakıtlarla veya bu yakıt tiplerinin karışımından elde edilen yakıtlarla yakıt ikmali ve yakıt boşaltımı yapılmayacaktır.
- (b) Tüm diğer yakıt türlerinde ise; gerekli tedbirleri almak ve tahliyenin en pratik ve süratli biçimde başlatılması ve yönlendirilmesi için uçakta gerekli vasıflara sahip personel görevlendirmek şartıyla yakıt ikmali ve boşaltımı yapılabilecektir.

CAT.OP.MPA.200 Wide-cut tipi yakıt ile yakıt ikmali ve boşaltımı

Wide-cut tipi yakıt ile yakıt ikmali/boşaltımı, yalnızca işleticinin wide-cut yakıt türlerinin kullanılmasının yol açacağı yüksek riski dikkate alarak uygun prosedürleri oluşturmuş olması halinde gerçekleştirilecektir.

CAT.OP.MPA.205 Geri itme ve çekme – uçaklar

İşletici tarafından belirtilen geri itme ve çekme prosedürleri, belirlenmiş havacılık standartlarına ve prosedürlerine uygun bir şekilde gerçekleştirilecektir.

CAT.OP.MPA.210 İstasyonlardaki ekip üyeleri

- (a) Uçuş ekibi üyeleri

- (1) Kalkış ve iniş sırasında, kokpitte görev yapan her bir uçuş ekibi üyesi, görevlendirildiği (atandığı) istasyonda olacaktır.
 - (2) Uçuşun diğer safhalarında, kokpitte görev yapan her bir uçuş ekibi üyesi, uygun niteliklere sahip en az bir pilotun daima hava aracının kontrolünde kalması kaydıyla, operasyonla bağlantılı görevleri ya da fizyolojik ihtiyaçları görev yerinden ayrılmasını gerektirmediği sürece görev yerinde olacaktır.
 - (3) Uçuşun tüm safhalarında, kokpitte görev başında bulunması gereken her bir uçuş ekibi üyesinin dikkati en üst seviyede olacaktır. Herhangi bir dikkat eksikliğiyle karşılaşılması halinde uygun önlemlere başvurulacaktır. Beklenmeyen bir aşırı yorgunluk hali ile karşılaşılması halinde ise, iş yükü müsaade ettiği takdirde, sorumlu kaptan pilotun organize edeceği bir kontrollü dinlenme prosedürü uygulanabilir. Bu şekilde uygulanan kontrollü dinlenme, hiçbir surette uçuş süresi sınırlamaları doğrultusundaki dinlenme süresinin bir parçası olamaz ve görev süresini uzatma gerekçesi olarak kullanılamaz.
- (b) Kabin ekibi üyeleri
- Uçuşun kritik safhalarında, her kabin ekibi üyesi kendilerine tahsis edilen görev yerlerinde oturacak ve hava aracının emniyetli işletilmesi için gerekli olanlar dışında hiçbir faaliyet gerçekleştirmeyecektir.

CAT.OP.MPA.215 Kulaklık kullanımı – uçaklar

- (a) Kokpitte görevli her bir uçuş ekibi üyesi, boom mikrofonu veya eşdeğerine sahip bir kulaklık takacaktır. Kulaklık, aşağıdaki yer ve durumlarda ATS ile olan sesli haberleşme için birincil araç olarak kullanılacaktır:
 - (1) Yerde:
 - (i) Sesli haberleşme yoluyla ATC kalkış kleransı alınması sırasında; ve
 - (ii) Motorların çalışır vaziyette olduğu sırada;
 - (2) Uçuş sırasında:
 - (i) Geçiş irtifasının altında; veya
 - (ii) 10.000 ft'in altında, hangisi daha yüksek ise;
 - (3) Sorumlu kaptan pilotun gerekli gördüğü her durumda.
- (b) (a) maddesinde bahsi geçen koşullarda, boom mikrofon ya da eşdeğeri, çift yönlü telsiz haberleşmesi için kullanılabilecek bir pozisyonda olacaktır.

CAT.OP.MPA.216 Kulaklık kullanımı – helikopterler

Kokpitte görevli her bir uçuş ekibi üyesi, boom mikrofonu veya eşdeğerine sahip bir kulaklık takacak ve bunu ATS ile haberleşmede birincil araç olarak kullanacaktır.

CAT.OP.MPA.220 Acil durum tahliye yardımcıları

İşletici; uçağın taksi yapmasından, kalkışından ve inişinden önce ve tatbikinin mümkün ve emniyetli olduğu hallerde, otomatik olarak çalışan bütün acil durum tahliye yardımcılarının çalışmaya hazır ve faal durumda olmasını temin edecek prosedürler oluşturacaktır.

CAT.OP.MPA.225 Koltuklar, emniyet kemerleri ve bağlama sistemleri

(a) Ekip üyeleri

- (1) Her bir ekip üyesi; kalkış ve iniş sırasında ve sorumlu kaptan pilotun emniyet açısından gerekli gördüğü her durumda, tüm emniyet kemerleri ve bağlama sistemleri ile sabitlenmiş halde olacaktır.
- (2) Uçuşun diğer safhalarında kokpitte bulunan her bir uçuş ekibi üyesi, görev yerinde bulunduğu sırada emniyet kemerini bağlayacaktır.

(b) Yolcular

- (1) Sorumlu kaptan pilot; kalkış ve inişten önce, uçağın taksi yaptığı sırada ve emniyet açısından gerekli görülen her durumda, uçakta bulunan her bir yolcunun, emniyet kemeri ve gerektiğinde varsa bağlama sistemleri ile bağlı halde bir koltukta ya da yatakta bulunmasını sağlandığından emin olacaktır.
- (2) İşletici, uçak üzerinde bir koltuğun birden fazla kişi tarafından işgal edilmesine yalnızca belirli koltuklarda müsaade edecektir. Sorumlu kaptan pilot, bu durumun yalnızca bir yetişkin ile ilave emniyet kemeri veya diğer bağlama sistemi ile bağlanan bir bebek için geçerli olduğundan ve uygulandığından emin olacaktır.

CAT.OP.MPA.230 Yolcu kabininin ve mutfağın/mutfakların (galley) emniyete alınması

- (a) İşletici, uçağın taksi yapmasından, kalkışından ve inişinden önce tüm çıkışların ve kaçış yollarının engellerden arındırılmış olmasını temin edecek prosedürler oluşturacaktır.
- (b) Sorumlu kaptan pilot, kalkış ve inişten önce ve emniyet açısından gerekli görülen her durumda tüm teçhizatın ve bagajın sabitlenip emniyete alındığından emin olacaktır.

CAT.OP.MPA.235 Can yelekleri – helikopterler

İşletici, performans sınıfı 3 dâhilinde bir helikopter ile su üzerinden yapılan operasyonlarda, hava aracı içindeki herkesin can yeleği giyip giymeyeceğine karar verirken uçuşun süresinin ve karşılaşılabilecek koşulların dikkate alınmasını temin edecek prosedürler oluşturacaktır.

CAT.OP.MPA.240 Hava aracında sigara içilmesi

Sorumlu kaptan pilot, aşağıdaki durum ve şartlarda hava aracında sigara içilmesine müsaade etmeyecektir:

- (a) Emniyet açısından gerekli görülen her durumda;
- (b) Hava aracına yakıt ikmali ve hava aracından yakıt boşaltımı yapıldığı esnada;
- (c) İşletici, hava aracı yerde iken, yer operasyonları sırasında oluşacak riskleri azaltacak prosedürleri oluşturmamışsa;

- (d) Belirlenen sigara içme alanları dışında, koridorda/koridorlarda ve lavaboda/lavabolarda;
- (e) Kargo bölümlerinde ve/veya yangına dayanıklı konteynerler içerisinde saklanmayan veya yangına dayanıklı bez ile kaplı olmayan kargoların taşındığı diğer alanlarda;
- (f) Oksijen verilen yolcu kabini alanlarında.

CAT.OP.MPA.245 Meteorolojik koşullar – tüm hava araçları

- (a) IFR uçuşlarda, sorumlu kaptan pilot yalnızca, varış zamanında, varış havaalanında ve/veya gerekli yedek havaalanında/havaalanlarında hâkim olması beklenen hava koşullarının, asgari planlama limitlerinde veya bu limitlerin üzerinde olduğunu gösteren bilgilerin mevcut olduğu durumlarda:
 - (1) Kalkışı başlatacak; veya
 - (2) Uçuş sırasında yeniden planlama yapıldığı takdirde değiştirilmiş ATS uçuş planının uygulanmaya başlandığı nokta ötesine uçuşu sürdürecektir.
- (b) IFR uçuşlarda, sorumlu kaptan pilot yalnızca, tahmini varış zamanında, varış havaalanında veya en az bir varış yedek havaalanında hâkim olması beklenen hava koşullarının, geçerli asgari operasyon limitlerinde ya da bu limitlerin üzerinde olduğunu gösteren en son bilgilerin mevcut olduğu durumlarda, planlanan varış havaalanına doğru uçuşu sürdürecektir.
- (c) VFR uçuşlarda, sorumlu kaptan pilot yalnızca, uygun hava durumu raporlarının ve/veya tahminlerinin, uçuş rotasının VFR şartlarda uçulacağı kısmı boyunca, uygun zamanda VFR limitleri seviyesinde veya bu limitlerin üzerinde olacağını gösterdiği durumlarda kalkışı başlatacaktır.

CAT.OP.MPA.246 Meteorolojik koşullar – uçaklar

CAT.OP.MPA.245'e ilave olarak, uçaklarla yapılan IFR uçuşlarda, sorumlu kaptan pilot yalnızca, varış zamanında, varış havaalanında ve/veya gerekli yedek havaalanında/havaalanlarında hâkim olması beklenen hava koşullarının, geçerli havaalanı asgari operasyon limitlerinde veya bu limitlerin üzerinde olduğunu gösteren bilgilerin mevcut olduğu durumlarda:

- (a) Azaltılmış beklenmeyen durum yakıtı (RCF) prosedürü kullanıldığı durumlarda karar noktasının ötesine; ya da
- (b) Önceden belirlenmiş nokta prosedürünün (PDP) kullanıldığı durumda, önceden belirlenmiş noktanın ötesine uçuşu sürdürecektir.

CAT.OP.MPA.247 Meteorolojik koşullar – helikopterler

CAT.OP.MPA.245'e ilave olarak:

- (a) Helikopterlerle karadan uzakta su üzerinde yapılan VFR uçuşlarda, sorumlu kaptan pilot yalnızca, uygun hava durumu raporlarının ve/veya tahminlerinin bulut tavanının gündüz şartlarında 600ft'in veya gece şartlarında 1200 ft'in üzerinde olacağını gösterdiği durumlarda kalkışı başlatacaktır.

- (b) (a)'ya bakılmaksızın, su üzerindeki sektörün 10 NM'nin altında olduğu G sınıfı hava sahasında bulunan helidekler arasından uçarken, VFR uçuşlar, limitlerin aşağıdaki değerlerde veya bunlardan daha iyi olduğu durumlarda gerçekleştirilebilir:

Tablo 1: G sınıfı hava sahasında bulunan helidekler arasından yapılan uçuşa ilişkin asgari limitler				
	Gündüz		Gece	
	Yükseklik*	Görüş Mesafesi	Yükseklik*	Görüş Mesafesi
Tek pilot	300ft	3km	500ft	5km
İki pilot	300ft	2km**	500ft	5km***

* Bulut tabanı, uçuşun belirlenen yükseklikte gerçekleşmesine izin verecek şekilde, bu yüksekliğin altında ve bulut oluşumunun olmadığı (buluttan temizlenmiş) bölgede olacaktır.

** Helikopterler, varış yerinin veya ara bir yapının sürekli görünür nitelikte olması kaydıyla, 800m'ye kadar uçuş görüş mesafesi ile uçuşulabilir.

*** Helikopterler, varış yerinin veya ara bir yapının sürekli görünür olması kaydıyla, asgari 1500m'ye kadar uçuş görüş mesafesi ile uçuşulabilir.

- (c) Helikopterlerle bir helideke veya yükseltilmiş FATO'ya uçuş, yalnızca helidekteki veya yükseltilmiş FATO'daki ortalama rüzgâr hızının 60kt'nin altında olduğunun rapor edildiği durumlarda yapılacaktır.

CAT.OP.MPA.250 Buz ve diğer kirleticiler – yer prosedürleri

- (a) İşletici, hava aracının emniyetli bir şekilde işletilmesini sağlamak adına gerekli olan yerde buzlanmayı önleme ve giderme faaliyetleri ile hava aracının ilgili kontrollerine yönelik uyulacak prosedürleri oluşturacaktır.
- (b) Sorumlu kaptan pilot, (a) maddesinde izin verilen ve AFM'ye uygun durumlar hariç olmak üzere, hava aracının dış yüzeyleri, hava aracı performansını ve hava aracının kontrol edilebilirliğini olumsuz yönde etkileyebilecek kalıntılardan temizlenmedikçe kalkışı başlatamaz.

CAT.OP.MPA.250 Buz ve diğer kirleticiler – uçuş prosedürleri

- (a) İşletici, buzlanma koşullarının beklendiği veya olduğu uçuşlara ilişkin prosedürler oluşturacaktır.
- (b) Sorumlu kaptan pilot, sadece, hava aracının ilgili koşullarda işletilmesi için sertifikalandırılmış ve bu koşullara uygun biçimde teçhiz edilmiş olması halinde, buzlanma koşullarının beklendiği veya olduğu uçuşları başlatacak ve bu şartların olduğu bölgelere girecektir.
- (c) Buzlanmanın, hava aracının işletilmesi için sertifikalandırılmış buzlanma yoğunluğundan fazla olması halinde ya da bilinen buzlanma koşullarında uçuş için sertifikalandırılmamış bir hava aracının buzlanma ile karşılaşması halinde, sorumlu kaptan pilot, gerektiğinde, ATC'ye acil durum deklare ederek, seviyesini ve/veya rotasını değiştirerek gecikmeden buzlanma koşullarından çıkacaktır.

CAT.OP.MPA.260 Yakıt ve yağ tedariki

Sorumlu kaptan pilot, uçuş emniyetinin eksiksiz bir biçimde sürdürülmesini sağlamak için tahmini operasyon koşullarını dikkate alarak, hava aracında asgari planlanan kullanılabilir yakıt ve yağın yeterli miktarda bulunduğundan emin olduğunda uçuşu başlatacak veya uçuş sırasında yeniden planlama durumunda uçuşu sürdürecektir.

CAT.OP.MPA.265 Kalkış koşulları

Kalkışı başlatmadan önce, kaptan pilot:

- (a) Kendisine sağlanan bilgilere göre, havaalanındaki veya operasyon alanındaki hava durumu ile kullanılması planlanan pist durumunun veya FATO'nun emniyetli kalkış ve tırmanışa mani olmadığından; ve
- (b) Oluşturulan havaalanı asgari operasyon limitlerine uyulacağından emin olacaktır.

CAT.OP.MPA.270 Asgari uçuş irtifaları

Sorumlu kaptan pilot veya uçuşu gerçekleştirme sorumluluğu devredilen pilot, aşağıdaki durumlar hariç olmak üzere, belirlenen asgari irtifaların altında uçmayacaktır.

- (a) Kalkış veya iniş için gerekli olduğu durum; ya da
- (b) Genel Müdürlük tarafından onaylanan prosedürlere uygun bir şekilde alçaldığı durum.

CAT.OP.MPA.275 Uçuşta simüle edilmiş normal olmayan durumlar

İşletici, yolcu veya kargo taşındığı durumlarda, aşağıdakilerin simüle edilmemesini temin edecektir:

- (a) Normal olmayan veya acil durum prosedürlerinin uygulanmasını gerektiren normal olmayan veya acil durumlar; ya da
- (b) Yapay araçlar ile IMC yapılan uçuşu.

CAT.OP.MPA.280 Uçuş sırasında yakıt yönetimi - uçaklar

İşletici, uçuş sırasında yakıt kontrolü ve yakıt yönetiminin aşağıdaki kriterlere göre yürütülmesini temin edecek bir prosedür oluşturacaktır.

- (a) Uçuş sırasında yakıt kontrolleri
 - (1) Sorumlu kaptan pilot, uçuş sırasında düzenli aralıklarla yakıt kontrollerinin yapıldığından emin olacaktır. Kalan kullanılabilir yakıt kaydedilerek aşağıdaki amaçlarla değerlendirilecektir:
 - (i) Gerçek tüketim ile planlanan tüketim miktarlarının karşılaştırılması;
 - (ii) (b) maddesine uygun olarak kullanılabilir kalan yakıtın uçuşu tamamlamaya yeterli olup olmadığının kontrolü; ve
 - (iii) Varış havaalanında varışta kalması beklenen kullanılabilir yakıt miktarının tespiti.
 - (2) İlgili yakıt verileri kaydedilecektir.

(b) Uçuş sırasında yakıt yönetimi

- (1) Uçuş, varış havaalanında varışta kalması beklenen kullanılabilir yakıt miktarı aşağıdakilerden az olmayacak şekilde gerçekleştirilecektir:
 - (i) Gerekli yedek yakıtı ile nihai rezerv yakıtın toplamı veya
 - (ii) Yedek havaalanının gerekli olmaması halinde, nihai rezerv yakıt.
- (2) Uçuş sırasında yakıt kontrolü neticesinde, varış havaalanında varışta kalması beklenen kullanılabilir yakıt miktarının:
 - (i) Gerekli yedek yakıtı ve nihai rezerv yakıt miktarının toplamından az olması halinde, sorumlu kaptan pilot, varış havaalanına uçuşu sürdürmek ya da uçakta asgari nihai rezerv yakıt kalmak üzere emniyetli bir iniş yapabilecek biçimde varış havaalanı değişikliği (divert) konusunda karar verirken varış havaalanında, varış yedek havaalanında ve diğer tüm uygun havaalanlarında mevcut trafik ve operasyon koşullarını dikkate alacak; ya da
 - (ii) Nihai rezerv yakıt miktarından az olması ve yedek havaalanına gerek olmadığı durumda, sorumlu kaptan pilot, uygun önlemleri alacak ve uçakta asgari nihai rezerv yakıtı kalacak şekilde uygun bir havaalanına emniyetli bir iniş yapabilecek biçimde uçuşu sürdürecektir.
- (3) Sorumlu kaptan pilot, emniyetli bir inişin yapılabileceği en yakın uygun havaalanına inişin gerçekleştirilmesi ile birlikte hava aracında kalacağı hesaplanan kullanılabilir yakıt miktarının nihai rezerv yakıtından az olması halinde, acil durum deklare edecektir.
- (4) Belirli prosedürlere ilişkin ilave koşullar
 - (i) RCF prosedürü kullanılan bir uçuşta, sorumlu kaptan pilot, birinci varış havaalanına uçuşu sürdürebilmek için, karar noktasında kalan kullanılabilir yakıt miktarının asgari aşağıdaki yakıt miktarlarının toplamına eşit olduğundan emin olacaktır:
 - (A) Karar noktasından birinci varış havaalanına uçuş yakıtı;
 - (B) Karar noktasından birinci varış havaalanına uçuş yakıtının %5'ine eşit beklenmeyen durum yakıtı;
 - (C) Birinci varış yedek havaalanı gerekli olması halinde, birinci varış havaalanı yedek yakıtı; ve
 - (D) Nihai rezerv yakıtı.
 - (ii) PDP prosedürünün kullanıldığı bir uçuşta, sorumlu kaptan pilot, varış havaalanına uçuşu sürdürebilmek için, PDP noktasında kalan kullanılabilir yakıt miktarının, en az aşağıdaki yakıt miktarlarının toplamına eşit olduğundan emin olacaktır:
 - (A) PDP noktasından varış havaalanına uçuş yakıtı;
 - (B) PDP noktasından varış havaalanına beklenmeyen durum yakıtı; ve
 - (C) İlave yakıt.

CAT.OP.MPA.281 Uçuş sırasında yakıt yönetimi – helikopterler

- (a) İşletici, uçuş sırasında yakıt kontrolü ve yönetiminin yapılmasını temin edecek bir prosedür oluşturacaktır.
- (b) Sorumlu kaptan pilot, uçuş sırasında kalan kullanılabilir yakıt miktarının, uçuşun kalan nihai rezerv yakıtı ile beraber emniyetli bir iniş yapabileceği bir havaalanına veya operasyon alanına kadar uçuşu sürdürebilmesi için gerekli olan yakıt miktarından az olmadığına emin olacaktır.
- (c) Sorumlu kaptan pilot, hava aracında kalan gerçek kullanılabilir yakıt miktarının nihai rezerv yakıtından az olması halinde, acil durum deklare edecektir.

CAT.OP.MPA.285 İlave oksijen kullanımı

Sorumlu kaptan pilot, kabin irtifasının 13.000ft'i veya 30 dakikadan uzun bir süre boyunca 10.000ft'i geçtiği durumlarda, uçuş sırasında uçuş emniyeti ile ilgili görevleri ifa etmekte olan uçuş ekibi üyelerinin devamlı bir biçimde ilave oksijen kullanmasını sağlayacaktır.

CAT.OP.MPA.290 Yere yakınlık tespiti

Herhangi bir uçuş ekibi üyesi tarafından veya bir yere yakınlık ikaz sistemi (GPWS) tarafından yere gereğinden fazla yakın uçulduğunun tespit edilmesi halinde, uçuşu gerçekleştiren pilot, vakit kaybetmeden emniyetli uçuş koşullarının tesisi için gerekli düzeltici önlemi alacaktır.

CAT.OP.MPA.295 Havada çarpışmayı önleyici sistemin (ACAS) kullanımı

İşletici, ACAS cihazının tesis edilmiş ve kullanılabilir olması durumunda, uçuş ekibinin, çarpışmaların önlenmesi konusunda uygun bir şekilde eğitilmiş olması ve ACAS II teçhizatının kullanımını konusunda yetkin olması için operasyonel prosedürler ve eğitim programları oluşturacaktır.

CAT.OP.MPA.300 Yaklaşma ve iniş koşulları

İniş için yaklaşmanın başlatılması öncesinde, sorumlu kaptan pilot, kendisine sağlanan bilgiler ışığında kullanılması planlanan havaalanında mevcut hava durumunun ve kullanılması planlanan pistin veya FATO'nun koşullarının, işletme el kitabı içerisinde yer alan performans bilgileri göz önünde bulundurularak, emniyetli bir şekilde yaklaşmayı, inişi veya pas geçmeyi engellemeyecek biçimde olduğundan emin olacaktır.

CAT.OP.MPA.305 Yaklaşmanın başlatılması ve sürdürülmesi

- (a) Sorumlu kaptan pilot ya da uçuşun gerçekleştirilmesi ile görevlendirilmiş olan pilot, rapor edilmiş RVR/VIS verilerini dikkate almaksızın aletli yaklaşmayı başlatabilir.
- (b) Rapor edilen RVR/VIS değerlerinin geçerli asgari limitin altında olması halinde, yaklaşma için:
 - (1) Havaalanı üzerinde 1.000ft'in altına; ya da
 - (2) DA/H veya MDA/H'nin havaalanı üzerinde 1.000ft'ten fazla olduğu durumda son yaklaşma segmentine devam edilmeyecektir.

- (c) RVR'nin mevcut olmadığı durumlarda, RVR değerleri, rapor edilen görüş mesafesi değerleri dönüştürülerek elde edilebilir.
- (d) Havaalanı üzerinde 1.000ft geçildikten sonra rapor edilen RVR/VIS değerinin geçerli asgari limitin altına düşmesi halinde, yaklaşma DA/H veya MDA/H'ye kadar sürdürülebilir.
- (e) Yaklaşma, yaklaşma operasyonu tipi ve planlanan pist için yeterli olan görsel referansın DA/H veya MDA/H'de sağlanması ve sürdürülmesi kaydıyla, DA/H veya MDA/H'nin altına devam ettirilebilir ve iniş tamamlanabilir.
- (f) Pist teker koyma bölgesi RVR değeri daima kontrol edilecektir. Rapor edilmiş ve ilgili (bağlayıcı) olması halinde, pistin orta ve son bölümündeki (stop end) RVR değeri de kontrol edilecektir. Pistin orta bölümüne ilişkin asgari RVR değeri 125m veya 125 m'nin altında ise teker koyma (touch-down) bölgesi için gerekli RVR değeri kadar olacak ve pistin son bölümü için ise 75m olacaktır. Üzerinde bir iniş rulesi yönlendirme (rollout guidance) veya kontrol sistemi teçhiz edilmiş hava aracı için pistin orta bölümüne yönelik minimum RVR değeri 75m olacaktır.

CAT.OP.MPA.310 İşletme prosedürleri – eşik (treshold) geçiş yüksekliği – uçaklar

İşletici, hassas yaklaşma yapan bir uçağın emniyetli bir marj ile pist eşiğini geçmesini sağlamak için uçağın iniş konfigürasyonuna ve davranışına uygun tasarlanmış operasyonel prosedürler oluşturacaktır.

CAT.OP.MPA.315 Uçuş saatlerinin raporlanması – helikopterler

İşletici, bir önceki takvim yılında işletilen her bir helikopterle yapılan uçuşlara ilişkin toplam süreyi Genel Müdürlüğe sunacaktır.

CAT.OP.MPA.320 Hava aracı kategorileri

- (a) Hava aracı kategorileri için, azami onaylanmış iniş ağırlığında, iniş konfigürasyonunda perdövites (stall) hızının (V_{SO}) 1,3 ile çarpımına ya da 1g perdövites hızının (V_{S1g}) 1,23 ile çarpımına eşit olan eşik sürati (V_{AT}) esas alınacaktır. Hem V_{SO} 'nun hem de V_{S1g} 'nin mevcut olması halinde, daha yüksek çıkan V_{AT} kullanılacaktır.
- (b) Aşağıdaki tabloda belirtilen hava aracı kategorileri kullanılacaktır.

Tablo 1: V_{AT} değerlerine karşılık gelen hava aracı kategorileri	
Hava aracı kategorisi	V_{AT}
A	91 kt'nin altı
B	91 ila 120 kt
C	121 ila 140 kt
D	141 ila 165 kt
E	166 ila 210 kt

- (c) Dikkate alınacak iniş konfigürasyonu işletme el kitabı içerisinde belirtilecektir.
- (d) İşletici, Genel Müdürlük tarafından onaylanması halinde, V_{AT} 'ın tespiti için daha düşük bir iniş ağırlığı kullanabilir. Bu tür bir düşük ağırlık, daimi bir değer olacak ve günlük operasyon koşullarında görülen değişikliklerden bağımsız olacaktır.

KISIM 2 – MOTORSUZ HAVA ARACI

CAT.OP.NMPA.100 Havaalanlarının ve operasyon alanlarının kullanımı

İşletici, sadece ilgili hava aracı tipine/tiplerine ve operasyonun/operasyonların türüne/türlerine uygun havaalanlarını ve operasyon alanlarını kullanacaktır.

CAT.OP.NMPA.105 Gürültü azaltma prosedürleri – motorlu planörler

Sorumlu kaptan pilot, hava aracı gürültüsünün etkilerini dikkate alacak ve bu esnada emniyetin gürültü azaltmaya göre öncelik taşınmasını temin edecektir.

CAT.OP.NMPA.115 Özel kategorideki yolcuların (SCP'lerin) taşınması

Bir uçuş sırasında taşındıklarında özel koşulların, yardımların ve/veya cihazların sağlanmasının gerekli olduğu kişiler, özel kategorideki yolcular (SCP'ler) olarak kabul edilecek ve işletici tarafından oluşturulan prosedürlere göre hava aracının ve içindekilerin emniyetinin sağlandığı koşullarda taşınacaktır.

CAT.OP.NMPA.120 Yolcu brifingi

İşletici, uçuş öncesinde ya da uygun olan durumlarda, uçuş sırasında yolculara emniyet hakkında brifing verilmesini temin edecektir.

CAT.OP.NMPA.125 Uçuş hazırlığı

Uçuşa başlamadan önce, sorumlu kaptan pilot:

- (a) Makul her yola başvurarak, hava aracının emniyetli bir şekilde işletilmesi için, mevcut haberleşme tesisleri ve seyrüsefer yardımcılarını dâhil ve bu tür bir uçuşta doğrudan gerekli olan yer tesislerinin uçuşun gerçekleştirileceği operasyon türü için yeterli olup olmadığını belirleyecek; ve
- (b) Planlanan uçuşa uygun mevcut tüm meteorolojik bilgilere aşina olacaktır. Kalkış yerinin çevresinden uzakta yapılacak bir uçuş hazırlığı:
 - (1) Mevcut güncel hava durumu raporlarına ve tahminlerine ilişkin bir çalışmayı; ve
 - (2) Uçuşun hava koşulları sebebiyle planlandığını şekilde tamamlanamaması ihtimalini sunan alternatif bir hareket biçimi planlanmasını içerecektir.

CAT.OP.NMPA.130 ATS uçuş planının sunulması

- (a) Havacılık kurallarına göre gerekli olmadığı için ATS uçuş planının sunulmaması halinde, gerektiğinde ikaz hizmetlerinin faal hale geçirilmesini sağlamak için uygun bilgiler muhafaza edilecektir.
- (b) ATS uçuş planının sunulmasının mümkün olmadığı bir alandan kalkış yapılıyorsa, ATS uçuş planı kalkıştan sonraki en kısa sürede sorumlu kaptan pilot veya işletici tarafından iletilecektir.

CAT.OP.NMPA.140 Hava aracında sigara içilmesi

Planör içerisinde hiç kimsenin sigara içmesine müsaade edilmeyecektir.

CAT.OP.NMPA.145 Meteorolojik koşullar

Sorumlu kaptan pilot, yalnızca, en son meteorolojik bilgilerin rota boyunca ve planlanan varış yerindeki hava koşullarının tahmini kullanım zamanında geçerli VFR asgari operasyon limitlerinde ya da bu limitlerin üzerinde olacağını göstermesi halinde VFR uçuşunu başlatacak ya da devam ettirecektir.

CAT.OP.NMPA.150 Buz ve diğer kirleticiler - yer prosedürleri

Sorumlu kaptan pilot, AFM'de müsaade edilen durumlar hariç olmak üzere, hava aracının dış yüzeyleri, performansını ve hava aracının kontrol edilebilirliğini olumsuz yönde etkileyebilecek kalıntılardan temizlenmedikçe kalkışı başlatamaz.

CAT.OP.NMPA.155 Kalkış koşulları

Sorumlu kaptan pilot, kalkışı başlatmadan önce, kendisine sağlanan bilgilere göre, havaalanındaki veya operasyon alanındaki hava durumunun emniyetli kalkış ve tırmanışa mani olmadığından emin olacaktır.

CAT.OP.NMPA.160 Uçuşta simüle edilmiş normal olmayan durumlar

Sorumlu kaptan pilot, yolcu veya kargo taşındığı durumlarda, normal olmayan veya acil durum prosedürlerinin uygulanmasını gerektiren normal olmayan veya acil durumların simüle edilmemesini sağlayacaktır.

CAT.OP.NMPA.170 İlave oksijen kullanımı

Sorumlu kaptan pilot, kabin irtifasının 13.000 fit'i veya 30 dakikadan uzun bir süre boyunca 10.000 fit'i geçtiği durumlarda, uçuş sırasında uçuş emniyetini ilgilendiren görevi ifa etmekte olan uçuş ekibi üyelerinin devamlı biçimde ilave oksijen kullanmasını sağlayacaktır.

CAT.OP.NMPA.175 Yaklaşma ve iniş koşulları

İniş için yaklaşmanın başlatılması öncesinde, sorumlu kaptan pilot, kendisine sağlanan bilgiler ışığında, planlanan havaalanındaki veya operasyon alanındaki hava durumunun emniyetli yaklaşma ve inişe mani olmadığından emin olacaktır.

CAT.OP.NMPA.185 Operasyonel sınırlamalar – planörler

Bir planör, sadece gündüz şartlarında işletilecektir.

ALT BÖLÜM C – HAVA ARACI PERFORMANSI VE OPERASYONEL KISITLAMALAR

KISIM 1 – UÇAKLAR

ALT KISIM 1 – GENEL HÜKÜMLER

CAT.POL.A.100 Performans sınıfları

- Uçak, geçerli performans sınıfı gerekliliklerine uygun bir şekilde işletilecektir.
- İşbu Kısımdaki uygulanabilir gerekliliklere eksiksiz uyulduğunun belirli tasarım özellikleri nedeniyle gösterilemediği durumlarda, işletici, uygun alt kısım için eşdeğer bir emniyet seviyesi sağlayan onaylanmış performans standartlarını uygulayacaktır.

CAT.POL.A.105 Genel

- Uçağın ağırlığı:
 - Kalkış başlangıcında; ya da
 - Uçuş sırasında yeniden planlama yapılması halinde, değiştirilmiş operasyonel uçuş planının uygulanmaya başlandığı nokta itibarıyla, yapılacak uçuşa ilişkin uygun alt kısmın gerekliliklerine uyulabilmesini sağlayacak ağırlıktan fazla olmayacaktır. Uçuş sürerken beklenen ağırlık düşüşleri ve yakıt atma da hesaba katılabilir.
- AFM içerisinde yer alan onaylanmış performans verileri, ilgili alt kısımda belirtilen diğer verilerle birlikte gereken şekilde ilaveler yapılmış olarak uygun alt kısmın gerekliliklerine uygunluğun tespiti için kullanılacaktır. İşletici, diğer verileri işletme el kitabında belirtecektir. Uygun alt kısımda belirtilen etkenlerin uygulandığı durumlarda, etkenlerin iki kez uygulanmasını önlemek adına AFM performans verileri içerisine dâhil edilmiş olan her tür operasyonel etken dikkate alınabilir.
- Performans üzerinde olumsuz etki gösteren uçak konfigürasyonu, çevresel koşullar ve sistemlerin işleyişi de dikkate alınacaktır.
- Performans adına, çim pist hariç olmak üzere nemli bir pist kuru olarak kabul edilebilecektir.
- İşletici, geçerli alt kısımların kalkış gerekliliklerini değerlendirirken, tabloların hata paylarını ve kesinlik derecelerini hesaba katacaktır.

ALT KISIM 2 – PERFORMANS SINIFI A

CAT.POL.A.200 Genel

- AFM'deki onaylanmış performans verilerinin aşağıdaki maddeler kapsamında yetersiz olması durumunda; AFM'deki onaylanmış performans verileri diğer veriler ile gerektiği biçimde tamamlanacaktır:
 - Kirli pistten kalkış veya kirli piste iniş gibi makul oranda beklenen olumsuz operasyon koşullarının hesaba katılması; ve

- (2) Uçuşun tüm safhalarında motor arızasının göz önünde bulundurulması.
- (b) Islak ve kirli pist durumları için, büyük uçakların veya eşdeğerlerinin sertifikalandırılmasına ilişkin geçerli standartlar uyarınca tespit edilen performans verileri kullanılacaktır.
- (c) (a) içerisinde belirtilen diğer verilerin ve (b) içerisinde belirtilen eşdeğer gerekliliklerin kullanımı işletme el kitabı içerisinde belirtilecektir.

CAT.POL.A.205 Kalkış

- (a) Kalkış ağırlığı, kalkılan havaalanındaki basınç irtifası ve ortam sıcaklığı dikkate alınarak, AFM’de belirtilen azami kalkış ağırlığını aşmayacaktır.
- (b) Azami izin verilen kalkış ağırlığı tespit edilirken aşağıdaki gereklilikler yerine getirilecektir:
- (1) Hızlanma-durma mesafesi, mevcut hızlanma-durma mesafesini (ASDA) aşmayacaktır;
 - (2) Kalkış mesafesi, mevcut kalkış mesafesini geçmeyecek ve aşma sahası (clearway) mesafesi, mevcut kalkış koşusu mesafesinin (TORA) yarısından fazla olmayacaktır;
 - (3) Kalkış koşusu mesafesi TORA’yı aşmayacaktır;
 - (4) Kalkışa devam etmek ve kalkıştan vazgeçmek için tek bir V_1 değeri kullanılacaktır; ve
 - (5) Islak veya kirli bir pistte kalkış ağırlığı, aynı koşullar altında kuru pistte izin verilen kalkış ağırlığını aşmayacaktır.
- (c) (b) maddesine riayet edilirken, aşağıdaki hususlar dikkate alınacaktır:
- (1) Havaalanındaki basınç irtifası;
 - (2) Havaalanındaki ortam sıcaklığı;
 - (3) Pist yüzeyi koşulları ve pist yüzey tipi;
 - (4) Kalkış yönündeki pist eğimi;
 - (5) Rapor edilmiş baş rüzgarı bileşenlerinin en fazla %50’si veya arka rüzgar bileşenlerinin en az %150’si; ve
 - (6) Mevcut olması durumunda, kalkış öncesinde uçağın pist üzerinde kalkış pozisyonu almasından kaynaklanan pist uzunluğu kaybı.

CAT.POL.A.210 Kalkışta mânia kleransı

- (a) Net kalkış uçuş hattı, en az 35ft’lik bir dikey yükseklik veya en az $[90\text{ m} + 0.125xD]$ yatay mesafe içerisinde uçağın tüm mânialardan temizlenecek şekilde belirlenecektir; buradaki D, mevcut kalkış mesafesinin (TODA) sonundan veya TODA’dan önce bir dönüş planlanmış ise kalkış mesafesi sonundan uçağın almış olduğu yatay mesafedir. Kanat açıklığı 60 m’nin altında olan uçaklar için, $[\text{uçak kanat açıklığının yarısı} + 60\text{ m} + 0,125xD]$ ’lik bir yatay mânia kleransı kullanılabilir.
- (b) (a) gerekliliklerine uyumluluk sağlanırken:

- (1) Aşağıdaki hususlar göz önünde bulundurulacaktır:
 - (i) Kalkış koşusunun başlangıcında uçağın ağırlığı;
 - (ii) Havaalanındaki basınç irtifası;
 - (iii) Havaalanındaki ortam sıcaklığı; ve
 - (iv) Rapor edilmiş baş rüzgârı bileşenlerinin en fazla %50'si veya arka rüzgâr bileşenlerinin en az %150'si.
- (2) Net kalkış uçuş yolu, TORA sonundan 50ft yükseklikten az olmamak üzere, kanat açıklığının bir buçuk katı yüksekliğe ulaşmaya kadar rota değişikliklerine izin verilmeyecektir. Bunu takiben takiben 400ft'lik bir yüksekliğe kadar uçakla 15°'den fazla açılarla yatış yapılmayacaktır. 400ft'in üzerindeki yüksekliklerde 25°'yi aşmamak üzere, 15°'den daha büyük yatış açıları planlanabilir.
- (3) Uçağın 15°'den fazla açılarla yatış yapıldığı net kalkış uçuş hattının herhangi bir kısmı, (a), (b)(6) ve (b)(7) maddelerinde belirtilen yatay mesafelerde ve en az 50ft'lik bir dikey mesafede mâniyalardan temizlenmiş olacaktır.
- (4) 200ft ile 400ft arasında 20°'yi aşmayan veya 400ft üzerinde 30°'yi aşmayan artırılmış yatış açıları uygulanan operasyonlar, CAT.POL.A.240'a uygun bir şekilde gerçekleştirilecektir.
- (5) Artırılmış operasyon hızlarından kaynaklanan mesafe artışları da dâhil olmak üzere, yatış açısının operasyon hızları ve uçuş hattı üzerindeki etkisi için yeterli tolerans sağlanacaktır.
- (6) Planlanan uçuş hattının 15°'den fazla rota değişimini gerekli kılmadığı durumlarda, işleticinin, aşağıdakilerden daha büyük bir yanal mesafedeki mâniyaları göz önünde bulundurmasına gerek bulunmamaktadır:
 - (i) Pilotun, mâniyaların dikkate alındığı alan boyunca gerekli seyrüsefer hassasiyetini koruyabilmesi durumunda 300m; ya da
 - (ii) Diğer tüm koşullar altındaki uçuşlar için 600m.
- (7) Planlanan uçuş hattının 15°'den fazla rota değişimini gerekli kıldığı durumlarda, işleticinin, aşağıdakilerden daha büyük bir yanal mesafedeki mâniyaları göz önünde bulundurmasına gerek bulunmamaktadır:
 - (i) Pilotun, mâniyaların dikkate alındığı alan boyunca gerekli seyrüsefer hassasiyetini koruyabilmesi durumunda 600m; ya da
 - (ii) Diğer tüm koşullar altındaki uçuşlar için 900 m.
- (c) İşletici, (a) ve (b) maddeleri kapsamındaki gereklilikleri yerine getirmek ve mâniyalardan arınmış emniyetli bir uçuş rotası sağlamak için uçağın ya CAT.POL.A.215'in yol boyu (en-route) gerekliliklerine uymasını ya da kalkış havaalanına veya kalkış yedek havaalanına inmesini sağlamak için beklenmeyen durum prosedürlerini belirleyecektir.

CAT.POL.A.215 Uçuş rotasında bir motorun çalışmaz halde olduğu durumlar (OEI)

- (a) AFM içerisinde gösterilen, uçuş için beklenen meteorolojik koşullar çerçevesinde uçuş rotası dâhilinde OEI durumda yapılan uçuşa dair net uçuş hattı verilerinin, uçuş rotasının

her bir noktasında; (b) veya (c) maddelerine uyumlu olması sağlanacaktır. Net uçuş hattı, motor arızasını takiben iniş yapılması düşünülen havaalanı üzerinde 1.500 ft'te pozitif bir gradyana sahip olacaktır. Buzlanmadan korunma sistemlerinin kullanılmasını gerektiren meteorolojik koşullarda, söz konusu sistemlerin kullanımının net uçuş hattı üzerindeki etkileri dikkate alınacaktır.

- (b) Net uçuş hattı gradyanı, uçuş rotası boyunca planlanan uçuş rotasının her iki tarafında 9.3 km (5 nm) içerisindeki tüm arazi ve mâniaların asgari 1.000 ft üzerinde, pozitif olacaktır.
- (c) Net uçuş hattı, CAT.POL.A.225 veya CAT.POL.A.230'a uygun bir şekilde, uçağın iniş gerçekleştirebileceği bir havaalanına kadar seyir irtifasından uçuşuna devam etmesine müsaade edecektir. Aşağıda belirtilenler uyarınca, net uçuş hattı, dikey olarak asgari 2.000 ft ve planlanan uçuş rotasının her iki tarafında 9,3 km (5 nm) içerisinde tüm arazi ve mânialardan temizlenmiş olacaktır:
- (1) Motorun uçuş rotası boyunca en kritik noktada arızalandığı var sayılmalı;
 - (2) Rüzgârların uçuş hattı üzerindeki etkileri göz önünde bulundurulmalı;
 - (3) Emniyetli bir prosedür uygulamak şartıyla; havaalanına gerekli yakıt miktarıyla yetişmek için tutarlı olacak biçimde yakıt atmaya izin verilmeli; ve
 - (4) Uçağın motor arızasını takiben ineyeceği varsayılan havaalanının aşağıdaki kriterleri karşılıyor olması gereklidir:
 - (i) Beklenen iniş ağırlığına ilişkin performans gerekliliklerinin karşılanması; ve
 - (ii) Tahmin edilen iniş zamanında hava durumu raporları ve/veya hava durumu tahmin raporları ve havaalanı durum raporlarının emniyetli bir iniş gerçekleştirilebileceğini göstermesi.
- (d) İşletici, seyrüsefer hassasiyetinin asgari olarak gerekli seyrüsefer performansı 5'i (RNP5) karşılamadığı durumlarda, (b) ve (c)'de genişlik marjlarını 18.5 km'ye (10 nm) çıkaracaktır.

CAT.POL.A.220 Uçuş rotası dâhilinde – üç veya daha fazla motorlu uçakların iki motorunun çalışmaz halde olduğu durumlar

- (a) Üç veya daha fazla motorlu bir uçak, sakın havada, standart sıcaklıkta tüm motorlar çalışır ve uçak uzun menzil seyir hızında iken planlanan uçuş rotasının hiçbir noktasında, beklenen iniş ağırlığı için performans gerekliliklerinin geçerli olduğu bir havaalanına, (b) ile (f) maddelerine uygun olmadıkça, 90 dakikadan daha uzakta olmayacaktır.
- (b) Uçuş rotası dâhilinde iki motor çalışmaz durumda yapılan uçuşa dair net uçuş hattı verileri, uçağın beklenen hava koşullarında, iki motorun da eş zamanlı olarak arızalandığı varsayılan noktadan itibaren, iki motorun da çalışmaz durumda olduğu haller için öngörülen iniş prosedürlerini tatbik ederek iniş ve tam duruş yapmasının mümkün olduğu bir havaalanına kadar uçuşuna devam etmesine müsaade edecektir. Net uçuş hattı, dikey olarak asgari 2.000 ft'e kadar ve uçuş rotası boyunca planlanan rotanın her iki yanında 9.3 km (5 nm) dâhilinde tüm arazi ve mânialardan temizlenmiş olacaktır. Buzlanmadan korunma sistemi kullanmayı gerektirecek irtifalarda ve hava koşullarında, söz konusu sistemlerin kullanılmasının net uçuş hattı üzerindeki etkileri göz önüne alınacaktır.

Seyrüsefer hassasiyetinin asgari RNP 5'i karşılamaması durumunda işletici, yukarıda belirtilen genişlik marjlarını 18.5 km'ye (10 nm) çıkaracaktır.

- (c) Uçağın, sakin havada, standart sıcaklıkta tüm motorlar çalışır ve uçak uzun menzil seyir hızında iken beklenen iniş ağırlığına ilişkin performans gerekliliklerinin geçerli olduğu bir havaalanına 90 dakikadan daha uzakta iken, iki motorun uçuş rotasının en kritik noktasında bozulduğu varsayılacaktır.
- (d) Net uçuş hattı, iki motorun arızalanmasını takiben iniş yapılması planlanan havaalanı üzerinde 1.500 ft'te, pozitif bir gradyana sahip olacaktır.
- (e) Emniyetli bir prosedür uygulamak şartıyla, havaalanına gerekli yakıt miktarıyla yetişmek için tutarlı olacak biçimde yakıt atmaya izin verilecektir.
- (f) Uçağın iki motorunun arızalandığı varsayılan noktada olması beklenen ağırlığının, iniş yapılacağı varsayılan havaalanına kadar devam etmeye, iniş alanına doğrudan asgari 1500 ft üzerinde ulaşmaya ve söz konusu seviyede 15 dakika uçmaya yetecek yakıtı da içeren ağırlıktan az olmadığı varsayılmaktadır.

CAT.POL.A.225 İniş – varış ve yedek havaalanları

CAT.POL.A.105(a)'ya uygun bir şekilde tespit edilen uçak iniş ağırlığı, varış ve yedek havaalanında tahmin edilen iniş zamanına ilişkin beklenen irtifa ve çevre sıcaklığı için tespit edilen azami iniş ağırlığını aşmayacaktır.

CAT.POL.A.230 İniş – kuru pistler

- (a) CAT.POL.A.105(a) kapsamında, varış havaalanında ve herhangi bir yedek havaalanında tahmin edilen iniş zamanına ilişkin olarak tespit edilen uçak iniş ağırlığı, pist eşik noktasının 50 ft üzerinden tam iniş imkan tanıyacaktır:
 - (1) Turbojet motorlu uçaklar için mevcut iniş mesafesinin (LDA) %60'ı dâhilinde ve
 - (2) Turbo-pervane motorlu uçaklar için LDA'nın %70'i dâhilinde.
- (b) Dik yaklaşma (Steep Approach) operasyonları için işletici, 60 ft ile 35 ft arasında perde yüksekliğine (Screen Height) dayalı; (a) uyarınca oluşturulan iniş mesafesi verilerini kullanacak ve CAT.POL.A.245'e uyacaktır.
- (c) Kısa iniş operasyonlarında ise, işletici, (a) uyarınca oluşturulan iniş mesafesi verilerini kullanacak ve CAT.POL.A.250'ye uyacaktır.
- (d) İşletici, iniş ağırlığını belirlerken, aşağıdaki hususları dikkate alacaktır:
 - (1) Havaalanı irtifası;
 - (2) Baş rüzgarı bileşenlerinin en fazla %50'si veya arka rüzgar bileşenlerinin en az %150'si; ve
 - (3) İniş yönünde pist eğiminin +/- %2'den fazla olması durumu.
- (e) Uçağın sevk edilmesi için, aşağıda belirtilenlerin olacağı varsayılacaktır:
 - (1) Uçak, durgun havada en uygun piste iniş yapacak; ve

- (2) Uçak, büyük ihtimalle, muhtemel rüzgâr hızı ve yönü, uçağın yer hizmetleri özellikleri, iniş yardımı ve arazi mâniaaları gibi koşullar göz önüne alınarak tayin edilmiş piste iniş yapacaktır.
- (f) İşleticinin inişin tek bir rüzgâr bileşenine bağlı olduğu tek bir piste sahip varış havaalanına ilişkin olarak (e)(1)'e uyamaması durumunda, uçak, (a)'dan (e)'ye kadar tüm maddelere tam uyum sağlamış iki adet yedek havaalanı belirlenmiş olması halinde sevk edilebilir. Varış havaalanına iniş için yaklaşmaya başlamadan önce kaptan pilot, inişin (a)'dan (d)'ye kadar tüm maddelere ve CAT.POL.A.225'e tam uyum içinde gerçekleşebileceği hususundan emin olacaktır.
- (g) İşleticinin varış havaalanına ilişkin olarak (e)(2) maddesine uyamaması durumunda, uçak ancak (a)'dan (e)'ye kadar tüm maddelere tam uyuma olanak sağlayan bir yedek havaalanı belirlenmiş olması halinde sevk edilecektir.

CAT.POL.A.235 İniş – ıslak ve kirli pistler

- (a) Uygun hava durumu raporları ve/veya hava durumu tahmin raporları pistin tahmin edilen varış zamanında ıslak olabileceğini bildirdiğinde, LDA, CAT.POL.A.230 kapsamında tespit edilen gerekli iniş mesafesinin en az %115'i oranında olacaktır.
- (b) Uygun hava durumu raporları ve/veya hava durumu tahmin raporları pistin tahmin edilen varış zamanında kirli olabileceğini bildirdiğinde, mevcut iniş mesafesi en az (a) uyarınca tespit edilen iniş mesafesi kadar olacak veya bundan daha yüksek olması halinde onaylanmış kirli pist iniş mesafesi verileri veya eş değer veriler çerçevesinde tespit edilen iniş mesafesinin en az %115'i oranında olacaktır. İşletici, eşdeğer iniş mesafesi verilerinin uygulanıp uygulanmayacağını işletme el kitabı içerisinde belirtecektir.
- (c) (a) kapsamında gerekli kılınandan daha kısa olan ancak CAT.POL.A.230(a) uyarınca gerekli kılınanın altına düşmeyen ıslak pistteki iniş mesafesi, AFM'nin ıslak pistlerde iniş mesafesine ilişkin ilave bilgi içermesi durumunda kullanılabilir.
- (d) (b) kapsamında gerekli kılınandan daha kısa olan ancak CAT.POL.A.230(a) uyarınca gerekli kılınanın altına düşmeyen özellikle kirli hale getirilmiş bir pistteki iniş mesafesi, AFM'nin kirli pistlerde iniş mesafesine ilişkin ilave bilgi içermesi durumunda kullanılabilir.
- (e) CAT.POL.A.230 içerisindeki kriterler (b), (c) ve (d) maddeleri için uygulanacak, ancak CAT.POL.A.230(a) yukarıdaki (b) maddesine uygulanmayacaktır.

CAT.POL.A.240 Yatış açıları arttırılmış operasyonların onaylanması

- (a) Yatış açıları arttırılmış operasyonlar için Genel Müdürlüğün önceden onayının alınması gerekir.
- (b) Bu onayı almak için, işletici, aşağıdaki koşulların yerine getirildiğine ilişkin belgeleri sunacaktır:
- (1) AFM'nin arttırılmış yatış açıları ve hızlarına göre oluşturulacak uçuş yoluna olanak sağlayan gerekli arttırılmış uçuş hız ve verilerini kapsayan onaylı verileri içermesi;
 - (2) Seyrüsefer hassasiyeti için görsel kılavuzluğun mevcut olması;

- (3) Her bir pist için asgari hava koşulları limitleri ve rüzgâr sınırlamalarının belirlenmesi; ve
- (4) Uçuş ekibinin uçulacak rotaya ve Bölüm ORO Altbölüm FC'ye uygun bir şekilde kullanılacak prosedürlere ilişkin yeterli bilgiyi edinmiş olması.

CAT.POL.A.245 Dik yaklaşma operasyonlarının onaylanması

- (a) 4,5 veya daha fazla dereceye sahip süzülüş açısı kullanan ve perde yüksekliği 60 ft ile 35 ft arasında olan, dik yaklaşma operasyonları için öncesinde Genel Müdürlük onayının alınması gerekir.
- (b) Bu onayı almak için, işletici, aşağıdaki koşulların yerine getirildiğine ilişkin belgeleri sunacaktır:
 - (1) AFM'de, dik yaklaşma kriterlerinin kullanılması halinde, onaylanmış azami süzülüş açısını, diğer tüm limitleri, dik yaklaştırmaya ilişkin normal, anormal veya acil durum prosedürlerini ve aynı zamanda alan uzunluk verilerinde yapılan tüm değişiklikleri belirtilecek;
 - (2) Dik yaklaşma operasyonlarının uygulanacağı her bir havaalanında:
 - (i) Asgari bir adet, görerek süzülüş yolunu gösteren uygun bir süzülüş yolu referans sistemi bulunacak;
 - (ii) Asgari hava koşulları limitleri belirlenecek; ve
 - (iii) Aşağıdaki hususlar göz önünde bulundurulacaktır:
 - (A) Mânia durumu;
 - (B) Süzülüş yolu referans tipi ve pist rehberlik araçları;
 - (C) Karar yüksekliği (DH) ve MDA'da gerekli olacak asgari görsel referans;
 - (D) Uçakla taşınan mevcut teçhizatlar;
 - (E) Pilot yeterliliği ve havaalanına özel aşinalık;
 - (F) AFM sınırlamaları ve prosedürleri; ve
 - (G) Pas geçme kriterleri.

CAT.POL.A.250 Kısa iniş operasyonlarının onaylanması

- (a) Kısa iniş operasyonları için öncesinde Genel Müdürlük onayının alınması gerekir.
- (b) Bu onayı almak için, işletici, aşağıdaki koşulların yerine getirildiğine ilişkin belgeleri sunacaktır:
 - (1) İzin verilen iniş ağırlığının hesaplanmasında kullanılan mesafe, bildirilen emniyetli alanın kullanılabilir uzunluğu ile bildirilen iniş mesafesinin kullanılabilir uzunluğunun toplamını içerebilir;
 - (2) Havaalanının bulunduğu Devlet, havaalanının uzaklığından ya da havaalanı pistinin uzatılmasına ilişkin fiziksel kısıtlamalardan dolayı kamu yararı ve operasyonel bir gereklilik belirlemiş olmalı;

- (3) Pilotun görüş hattı ile tekerleklerin en alçak noktasının hattı arasındaki dikey mesafenin, uçak normal süzülüş hattı üzerindeyken, 3 m'yi aşmamalı;
- (4) Asgari RVR/VIS mesafesi 1.500 m'den az olmayacak ve rüzgâr sınırlamaları işletme el kitabında belirtilecek;
- (5) Asgari pilot deneyimi, eğitim gereklilikleri ve havaalanına özel aşinalığa ilişkin gereklilikler belirlenecek ve karşılanacak;
- (6) Bildirilen emniyet alanının kullanılabilir uzunluğunun başlangıç noktası üzerinden geçiş yüksekliği 50 ft olacak;
- (7) Bildirilen emniyetli alan kullanımı havaalanının bulunduğu Devlet tarafından onaylanacak;
- (8) Bildirilen emniyetli alanın kullanılabilir uzunluğu 90 m'yi geçmeyecek;
- (9) Bildirilen emniyetli alanın genişliği, merkez pist eksenine ortalanmış olacak şekilde, pist genişliğinin veya uçak kanat açıklığının iki katından (hangisi daha büyükse) daha az olmayacak;
- (10) Bildirilen emniyetli alanı, kısa dalış yapan bir uçak için tehlike oluşturabilecek mâniyalardan veya çökmelerden arınmış olacak ve pistin kısa iniş operasyonları için kullanıldığı sırada, bildirilen emniyetli alan üzerinde hiçbir hareketli objeye izin verilmeyecek;
- (11) Bildirilen emniyetli alanın eğimi, iniş yönünde yukarı doğru %5'lik bir oranı veya iniş yönünde aşağı doğru %2'lik bir oranı aşmayacak; ve
- (12) Uçak tip özellikleri, yaklaşma alanındaki coğrafik özelliklere bağlı hava hareketleri, mevcut yaklaşma yardımcı cihazları ve pas geçme/zorunlu iniş(balked landing) hususları göz önünde bulundurularak, Genel Müdürlük tarafından belirlenebilecek ilave koşullar.

ALT KISIM 3 – PERFORMANS SINIFI B

CAT.POL.A.300 Genel

- (a) İşletici tek motorlu bir uçağı;
 - (1) Gece; veya
 - (2) Özel VFR şartlar dışındaki IMC şartlarda işletemez.
- (b) İşletici, CAT.POL.A.340'daki tırmanma gerekliliklerini karşılayamayan iki motorlu uçakları, tek motorlu uçaklar gibi kabul edecektir.

CAT.POL.A.305 Kalkış

- (a) Kalkışın havaalanındaki basınç irtifası ve çevre sıcaklığı dikkate alınarak, kalkış ağırlığı AFM'de belirtilen azami kalkış ağırlığını aşmayacaktır.
- (b) Düzeltilmemiş kalkış mesafesi, AFM'de belirlendiği biçimde:
 - (1) 1,25 kat sayısı ile çarpılması halinde mevcut kalkış koşusu mesafesini (TORA); veya

- (2) Durma için verilen ilave mesafe (stopway) ve/veya kalkış için verilen ilave mesafe (clearway) mevcut olması durumunda ise;
 - (i) TORA'yı;
 - (ii) 1,15 kat sayısı ile çarpılması halinde, mevcut kalkış mesafesini (TODA); veya
 - (iii) 1,3 kat sayısı ile çarpılması halinde, mevcut hızlanma-durma pist uzunluğunu (ASDA) aşmayacaktır.
- (c) (b)'ye uyumluluk sağlanırken, aşağıdaki hususlar dikkate alınacaktır:
 - (1) Kalkış koşusunun başlangıcında uçağın ağırlığı;
 - (2) Havaalanındaki basınç irtifası;
 - (3) Havaalanındaki çevre sıcaklığı;
 - (4) Pist yüzeyi koşulları ve pist yüzey tipi;
 - (5) Kalkış yönündeki pist eğimi;
 - (6) Rapor edilmiş baş rüzgarı bileşenlerinin en fazla %50'si veya arka rüzgar bileşenlerinin en az %150'si; ve

CAT.POL.A.310 Kalkışta mâniya kleransı – çok motorlu uçaklar

- (a) İki veya daha fazla motora sahip uçakların kalkış uçuş yolu, en az 50 ft'lik bir dikey yükseklikte veya en az $[90m + 0.125xD]$ yatay mesafesi içerisinde tüm mâniyalardan arındırılacak şekilde belirlenecektir; buradaki D, (b) ve (c)'de belirtilenler hariç olmak üzere, TODA'nın sonundan uçağın almış olduğu veya TODA'dan önce bir dönüş planlanmış ise kalkış mesafesi sonundan uçağın almış olduğu yatay mesafedir. Kanat açıklığı 60m'nin altında olan uçaklar için, $[uçak\ kanat\ açıklığının\ yarısı + 60m + 0,125xD]$ 'lik bir yatay mesafe mâniyadan arındırmış olabilir.
 - (1) Kalkış uçuş yolunun, CAT.POL.A.305(b)'de gerekli kılınan kalkış mesafesi sonu referans alınarak 50 ft irtifada başlayıp ve 1.500 ft irtifada bittiği;
 - (2) Uçağın kalkış mesafesi sonu referans alınarak 50 ft irtifaya ulaşınca kadar, yatış yapmadığı ve sonrasında yatış açısının 15° 'yi aşmadığı;
 - (3) Kalkış uçuş yolu üzerinde tüm motorlar çalışır durumda iken, mâniyalardan kaçınmak amaçlı görsel referansın kaybolduğu düşünülen noktada, kritik motor arızası olduğu;
 - (4) 50 ft'ten itibaren, varsayılan motor arızası yüksekliğine kadar olan kalkış uçuş yolu gradyanının, tırmanma ve düz uçuş konfigürasyonuna geçiş sırasında, tüm motorlar çalışır durumdaki gradyanın ortalamasının 0,77 kat sayısı ile çarpılmasına eşit olduğu; ve
 - (5) (a)(4) kapsamında ulaşılan irtifadan, kalkış uçuş yolunun sonuna kadar olan kalkış uçuş yolu gradyanının AFM'de gösterilen OEI durumunda düz uçuş tırmanma gradyanına eşit olduğu varsayılacaktır.
- (b) Planlanan uçuş yolunun 15° 'den fazla rota değişimini gerekli kılmadığı durumlarda, işleticinin, aşağıdakilerden daha büyük bir yanal mesafeye haiz mâniyaları göz önünde bulundurmasına gerek bulunmamaktadır:

- (1) Uçuşun görerek seyrüsefere izin veren koşullar altında gerçekleştirilmesi durumunda veya pilotun planlanan uçuş yolunu aynı doğrulukta sağlamasını temin eden seyrüsefer yardımcılarının mevcut olması durumunda, 300 m; ya da
- (2) Diğer tüm koşullar altındaki uçuşlar için 600 m.
- (c) Planlanan uçuş yolunun 15°'den fazla rota değişimini gerekli kıldığı durumlarda, işletcinin, aşağıdakilerden daha büyük bir yanal mesafeye haiz mâniaları göz önünde bulundurmasına gerek bulunmamaktadır:
 - (1) Görerek seyrüsefere izin veren koşullar altındaki uçuşlar için 600 m; ya da
 - (2) Diğer tüm koşullar altındaki uçuşlar için 900 m.
- (d) (a)'dan (c)'ye kadar tüm gereklilikler sağlanırken, aşağıdaki hususlar dikkate alınacaktır:
 - (1) Kalkış koşusunun başlangıcında uçağın ağırlığı;
 - (2) Havaalanındaki basınç irtifası;
 - (3) Havaalanındaki çevre sıcaklığı; ve
 - (4) Rapor edilmiş baş rüzgârı bileşenlerinin en fazla %50'si veya arka rüzgâr bileşenlerinin en az %150'si.
- (e) (a)(3), (a)(4), (a)(5), (b)(2) ve (c)(2)'deki gereklilikler gündüz şartlarındaki VFR operasyonları için geçerli olmayacaktır.

CAT.POL.A.315 Rota dahilinde – çok motorlu uçaklar

- (a) Uçuş için beklenen hava koşullarında ve bir motorun arızalanması durumunda, kalan motorlar için belirlenmiş azami devamlı güç koşullarında çalışan uçak, işletme el kitabında emniyetli uçuş için belirtilen ilgili minimum irtifalardan veya bunların üzerindeki irtifalardan performans gerekliliklerini karşılayabilen bir havaalanının 1.000 ft üzerine kadar uçuşa devam edebilir durumda olacaktır.
- (b) Motor arızası halinde:
 - (1) Uçağın, tüm motorları belirlenmiş azami devamlı güç koşullarında çalışır durumda iken dakikada 300 ft tırmanma oranının olduğu bir irtifayı aşan bir irtifada uçmadığı; ve
 - (2) OEI durumda uçuş rotası gradyanının, uygun olması üzerine, %0.5'lik gradyanla arttırılan ya da 0.5'lik gradyanla azaltılan, alçalma veya tırmanma brüt gradyanı olacağı varsayılacaktır.

CAT.POL.A.320 Rota dahilinde – tek motorlu uçaklar

- (a) İşletici, Genel Müdürlük tarafından Ek 5 (Bölüm SPA), Alt Bölüm L - GECE YA DA IFR METEOROLOJİK KOŞULLARDA (IMC) TEK MOTORLU TÜRBİNLİ UÇAK OPERASYONLARI (SET-IMC) kapsamında onaylanmadıkça ve bir risk periyodu kullanmadığı sürece, uçuş için beklenen hava koşullarında ve motorun arızalanması durumunda uçak, emniyetli mecburi iniş gerçekleştirebileceği bir yere varabilir durumda olacaktır.

(b) (a)'nın amaçlarına yönelik olarak motor arızası halinde:

- (1) Uçağın, motoru belirlenmiş azami devamlı güç koşullarında çalışır durumda iken dakikada 300 ft tırmanma oranının olduğu bir irtifayı aşan bir irtifada uçmadığı; ve
- (2) Uçuş rotası gradyanın, %0.5'lik gradyanla arttırılan alçalma brüt gradyanı olacağı varsayılacaktır.

CAT.POL.A.325 İniş – varış ve yedek havaalanları

CAT.POL.A.105(a)'ya uygun bir şekilde tespit edilen uçak iniş ağırlığı, varış ve yedek havaalanında tahmin edilen iniş zamanına ilişkin beklenen irtifa ve çevre sıcaklığı için tespit edilen azami iniş ağırlığını aşmayacaktır.

CAT.POL.A.330 İniş – kuru pistler

- (a) CAT.POL.A.105(a) çerçevesinde, varış ve herhangi bir yedek havaalanında tahmin edilen iniş zamanına ilişkin olarak tespit edilen uçak iniş ağırlığı, aşağıdakiler dikkate alınarak, LDA'nın pist eşik noktasının 50 ft üzerinde başlayarak %70'lik mesafesi içerisinde tam duracak şekilde yapılacak inişe imkan tanıyacaktır:
 - (1) Havaalanı irtifası;
 - (2) Baş rüzgârı bileşenlerinin en fazla %50'si veya arka rüzgâr bileşenlerinin en az %150'si;
 - (3) Pist yüzeyi koşulları ve pist yüzey tipi; ve
 - (4) İniş yönündeki pist eğimi;
- (b) Dik yaklaşma operasyonları için işletici, 50 ft ile 35 ft arasında perde yüksekliğine dayalı, (a) uyarında oluşturulmuş iniş mesafesi verilerini kullanacak ve CAT.POL.A.345 gerekliliklerine uyumluluğu sağlayacaktır.
- (c) Kısa iniş operasyonlarında ise, işletici, (a) uyarınca oluşturulmuş iniş mesafesi verilerini kullanacak ve CAT.POL.A.350 gerekliliklerine uyumluluğu sağlayacaktır.
- (d) Uçağın (a)'dan (c)'ye kadar tüm maddelere uygun bir şekilde sevk edilmesi için, aşağıda belirtilenlerin olacağı varsayılacaktır:
 - (1) Uçak, durgun havada en uygun piste iniş yapacak; ve
 - (2) Uçak büyük ihtimalle, muhtemel rüzgâr hızı ve yönü, uçağın yer hizmetleri özellikleri, iniş yardımı ve arazi mâniaları gibi koşullar göz önüne alınarak tayin edilmiş piste iniş yapacaktır.
- (e) İşleticinin varış havaalanına ilişkin olarak (d)(2) maddesine riayet edememesi durumunda, uçak, ancak (a)'dan (d)'ye kadar tüm maddelere tam uyumlu olan yedek bir havaalanı belirlenmiş olması halinde sevk edilecektir.

CAT.POL.A.335 İniş – ıslak ve kirli pistler

- (a) Uygun hava durumu raporları ve/veya hava durumu tahmin raporları pistin tahmin edilen varış zamanında ıslak olabileceğini bildirdiğinde LDA, CAT.POL.A.330 çerçevesinde

tespit edilen ve 1.15 kat sayısı ile çarpılan gerekli iniş mesafesine eşit olacak ya da bu mesafeyi aşacaktır.

- (b) Uygun hava durumu raporları ve/veya hava durumu tahmin raporları pistin tahmin edilen varış zamanında kirli olabileceğini bildirdiğinde, iniş mesafesi LDA'yı aşmayacaktır. İşletici, uygulanacak eşdeğer iniş mesafesi verilerini işletme el kitabı içerisinde belirtecektir.
- (c) (a) maddesi kapsamında gerekli kılınandan daha kısa olan ancak CAT.POL.A.330(a) uyarınca gerekli kılınanın altına düşmeyen ıslak pistteki iniş mesafesi, AFM'nin ıslak pistlerde iniş mesafesine ilişkin ilave bilgi içermesi durumunda kullanılabilir.

CAT.POL.A.340 Kalkışta ve inişte tırmanma gereklilikleri

İki motorlu uçak işleticisi, aşağıdaki kalkış ve iniş tırmanma gerekliliklerini yerine getirecektir.

(a) Kalkışta tırmanma

(1) Tüm motorlar çalışır durumda

- (i) Kalkış sonrası sabit tırmanma gradyanı aşağıdakilerle beraber en az % 4 olacaktır:
 - (A) Her bir motor kalkış gücünde;
 - (B) İniş takımları açık durumda (iniş takımlarının 7 saniyeyi aşmayan bir sürede kapanması durumunda iniş takımları kapalı durumda varsayılabilir);
 - (C) Kanat flapları kalkış pozisyonlarında; ve
 - (D) Tırmanma hızı 1,1 VMC (yerde veya yere yakınken asgari kontrol hızı) ve 1,2 V_{S1}'den (perdövites hızı veya iniş konfigürasyonunda sabit asgari uçuş hızı) hangisi büyükse ondan büyük olacaktır.

(2) OEI

- (i) Sabit tırmanma gradyanı, aşağıdaki koşullarla birlikte, kalkış havaalanı seviyesinden 400 ft yükseklikte, pozitif olarak ölçülebilir olacaktır:
 - (A) Kritik motor çalışmaz durumda ve pervanesi asgari engelleme durumunda;
 - (B) Geri kalan motorlar kalkış gücünde;
 - (C) İniş takımları kapalı durumda;
 - (D) Kanat flapları kalkış pozisyonlarında; ve
 - (E) Tırmanma hızı 50 ft'te ulaşılan tırmanma hızına eşit durumda.
- (ii) Sabit tırmanma gradyanı, aşağıdaki koşullarla birlikte, kalkış havaalanı seviyesinden 1.500 ft yükseklikte, %0,75'ten az olmayacaktır:
 - (A) Kritik motor çalışmaz durumda ve pervanesi asgari engelleme durumunda;
 - (B) Geri kalan motorların azami devamlı güçten daha fazla güçte olmaması;
 - (C) İniş takımları kapalı durumda;
 - (D) Kanat flapları kapalı durumda.
 - (E) Tırmanma hızı 1,2 V_{S1}'den daha az olmayacaktır.

(b) İnişte tırmanma

(1) Tüm motorlar çalışır durumda

(i) Sabit tırmanma gradyanı:

- (A) Güç kontrollerinin asgari uçuş rolanti pozisyonundan hareket ettirilip güç verilmesinden 8 saniye sonra mevcut güç veya itme değerinden daha fazla olmayacak şekilde;
- (B) İniş takımları açık durumda;
- (C) Kanat flapları iniş pozisyonunda; ve
- (D) V_{REF} 'e (referans iniş hızına) eşit tırmanma hızı olacak şekilde yukarıdaki koşullarla birlikte en az %2,5 olacaktır.

(2) OEI

- (i) Sabit tırmanma gradyanı, aşağıdaki koşullarla birlikte, iniş havaalanı seviyesinden 1.500 ft yükseklikte, % 0,75'ten az olmayacaktır:
 - (A) Kritik motor çalışmaz durumda ve pervanesi asgari engelleme durumunda;
 - (B) Geri kalan motorların azami devamlı güçten daha fazla güçte olmaması;
 - (C) İniş takımları kapalı durumda;
 - (D) Kanat flapları kapalı durumda.
 - (E) Tırmanma hızı $1,2 V_{S1}$ 'den daha az olmayacaktır.

CAT.POL.A.345 Dik yaklaşma operasyonlarının onaylanması

(a) 4,5 veya bunun üzerinde dereceye sahip süzülüş açısı kullanan ve perde yüksekliği 50 ft ile 35 ft arasında olan dik yaklaşma operasyonları için öncesinde Genel Müdürlük onayının alınması gerekir.

(b) Bu onayı almak için, işletici aşağıdaki koşulların yerine getirildiğine ilişkin belgeleri sunacaktır:

(1) Dik yaklaşma kriterlerinin kullanılması halinde, AFM'de, onaylanmış azami süzülüş eğimi açısı, diğer tüm limitler, dik yaklaştırmaya ilişkin normal, anormal veya acil durum prosedürleri ve aynı zamanda alan uzunluk verilerinde yapılan tüm değişiklikleri belirtilecek; ve

(2) Dik yaklaşma operasyonlarının uygulanacağı her bir havaalanında:

- (i) Asgari bir adet, görerek süzülüş yolunu gösteren uygun bir süzülüş yolu referans sistemi bulunacak;
- (ii) Asgari hava koşulları limitleri belirlenecek; ve
- (iii) Aşağıdaki hususlar göz önüne alınır:
 - (A) Mânia durumu;
 - (B) Süzülüş yolu tipi ve pist rehberlik araçları;
 - (C) DH ve MDA'da gerekli olacak asgari görsel referans;

- (D) Uçakla taşınan mevcut teçhizatlar;
- (E) Pilot yeterliliği ve havaalanına özel aşinalık;
- (F) AFM sınırlamaları ve prosedürleri; ve
- (G) Pas geçme kriterleri.

CAT.POL.A.350 Kısa iniş operasyonlarının onaylanması

- (a) Kısa iniş operasyonları öncesinde Genel Müdürlük onayının alınması gerekir.
- (b) Bu onayı almak için, işletici aşağıdaki koşulların yerine getirildiğine ilişkin belgeleri sunacaktır:
 - (1) İzin verilen iniş ağırlığının hesaplanmasında kullanılan mesafe, bildirilen emniyetli alanın kullanılabilir uzunluğu ve bildirilen LDA'nın toplamını içerebilir;
 - (2) Bildirilen emniyetli alan kullanımı, havaalanının bulunduğu Devlet tarafından onaylanacak;
 - (3) Bildirilen emniyetli alan, kısa dalış yapan bir uçak için tehlike oluşturabilecek mânialardan veya çökmelerden arınmış olacak ve pistin kısa iniş operasyonları için kullanıldığı sırada, bildirilen emniyetli alan üzerinde hiçbir hareketli objeye izin verilmeyecek;
 - (4) Bildirilen emniyetli alanın eğimi, iniş yönünde yukarı doğru %5'lik ve iniş yönünde aşağı doğru %2'lik bir eğimi aşmayacak;
 - (5) Bildirilen emniyetli alanın kullanılabilir uzunluğu 90 m'yi geçmeyecek;
 - (6) Bildirilen emniyetli alanın genişliği, merkez pist eksenine ortalanmış olacak şekilde, pist genişliğinin iki katından daha az olmayacak;
 - (7) Bildirilen emniyet alanının kullanılabilir uzunluğunun başlangıç noktası üzerinden geçiş yüksekliği 50 ft'ten az olmayacak;
 - (8) Kullanılacak her pist için asgari hava koşulları limitleri belirtilecek ve asgari VFR veya NPA limitlerinden (hangisi büyükse) az olmayacak;
 - (9) Pilot deneyimi, eğitim gereklilikleri ve havaalanına özel aşinalığına ilişkin şartlar belirlenecek ve karşılanacak;
 - (10) Uçak tip özelliklerini, yaklaşma alanındaki coğrafik özelliklere bağlı hava hareketlerini, mevcut yaklaşma yardımcı cihazlarını ve pas geçme/zorunlu olarak vazgeçilen iniş etmenleri göz önünde bulundurularak, Genel Müdürlük tarafından belirlenebilecek ilave koşullar.

ALT KISIM 4 – PERFORMANS SINIFI C

CAT.POL.A.400 Kalkış

- (a) Kalkışın gerçekleştirileceği havaalanının basınç yüksekliği ve çevre sıcaklığı dikkate alınarak, kalkış ağırlığı, AFM'de belirtilen azami kalkış ağırlığını aşmayacaktır.

- (b) Motor arızası durumunu içermeyen AFM’de yer alan kalkış alan uzunluğu verisi olan uçaklara yönelik, kalkış koşusunun başladığı noktadan 50 fit’e ulaşıncaya kadar gerekli olan mesafe, tüm motorların çalıştığı azami kalkış gücünün olduğu durum için:
- (1) İki motorlu uçaklar için 1.33;
 - (2) Üç motorlu uçaklar için 1.25; ya da
 - (3) Dört motorlu uçaklar için 1.18,
- katsayılarıyla çarpıldığında, kalkışın yapılacağı havaalanında mevcut kalkış koşusu (TORA) mesafesini geçmeyecektir.
- (c) Motor arızası durumunu içeren ve AFM’de yer alan kalkış alan uzunluğu verisi olan uçaklara ilişkin olarak, aşağıdaki gereklilikler, AFM’deki teknik özellikler uyarınca yerine getirilecektir:
- (1) Hızlanma-durma mesafesi, ASDA’yı aşmayacak;
 - (2) Kalkış mesafesi, mevcut kalkış mesafesini (TODA) geçmeyecek ve kullanılan mâniadan temizlenmiş alan mesafesi, TORA’nın yarısından fazla olmayacak;
 - (3) Kalkış koşusu mesafesi TORA’yı aşmayacak;
 - (4) Kalkışa devam etmek ve kalkıştan vazgeçmek için tek bir V_1 değeri kullanılacak; ve
 - (5) Islak veya kirli bir pistte kalkış ağırlığı, aynı koşullar altında kuru pistte izin verilen kalkış ağırlığını aşmayacaktır.
- (d) Göz önünde bulundurulacak hususlar:
- (1) Havaalanındaki basınç irtifası;
 - (2) Havaalanındaki çevre sıcaklığı;
 - (3) Pist yüzeyi koşulları ve pist yüzey tipi;
 - (4) Kalkış yönündeki pist eğimi;
 - (5) Rapor edilmiş baş rüzgarı bileşenlerinin en fazla %50’si veya arka rüzgar bileşenlerinin en az %150’si; ve
 - (6) Mevcut olması durumunda kalkış öncesinde uçağın pist üzerinde kalkış pozisyonu almasından kaynaklanan pist uzunluğu kaybı.

CAT.POL.A.405 Kalkışta mâniaların temizlenmesi

- (a) OEI’daki kalkış uçuş yolu, en az $[50 \text{ ft} + 0.01xD]$ dikey mesafesi içerisinde veya en az $[90\text{m} + 0.125xD]$ yatay mesafesi içerisinde tüm mânialardan arındırılacak şekilde belirlenecektir; buradaki D, TODA’nın sonundan uçağın almış olduğu yatay mesafedir. Kanat açıklığı 60m’nin altında olan uçaklar için, $[\text{uçak kanat açıklığının yarısı} + 60\text{m} + 0,125 \times D]$ ’lik bir yatay mesafe mâniadan arındırılmış olabilir.
- (b) Kalkış uçuş yolu, CAT.POL.A.400(b)’de veya uygun olduğu üzere (c)’de gerekli kılınan, kalkış mesafesi sonu referans alınarak 50 fit irtifasında başlayıp, 1.500 fit irtifada bitecektir.
- (c) (a)’ya uyumluluk kapsamında aşağıdaki hususlar dikkate alınacaktır:

- (1) Kalkış koşusunun başlangıcında uçağın ağırlığı;
 - (2) Havaalanındaki basınç irtifası;
 - (3) Havaalanındaki çevre sıcaklığı; ve
 - (4) Rapor edilmiş baş rüzgârı bileşenlerinin en fazla %50'si veya arka rüzgâr bileşenlerinin en az %150'si.
- (d) Kalkış uçuş yolunun yüzeyden 50 fit yüksekliğe ulaştığı noktaya kadar rota değişikliklerine izin verilmeyecektir. Bu durumu müteakiben 400 fit'lik bir irtifaya kadar uçakla 15°'den fazla açılarla yatış yapılmayacaktır. 400 fit'in üzerindeki irtifalarda 25°'yi aşmamak üzere, 15°'den daha büyük yatış açıları planlanabilir. Artırılmış operasyon hızlarından kaynaklanan mesafe artmaları dâhil olmak üzere, operasyon hızlarında ve uçuş yolu üzerinde yatış açısının etkisi için yeterli temizleme sağlanacaktır.
- (e) 15°'den fazla rota değişimi gerekmeyen durumlarda, işletcinin, aşağıdakilerden daha büyük bir yanal mesafeye haiz mâniyaları göz önünde bulundurmasına gerek bulunmamaktadır:
- (1) Pilotun gerekli seyrüsefer hassasiyetini sağlayabilmesi ve mâniyaların yerinin bilinmesi durumunda 300m; ya da
 - (2) Diğer tüm koşullar altındaki uçuşlar için 600m.
- (f) 15°'den fazla rota değişimi gereken durumlarda, işletcinin, aşağıdakilerden daha büyük bir yanal mesafeye haiz mâniyaları göz önünde bulundurmasına gerek bulunmamaktadır:
- (1) Pilotun gerekli seyrüsefer hassasiyetini sağlayabilmesi ve mâniyaların yerinin bilinmesi durumunda 600 m; ya da
 - (2) Diğer tüm koşullar altındaki uçuşlar için 900 m.
- (g) İşletici, (a)'dan (f)'ye kadarki tüm maddeler kapsamında belirtilen şartları yerine getirmek adına, mâniyalardan arınmış emniyetli bir uçuş rotası için, uçağın ya CAT.POL.A.410'un rota gerekliliklerine uygun olmasını veya kalkış havaalanına veya yedek kalkış havaalanına inmesini sağlamak için beklenmeyen durum prosedürlerini belirleyecektir.

CAT.POL.A.410 Rota dâhilinde – tüm motorlar çalışır durumda

- (a) Uçak, uçuş için beklenen meteorolojik koşullar altında, kendi rotası üzerindeki her hangi bir noktada veya rotasından planlanmış bir sapmada, tüm motorlar aşağıdaki koşullarda belirlenen azami devamlı güç koşulları dâhilinde çalışır durumda iken en az dakikada 300 fit'lik oranda tırmanabilir durumda olacaktır:
- (1) Uçağa ilişkin işletme el kitabında bulunan bilgilerden yola çıkılarak belirlenen veya hesaplanan, uçulacak uçuş rotasının her bir basamağında veya bu uçuş rotasından planlanmış bir sapmada emniyetli bir uçuş için asgari irtifalar; ve
 - (2) CAT.POL.A.415 ve CAT.POL.A.420'de belirtilen koşullara uyum sağlamak için gerekli olan asgari irtifalar.

CAT.POL.A.415 Rota dâhilinde – OEI

- (a) Uçak, uçuş için beklenen meteorolojik koşullar altında, kendi uçuş rotası üzerindeki herhangi bir noktada veya uçuş rotasından planlanmış bir sapmada motorlardan birinin çalışmaz hale gelmesi durumunda ve diğer motor veya motorlar belirlenen azami devamlı güç kontrolleri dâhilinde çalışır durumda, seyir irtifasından, CAT.POL.A.430 veya CAT.POL.A.435 çerçevesinde uygun görüldüğü biçimde iniş yapabileceği bir havaalanına kadar uçuşa devam edebilir durumda olacaktır. Uçak için planlanan uçuş rotasının her iki tarafında 9.3 km (5 NM) mesafede ve en az aşağıdaki dikey aralıklarda mânialardan arınmış olacaktır:
- (1) Tırmanma oranının sıfır veya daha yüksek olması halinde 1.000 fit; veya
 - (2) Tırmanma oranının sıfırın altında olması halinde 2.000 fit.
- (b) Uçuş yolu, motorlardan birinin arızalanmasının ardından iniş yapılacağı var sayılan havaalanı üzerinde 450 m (1.500 fit) irtifada pozitif eğime sahip olacaktır.
- (c) Uçağın mevcut tırmanma oranı, belirlenen brüt tırmanma oranından düşük olmak üzere dakikada 150 fit olarak alınacaktır.
- (d) Seyrüsefer hassasiyetinin RNP5'i karşılamaması durumunda, (a)'daki genişlik marjları 18.5 km'ye (10 NM) çıkarılacaktır.
- (e) Emniyetli bir prosedür tatbik etmek şartıyla; yakıt atmaya, havaalanına yetişmek için gerekli yakıt miktarıyla tutarlı olacak biçimde izin verilecektir.

CAT.POL.A.420 Uçuş rotası dâhilinde – üç veya daha fazla motorlu uçakların iki motorunun çalışmaz durumda olduğu haller

- (a) Üç veya daha fazla motorlu bir uçak, durgun havada, standart sıcaklıkta tüm motorlar çalışır ve uçak uzun menzil seyir hızında iken planlanan uçuş rotasının hiçbir noktasında, beklenen iniş ağırlığı için performans gerekliliklerinin geçerli olduğu bir havaalanına, (b)'den (e)'ye uyulmadıkça, 90 dakikadan daha uzakta olmayacaktır.
- (b) İki motor çalışmaz durumda iken uçuş yolu, uçağın, beklenen meteorolojik koşullarda, planlanan uçuş rotasının her iki tarafında 9,3 km (5 NM) mesafede ve en az 2.000 fit dikey aralıkta beklenen iniş ağırlığı için geçerli performans gerekliliklerinin yerine getirildiği bir havaalanına kadar uçuşa devam etmesine izin verecektir.
- (c) Uçağın durgun havada, standart sıcaklıkta tüm motorlar çalışır ve uçak uzun menzil seyir hızında iken beklenen iniş ağırlığına ilişkin performans gerekliliklerinin geçerli olduğu bir havaalanına 90 dakikadan daha uzakta olması durumunda, iki motorun uçuş rotasının en kritik noktasında bozulduğu varsayılmaktadır.
- (d) Uçağın iki motorun arızalandığı varsayılan noktada sahip olduğu beklenen ağırlığının, iniş planlanan havaalanına kadar devam etmeye, iniş alanına doğrudan 450 m (1.500 fit) yukarıdan ulaşmaya ve ardından söz konusu seviyede 15 dakika uçmaya yetecek kadar yakıtı da içeren ağırlıktan az olmadığı varsayılmaktadır.
- (e) Uçağın mevcut tırmanma oranı, belirlenenenden daha az olmak üzere, dakikada 150 fit olarak alınacaktır.

- (f) Seyrüsefer hassasiyetinin RNP5'i (%95 kapsama seviyesini) karşılamaması durumunda, (b)'deki genişlik marjları 18,5 km'ye (10 NM) çıkarılacaktır.
- (g) Emniyetli bir prosedür tatbik etmek şartıyla; yakıt atmaya, havaalanına yetişmek için gerekli yakıt miktarıyla tutarlı olacak biçimde izin verilecektir.

CAT.POL.A.425 İniş – varış yeri ve yedek havaalanları

Uçağın CAT.POL.A.105(a) uyarınca belirlenen iniş ağırlığı, varış yeri ve yedek havaalanında tahmin edilen iniş zamanı için beklenen irtifa ve AFM'de belirtilmesi durumunda çevre sıcaklığına ilişkin olarak AFM'de belirlenen azami iniş ağırlığını aşmayacaktır.

CAT.POL.A.430 İniş – kuru pistler

- (a) CAT.POL.A.105(a) gereğince, varış havaalanına ve herhangi bir yedek havaalanında tahmin edilen iniş zamanına ilişkin olarak tespit edilen uçak iniş ağırlığı, aşağıdakiler dikkate alınarak, LDA'nın pist eşik noktasının 50 fit üzerinde başlayarak %70'lik mesafesi içerisinde tam duracak şekilde yapılacak iniş imkan tanıyacaktır:
- (1) Havaalanı irtifası;
 - (2) Baş rüzgârı bileşenlerinin en fazla %50'si veya arka rüzgâr bileşenlerinin en az %150'si;
 - (3) Pist yüzey tipi; ve
 - (4) İniş yönündeki pist eğimi.
- (b) Uçağın sevk edilmesi için, aşağıda belirtilenlerin olacağı varsayılacaktır:
- (1) Uçak, durgun havada en uygun piste iniş yapacak; ve
 - (2) Uçak büyük ihtimalle, muhtemel rüzgâr hızı ve yönü, uçağın yer hizmetleri özellikleri, iniş yardımı ve arazi mâniaları gibi koşullar göz önüne alınarak tayin edilmiş piste iniş yapacaktır.
- (c) İşleticinin varış havaalanına ilişkin olarak (b)(2) maddesine riayet edememesi durumunda, uçak ancak (a) ve (b) maddelerine tam uyacak yedek bir havaalanı belirlenmiş olması halinde sevk edilecektir.

CAT.POL.A.435 İniş – ıslak ve kirli pistler

- (a) Uygun hava durumu raporları ve/veya hava durumu tahmin raporları pistin tahmin edilen varış zamanında ıslak olabileceğini bildirdiğinde mevcut iniş mesafesi, CAT.POL.A.430 çerçevesinde tespit edilen 1.15 katsayısıyla çarpılan gerekli iniş mesafesine eşit olacak ya da bu mesafeyi aşacaktır.
- (b) Uygun hava durumu raporları ve/veya hava durumu tahmin raporları pistin tahmin edilen varış zamanında kirli olabileceğini bildirdiğinde, iniş mesafesi LDA'yı aşmayacaktır. İşletici, uygulanacak eşdeğer iniş mesafesi verilerini işletme el kitabında belirtecektir.

KISIM 2 – HELİKOPTERLER

ALT KISIM 1 – GENEL GEREKLİLİKLER

CAT.POL.H.100 Uygulanabilirlik

- (a) Helikopterler, geçerli performans sınıfı şartlarına uygun bir şekilde işletilecektir.
- (b) Helikopterler, performans sınıfı 1 dâhilinde aşağıdaki durumlarda işletilecektir:
 - (1) CAT.POL.H.225 hükümleri kapsamında kamu yararına olan bir alandan/alana (PIS) uçurulduğu durumlar hariç olmak üzere, yoğun yerleşim alanları içinde riskli (hostile) bölgelerde bulunan havaalanlarından/havaalanına veya operasyon alanlarından/alanlarına uçurulduğu durumlarda; ya da
 - (2) CAT.POL.H.305 hükümleri kapsamında alınan onaya göre performans sınıfı 2 dahilinde bir helideke/helidekten uçurulduğu durumlar hariç olmak üzere, 19'dan fazla MOPSC'ye sahip olduğu durumlarda.
- (c) (b)'de aksi belirtilmedikçe, 19 veya 19'dan az ancak 9'dan fazla MOPSC'ye sahip helikopterler performans sınıfı 1 veya 2 dâhilinde işletilecektir.
- (d) (b)'de aksi belirtilmedikçe, 9 veya daha az MOPSC'ye sahip helikopterler performans sınıfı 1, 2 veya 3 dâhilinde işletilecektir.

CAT.POL.H.105 Genel

- (a) Helikopterin ağırlığı:
 - (1) Kalkış başlangıcında; ya da
 - (2) Uçuş sırasında yeniden planlama yapılması halinde, değiştirilmiş operasyonel uçuş planının uygulanmaya başlandığı nokta itibariyle,

uçuş sürdürülürken ağırlıkta olması beklenen azalmalar ve ilgili gereklilikler kapsamında yakıt atma işlemi dikkate alınarak, üstlenilecek uçuşa ilişkin olarak işbu Kısımın geçerli şartlarına uyulabilmesini sağlayacak ağırlıktan fazla olmayacaktır.
- (b) AFM içerisinde yer alan onaylanmış performans verileri, ilgili gereklilik içerisinde belirtilen diğer verilerle birlikte gereken şekilde ilaveler yapılmış işbu Kısım gerekliliklerine uyumluluğun tespiti için kullanılacaktır. İşletici, bu tür diğer verileri işletme el kitabında belirtecektir. İşbu Kısımda belirtilen etkenlerin uygulandığı durumlarda, etkenlerin iki kez uygulanmasını önlemek adına AFM performans verileri içerisinde dâhil edilmiş olan her tür operasyonel etken dikkate alınabilir.
- (c) İşbu Kısım gerekliliklerine riayet edilirken, aşağıdaki parametreler dikkate alınacaktır:
 - (1) Helikopterin ağırlığı;
 - (2) Helikopter konfigürasyonu;
 - (3) Çevresel koşullar, özellikle de:
 - (i) Basınç irtifası ve sıcaklık;
 - (ii) Rüzgâr;

- (A) (C) maddesinde belirtilenler hariç olmak üzere, kalkış, kalkış uçuş yolu ve iniş şartlarına ilişkin olarak 5 kt veya üzeri herhangi bir rapor edilmiş sabit baş rüzgârı bileşenin %50'sinden fazlası rüzgâr hesaplamasında dikkate alınmayacak;
- (B) AFM'de arka rüzgârı bileşenli bir kalkışa ve inişe izin verilen durumlarda ve kalkış uçuş yoluna ilişkin tüm durumlarda, dikkate alınacak rüzgâr bileşeni, herhangi bir rapor edilmiş arka rüzgârı bileşeninin %150'sinden daha az olmayacak ve
- (C) Hassas rüzgâr ölçüm teçhizatlarının kalkış ve iniş noktası üzerinde kesin bir rüzgâr hızı ölçümünü sağladığı durumlarda, işleticinin Genel Müdürlüğe FATO'ya yakınlığın ve rüzgâr ölçüm teçhizatlarında yapılan doğruluk iyileştirmelerinin eşdeğer bir emniyet seviyesi sağladığını kanıtlaması kaydıyla, rüzgâr bileşenlerinin %50'den fazlası işletici tarafından belirlenebilir;
- (4) İşletme teknikleri; ve
- (5) Performans üzerinde ters etki gösteren her türlü sistemin kullanımı.

CAT.POL.H.110 Manialara ilişkin sorumluluk

- (a) Mânia klerans gereklilikleri açısından, kalkış uçuş yolundaki veya pas geçme uçuş yolundaki FATO ötesinde bulunan bir mânia, planlanan uçuş yolunun altındaki yüzeyin en yakın noktasına olan yanal mesafesinin aşağıdakilerden daha uzak olmaması halinde dikkate alınacaktır:
- (1) VFR şartlardaki operasyonlar için:
- (i) AFM'de belirtilen asgari genişliğin yarısı – ya da genişlik tanımının yapılmadığı durumlarda, '0.75 x D' hesabı sonucu elde edilen değer (buradaki D, rotorların döndüğü durumdaki helikopterin en büyük boyutudur);
- (ii) Artı, '0.25 x D' sonucu elde edilen değer ya da '3 m' (hangisi daha fazlaysa);
- (iii) Artı:
- (A) Gündüz VFR şartlardaki operasyonlar için 0.10 x DR mesafesi; ya da
- (B) Gece VFR şartlardaki operasyonlar için 0.15 x DR mesafesi.
- (2) IFR şartlardaki operasyonlar için:
- (i) '1.5 D' veya 30 m (hangisi daha fazlaysa), artı:
- (A) Hassas bir rota rehberlik cihazı ile birlikte IFR şartlardaki operasyonlar için 0.10 x mesafe DR;
- (B) Standart bir rota rehberlik cihazı ile birlikte IFR şartlardaki operasyonlar için 0.15 x mesafe DR; ya da
- (C) Rota rehberlik cihazı olmaksızın IFR şartlardaki operasyonlar için 0.30 x mesafe DR.
- (ii) Pas geçme uçuş yolunun dikkate alındığı durumlarda, mânia sorumluluk alanından ayrılmaya sadece mevcut kalkış mesafesinin sonundan itibaren uygulanır.

- (3) Başlangıçta kalkışın görerek yapıldığı ve geçiş noktasında IFR/IMC'ye dönüştürülen operasyonlarda, (1)'de belirtilen kriterler geçiş noktasına kadar ve (2)'de belirtilen kriterler ise geçiş noktasından sonra uygulanır. Geçiş noktası, performans sınıfı 1 dâhilinde işletilen helikopterler için gerekli olan kalkış mesafesinin (TODRH) sonu öncesinde veya performans sınıfı 2 dâhilinde işletilen helikopterler için kalkıştan sonraki tanımlanan nokta (DPATO) öncesinde bulunamaz.
- (b) Geriye veya yanal geçiş prosedürü ile yapılan kalkışta, mânia klerans gereklilikleri bakımından, geriye veya yanal geçiş alanında bulunan bir mânia, planlanan uçuş yolunun altındaki yüzeyin en yakın noktasına olan yanal mesafesinin aşağıdakilerden daha uzak olmaması halinde dikkate alınacaktır:
- (1) AFM'de belirtilen asgari genişliğin yarısı – ya da genişlik tanımının yapılmadığı durumlarda, '0.75 x D' hesabı sonucu elde edilen değer;
- (2) Artı '0.25 x D' sonucu elde edilen değer ya da '3 m' (hangisi daha fazlaysa);
- (3) Artı:
- (i) Gündüz VFR şartlarda yapılan operasyonlar için, 0.10 x FATO'nun gerisinden itibaren kat edilen mesafe veya
- (ii) Gece VFR şartlarda yapılan operasyonlar için, 0.15 x FATO'nun gerisinden itibaren kat edilen mesafe.
- (c) Aşağıdakilerin ötesinde oldukları takdirde mânialar dikkate alınmayabilir:
- (1) Seyrüsefer hassasiyetinin tırmanma sırasında uygun görsel ipuçlarına başvurarak gerçekleştirilebileceğinin sağlanması halinde, gündüz operasyonları için 7 x rotor yarıçapı (R);
- (2) Seyrüsefer hassasiyetinin tırmanma sırasında uygun görsel ipuçlarına başvurarak gerçekleştirilebileceğinin sağlanması halinde, gece operasyonları için 10 x rotor yarıçapı (R);
- (3) Seyrüsefer hassasiyetinin uygun seyrüsefer yardımcıları ile sağlanabilmesi halinde 300 m; ya da
- (4) Diğer bütün durumlarda 900 m.

ALT KISIM 2 – PERFORMANS SINIFI 1

CAT.POL.H.200 Genel

Performans sınıfı 1 dâhilinde işletilen helikopterler, EASA tarafından belirlendiği şekilde Kategori A veya eşdeğeri olarak belgelendirilecektir.

CAT.POL.H.205 Kalkış

- (a) Kalkış ağırlığı, kullanılacak prosedüre ilişkin olarak AFM'de belirtilen azami kalkış ağırlığını aşmayacaktır.
- (b) Kalkış ağırlığı şu niteliklere sahip olacaktır:

- (1) Kalkış karar noktasında (TDP) veya öncesinde farkına varılan kritik motor arızası halinde kalkıştan vazgeçilebilecek ve FATO'ya inilebilecek;
 - (2) Gerekli kalkıştan vazgeçme mesafesi (RTODRH), mevcut kalkıştan vazgeçme mesafesini (RTODAH) aşmayacak; ve
 - (3) TODRH, mevcut kalkış mesafesini (TODAH) aşmayacaktır.
 - (4) (b)(3)'e bakılmaksızın, TDP'de farkına varılan kritik motor arızası olan helikopterin kalkışa devam ederken 10.7 m'den (35 fit) az olmayan dikey bir marjla TODRH'nin sonuna kadar tüm maniaların temizlenmesi halinde, TODRH, TODAH'yi aşabilir.
- (c) (a) ve (b) maddelerine riayet edilirken, kalkış yapılan havaalanında veya operasyon alanında CAT.POL.H.105(c)'nin uygun parametreleri dikkate alınacaktır.
- (d) TDP'ye kadar ve TDP'nin de dâhil olacağı kalkışın bu kısmı, kalkıştan vazgeçmenin gerçekleştirilebileceği şekilde yüzeyi görerek yapılacaktır.
- (e) Geriye veya yanal geçiş prosedürü ile yapılan bir uçuşta, TDP'de veya TDP öncesinde kritik motor arızasının farkına varılması durumunda, geriye veya yanal geçiş alanındaki tüm mânialar uygun bir marjla temizlenecektir.

CAT.POL.H.210 Kalkış uçuş yolu

- (a) TDP'de kritik motor arızasının farkına varılması halinde TODRH'nin sonundan itibaren:
- (1) Kalkış ağırlığı, kalkış uçuş yolu, tırmanma yolunda bulunan tüm maniaların üzerinde VFR şartlardaki operasyonlar için 10.7 m'den (35 fit) az olmayan bir dikey klerans ve IFR şartlardaki operasyonlar için $10.7 \text{ m (35 fit)} + 0.01 \times \text{DR}$ mesafesi sağlayacak şekilde olacaktır. Sadece CAT.POL.H.110 içerisinde belirtilen maniaların göz önünde bulundurulması gerekmektedir.
 - (2) 15°'nin üzerinde bir istikamet değişikliği yapılan durumlarda, mânia klerans gerekliliklerine uyulabilmesi için yatış açısı etkisine gereken önem gösterilecektir. AFM içerisindeki onaylanmış prosedürün parçası olmadıkça, kalkış yüzeyi üzerinde 61 m (200 fit) yüksekliğe ulaşmadan önce bu dönüş başlatılmayacaktır.
- (b) (a) maddesine riayet edilirken, kalkış yapılan havaalanında veya operasyon alanında CAT.POL.H.105(c)'nin uygun parametreleri dikkate alınacaktır.

CAT.POL.H.215 Rota dahilinde – kritik motor çalışmaz durumda

- (a) Rota boyunca tüm noktalarda, kritik motor çalışmaz durumdayken ve uçuş için beklenen meteorolojik şartlarda helikopter ağırlığı ve uçuş yolu, (1), (2) veya (3) maddesine uyulmasına imkân tanıyacaktır:
- (1) Uçuşun herhangi bir anının yüzeyi görmeden gerçekleştirilmesinin planlandığı durumlarda, helikopterin ağırlığı, planlanan güzergahın her iki tarafında da 9.3 km (5 NM) içerisinde rota boyunca görülen tüm araziler ve manialar üzerinde en az 300 m (1.000 fit) veya dağlık alanlarda 600 m (2.000 fit) irtifada kritik motor çalışmaz durumdayken en az 50 fit/dakika tırmanma oranına imkan tanıyacaktır.
 - (2) Uçuşun yüzey görülmeden gerçekleştirilmesinin planladığı durumlarda, uçuş yolu helikopterin seyir irtifasından CAT.POL.H.220'ye uygun bir inişin yapılabileceği bir

iniş sahası üzerinde 300 m (1.000 fit) yüksekliğe kadar uçuşa devam etmesine izin verir. Uçuş yolu, dikey olarak en az 300 m'ye (1.000 fit) veya dağlık alanlarda 600 m'ye (2.000 fit) kadar, planlanan güzergâhın her iki yanında 9,3 km (5 nm) dâhilinde tüm arazi ve diğer mâniyalardan temizlenmiş olacaktır. Süzülerek alçalma teknikleri kullanılabilir.

- (3) Uçuşun yüzey görülerek VMC dahilinde gerçekleştirilmesinin planladığı durumlarda, uçuş yolu, hiçbir zaman uygun minimum uçuş irtifasının altına inmeden helikopterin seyir irtifasından CAT.POL.H.220'ye uygun bir inişin yapılabileceği bir iniş sahası üzerinde 300 m (1.000 fit) yüksekliğe kadar uçuşa devam etmesine izin verir. Rotanın her iki tarafında 900 m dâhilindeki mâniyaların göz önünde bulundurulması gerekmektedir.
- (b) (a)(2) veya (a)(3) gerekliliklerine riayet edilirken:
 - (1) Kritik motorun uçuş rotası dâhilindeki en kritik noktada arızalanacağı varsayılmalı;
 - (2) Uçuş yolu üzerindeki rüzgârların etkileri ayrıca göz önünde bulundurulmalı;
 - (3) Yakıt atma, emniyetli bir prosedür tatbik etmek şartıyla; yalnızca, havaalanına veya operasyon alanına yetişmek için gerekli yakıt miktarıyla tutarlı olacak şekilde gerçekleştirilmesi planlanmalı; ve
 - (4) Arazi üzerinde 1.000 fit'in altındaki bir yükseklikte yakıt atma yapılması planlanmamalıdır.
- (c) Seyrüsefer hassasiyetinin toplam uçuş süresinin %95'ini karşılamaması durumunda, (a)(1) ve (a)(2)'deki genişlik marjları 18,5 km'ye (10 NM) çıkarılmalıdır.

CAT.POL.H.220 İniş

- (a) Helikopterin tahmini iniş anındaki iniş ağırlığı, kullanılacak prosedüre ilişkin olarak AFM'de belirtilen azami iniş ağırlığını aşmayacaktır.
- (b) İniş karar noktasında (LDP) veya öncesinde farkına varılan kritik motor arızası halinde, ya iniş yapıp FATO içerisinde durmak ya da zorunlu olarak vazgeçilen inişi (balked landing) gerçekleştirmek mümkün olacak ve 10.7 m'lik (35 fit) dikey bir marjla uçuş yolu içerisindeki tüm manialar temizlenmiş olacaktır. Sadece CAT.POL.H.110 içerisinde belirtilen maniaların göz önünde bulundurulması gerekmektedir.
- (c) LDP'de veya sonrasında farkına varılan kritik motor arızası halinde:
 - (1) Yaklaşma yolundaki tüm maniaları temizlemek; ve
 - (2) İnişi yapıp FATO içerisinde durmak mümkün olacaktır.
- (d) (a) ila (c) maddelerine riayet edilirken, varış havaalanında veya operasyon alanında veya gerekliyse herhangi bir yedek havaalanında, tahmini iniş süresi için CAT.POL.H.105(c)'nin uygun parametreleri dikkate alınacaktır.
- (e) İnişin LDP'den teker koyma bölgesine kadar olan bu kısmı yüzey görülerek gerçekleştirilecektir.

CAT.POL.H.225 Kamu yararını ilgilendiren alana/alandan yapılan helikopter operasyonları

- (a) Kamu yararını ilgilendiren (PIS) alana/alandan yapılan operasyonlar, aşağıdakilere uyulması kaydıyla, CAT.POL.H.310(b) veya CAT.POL.H.325(b)'ye uyulmadan, performans sınıfı 2 dahilinde gerçekleştirilebilir:
- (1) PIS, 1 Temmuz 2002 tarihinden önce kullanılmaya başlanmış olacak;
 - (2) PIS boyutu veya mânia ortamı, performans sınıfı 1 dâhilindeki operasyon gerekliliklerine uyumluluğa müsaade etmeyecek;
 - (3) Operasyon, 6 veya daha az MOPSC'ye sahip bir helikopterle gerçekleştirilecek;
 - (4) İşletici CAT.POL.H.305(b)(2) ve (b)(3)'e uyacak;
 - (5) Helikopter ağırlığı, kritik motor çalışmaz durumda ve diğer motorlar uygun güç değerinde çalışır durumdayken uygun emniyetli kalkış hızında (V_{TOSS}) sakin havada %8'lik tırmanma gradyanını veren AFM'de belirtilen azami ağırlığı aşmayacak; ve
 - (6) İşletici, Genel Müdürlükten operasyon için önceden onay almış olacaktır. Bu operasyonlar başka bir Üye Devlet içerisinde gerçekleştirilmeden önce, bu Devletin yetkili otoritesinden bir tasdik belgesi alacaktır.
- (b) Kalkış ve iniş esnasında motor arızası yaşanması halinde, helikopter içerisindekiler ile yerdeki kişilerin tehlikede olacakları süreyi en aza indirmek için işletme el kitabı içerisinde sahaya özgü prosedürler oluşturulacaktır.
- (c) İşletme el kitabında; her bir PIS için, ana yönlerin, boyutların, performans sınıfı 1 şartlarına uygunsuzluğun, ana tehlikelerin ve bir olay halinde uygulanacak beklenmedik durum planının gösterildiği bir diyagram veya açıklama fotoğraf bulunacaktır.

ALT KISIM 3 – PERFORMANS SINIFI 2

CAT.POL.H.300 Genel

Performans sınıfı 2 dâhilinde işletilen helikopterler, EASA tarafından belirlendiği şekilde Kategori A veya eşdeğeri olarak belgelendirilecektir.

CAT.POL.H.305 Emniyetli mecburi iniş kabiliyeti olmadan yapılan operasyonlar

- (a) Kalkış ve iniş safhaları sırasında emniyetli mecburi iniş kabiliyeti olmadan yapılacak operasyonlar, yalnızca, işleticiye Genel Müdürlük tarafından onay verildiği durumlarda gerçekleştirilecektir.
- (b) Bu onayı almak ve idame ettirmek için, işletici:
- (1) Aşağıdakilerin belirtildiği bir risk değerlendirmesi gerçekleştirecek:
 - (i) Helikopter tipi; ve
 - (ii) Operasyonların türü;
 - (2) Aşağıdaki bir dizi koşulu yerine getirecek:

- (i) Üretici tarafından tanımlanmış helikopter/motor modifikasyon standardını karşılayacak ve bu uygunluğu idame ettirecek;
 - (ii) Helikopter veya motor üreticisi tarafından önerilen önleyici bakım faaliyetlerini gerçekleştirecek;
 - (iii) AFM içerisinde olmadığı durumlarda, kalkış ve iniş prosedürlerini işletme el kitabı içerisine dâhil edecek;
 - (iv) Uçuş ekibine yönelik eğitim içeriğini belirleyecek; ve
 - (v) Üreticiye güç kaybı, motor susması veya motor arızası olaylarını rapor eden bir sistem sağlayacak;
- ve
- (3) Bir kullanım izleme sistemi (UMS) uygulayacaktır.

CAT.POL.H.310 Kalkış

- (a) Kritik motor çalışmaz durumda ve diğer motorlar uygun güç değerinde çalışır durumdayken, kalkış ağırlığı, havaalanı veya operasyon alanı seviyesinin üzerinde 300 m (1.000 fit)'de 150 fit/dakika tırmanma oranını veren azami ağırlığı aşmayacaktır.
- (b) CAT.POL.H.305'de belirtilenler dışındaki operasyonlarda, kalkış, uçuşun emniyetli bir şekilde sürdürülmesinin mümkün olduğu noktaya kadar emniyetli mecburi inişi icra edilebilecek biçimde gerçekleştirilecektir.
- (c) CAT.POL.H.305'e uygun operasyonlarda, (a)'daki gerekliliklere ilave olarak:
 - (1) Kalkış ağırlığı, tüm motorlar uygun bir güç değerinde çalışır durumdayken, AFM'de belirtilen sakin havada, tüm motorlar çalışırken yer tesiri dışında (AEO OGE) maksimum havır ağırlığını aşmayacaktır; ya da
 - (2) Bir helidekten yapılan operasyonlarda:
 - (i) 19'dan fazla MOPSC'ye sahip bir helikopter; veya
 - (ii) Riskli (hostile) bölgelerde bulunan bir helidekten uçurulan herhangi bir helikopter için,

kalkış ağırlığında: kritik motor(lar) çalışmaz durumda ve diğer motorlar uygun bir güç değeriyle çalışır durumdayken, helidek yüksekliği göz önüne alınarak, platform kenarından kaçınma ve müteakip çöküş durumuna ilişkin prosedür dikkate alınacaktır.
- (d) (a) ila (c) maddelerine riayet edilirken, kalkış yapılan noktada CAT.POL.H.105(c)'nin uygun parametreleri dikkate alınacaktır.
- (e) Kalkışın CAT.POL.H.315'deki şartlardan önce yapılan bu kısmı yüzey görülerek gerçekleştirilecektir.

CAT.POL.H.315 Kalkış uçuş yolu

Kritik motor çalışmaz durumdayken, kalkış sonrası tanımlı noktadan (DPATO) itibaren ya da alternatif olarak kalkış yüzeyinin üzerinde 200 fite kadar, CAT.POL.H.210(a)(1), (a)(2) ve (b) içerisindeki gerekliliklere uyulacaktır.

CAT.POL.H.320 Rota dahilinde – kritik motor çalışmaz durumda

CAT.POL.H.215 içerisindeki gerekliliklere uyulacaktır.

CAT.POL.H.325 İniş

- (a) Tahmini iniş anında iniş ağırlığı, kritik motor çalışmaz durumda ve diğer motor(lar) uygun bir güç değerinde çalışır durumdayken havaalanı veya operasyon alanı seviyesinin 300 m üzerinde (1.000 fit)'de 150 fit/dakika tırmanma oranını veren AFM'de belirtilen maksimum ağırlığı aşmayacaktır,
- (b) Kritik motorun yaklaşma yolunda herhangi bir noktada arızalanması halinde:
- (1) CAT.POL.H.315 gerekliliklerine uygun bir şekilde zorunlu olarak vazgeçilen inişi (balked landing) gerçekleştirilebilir; ya da
- (2) CAT.POL.H.305'de belirtilenler dışındaki operasyonlarda, helikopter emniyetli mecburi iniş gerçekleştirebilir.
- (c) CAT.POL.H.305'e uygun operasyonlarda, (a)'daki gerekliliklere ek olarak:
- (1) İniş ağırlığı, tüm motorlar uygun bir güç değerinde çalışır durumdayken, sakın havada AEO OGE havır için AFM içerisinde belirtilen azami ağırlığı aşmayacaktır; ya da
- (2) Bir helideke doğru yapılan operasyonlarda:
- (i) 19'dan fazla MOPSC'ye sahip bir helikopter; veya
- (ii) Riskli (hostile) bölgelerdeki bir helideke doğru işletilen herhangi bir helikopter için,
- iniş ağırlığında: kritik motor çalışmaz durumda ve diğer motorlar uygun bir güç değeriyle çalışır durumdayken, helidek yüksekliği göz önüne alınarak, platform kenarından kaçınma ve müteakip çöküş durumuna ilişkin prosedür dikkate alınacaktır.
- (d) (a)'dan (c)'ye riayet edilirken, varış yeri havaalanında veya gerekliyse herhangi bir yedek havaalanında CAT.POL.H.105(c)'nin uygun parametreleri dikkate alınacaktır.
- (e) İnişin (b)(1)'deki gerekliliklerden sonra yapılan bu kısmı yüzey görülerek gerçekleştirilecektir.

ALT KISIM 4 – PERFORMANS SINIFI 3

CAT.POL.H.400 Genel

- (a) Performans sınıfı 3 dâhilinde işletilen helikopterler, EASA tarafından belirlendiği şekilde Kategori A veya eşdeğeri olarak ya da Kategori B olarak belgelendirilecektir.
- (b) Operasyonlar, aşağıdaki durumlar hariç olmak üzere, sadece riskli olmayan (non-hostile) bölgelerde gerçekleştirilecektir:
- (1) CAT.POL.H.420 kapsamında işletilirken; ya da
- (2) (c) kapsamında işletildiği durumlarda, kalkış ve iniş safhasında.

- (c) İşleticinin CAT.POL.H.305 kapsamında onaylanması kaydıyla, emniyetli mecburi iniş kabiliyeti olmadan yoğun yerleşim alanları dışında riskli (hostile) bölgelerde bulunan bir havaalanına/havaalanından ya da operasyon alanına/alanından operasyonlar gerçekleştirilebilir:
- (1) Kalkış sırasında, V_y (en iyi tırmanma oranı hızı) ya da kalkış yüzeyinin üzerinde 200 fit'e ulaşmadan; ya da
 - (2) İniş sırasında, iniş yüzeyinin üzerinde 200 fit'in altında.
- (d) Operasyonlar:
- (1) Yüzey görülmeden;
 - (2) Gece;
 - (3) Bulut tavanının 600 fit'in altında olduğu durumlarda; ya da
 - (4) Görüş mesafesinin 800 m'nin altında olduğu durumlarda gerçekleştirilmeyecektir.

CAT.POL.H.405 Kalkış

- (a) Kalkış ağırlığı aşağıdakilerden daha düşük olacaktır:
- (1) MCTOM; ya da
 - (2) Tüm motorlar kalkış gücüyle çalışır durumdayken yer tesiri içinde havır azami kalkış ağırlığı veya koşulların yer tesiri içinde havır mümkün kılmaması halinde, tüm motorlar kalkış gücüyle çalışır durumdayken yer tesiri dışında havır kalkış ağırlığı.
- (b) CAT.POL.H.400(b) içerisinde belirtilenler hariç olmak üzere, motor arızası halinde helikopter, emniyetli mecburi iniş yapabilecektir.

CAT.POL.H.410 Rota dahilinde

- (a) Helikopter; tüm motorlar azami sürekli güç koşulları altında çalışır durumdayken, uçulacak rota veya planlanmış sapma rotası boyunca uygun asgari uçuş irtifası altına inmeden uçuşa devam edebilecektir.
- (b) CAT.POL.H.420 içerisinde belirtilenler hariç olmak üzere, motor arızası halinde helikopter emniyetli mecburi iniş yapabilecektir.

CAT.POL.H.415 İniş

- (a) Helikopterin tahmini iniş anındaki iniş ağırlığı, aşağıdakilerden daha düşük olacaktır:
- (1) Belgelendirilmiş azami iniş ağırlığı; ya da
 - (2) Tüm motorlar kalkış gücüyle çalışır durumdayken yer tesiri içinde havır azami iniş ağırlığı veya koşulların yer tesiri içinde havır mümkün kılmaması halinde, tüm motorlar kalkış gücüyle çalışır durumdayken yer tesiri dışında havır iniş ağırlığı.
- (b) CAT.POL.H.400(b) içerisinde belirtilenler hariç olmak üzere, motor arızası halinde helikopter emniyetli mecburi iniş yapabilecektir.

CAT.POL.H.420 Yoğun yerleşim alanları dışında riskli (hostile) bölgeler üzerinde yapılan helikopter operasyonları

- (a) 6 veya daha az MOPSC'ye sahip türbin motorlu helikopterlerle emniyetli mecburi iniş kabiliyeti olmadan yoğun yerleşim alanları dışında riskli (hostile) bölgeler üzerinde yapılan operasyonlar, yalnızca, işletici tarafından yapılan emniyet risk değerlendirmesinin ardından Genel Müdürlük tarafından onay verilmesi halinde gerçekleştirilecektir. Bu operasyonlar başka bir Üye Devlet içerisinde gerçekleştirilmeden önce, bu Devletin yetkili otoritesinden bir onay alacaktır.
- (b) Bu onayı almak ve idame ettirmek için, işletici:
- (1) Bu operasyonları sadece onay içerisinde belirtilen alanlarda ve koşullara göre gerçekleştirecek;
 - (2) Bu operasyonları HEMS onayındaki koşullara göre gerçekleştirmeyecek;
 - (3) Helikopter sınırlamalarının veya diğer haklı hususların uygun performans kriterlerinin kullanımına engel olmadığını ispatlayacak; ve
 - (4) CAT.POL.H.305(b) kapsamında onaylanacaktır.
- (c) CAT.IDE.H.240'a bakılmaksızın, kabin irtifasının 30 dakikanın üzerindeki bir süre boyunca 10.000 fit'i aşmaması ve hiçbir zaman 13.000 fit basınç irtifasını aşmaması kaydıyla, bu operasyonlar ilave oksijen teçhizatları olmadan gerçekleştirilebilir.

KISIM 3 – AĞIRLIK VE DENGE

ALT KISIM 1 – MOTORLU HAVA ARACI

CAT.POL.MAB.100 Ağırlık ve denge, yükleme

- (a) Operasyonun her safhasında, hava aracının yüklenmesi, ağırlığı ve ağırlık merkezi (CG), AFM veya daha kısıtlayıcı olması durumunda işletme el kitabında belirtilen sınırlamalara uygun olacaktır.
- (b) İşletici, hava aracının ilk işletmeye alınması öncesinde ve daha sonrasında; ayrı ayrı hava aracı ağırlıkları kullanılmakta ise dört yıllık aralıklarla veya filo ağırlıkları kullanılmakta ise dokuz yıllık aralıklarla hava araçlarını tartarak temel ağırlığını ve ağırlık merkezini belirleyecektir. Modifikasyon ve tamirlere ilişkin değişikliklerin, ağırlık ve denge üzerindeki kümülatif etkileri dikkate alınacak ve uygun şekilde belgelenecektir. Modifikasyonların ağırlık ve denge üzerindeki etkisi tam olarak bilinmiyorsa hava aracı yeniden tartılacaktır.
- (c) Tartma işlemi, hava aracı üreticisi ya da onaylanmış bir bakım kuruluşu tarafından yapılacaktır.
- (d) İşletici, hava aracının kuru operasyon ağırlığına dâhil olan tüm operasyon unsurlarını ve ekip ağırlığını tartarak veya standart ağırlıkları kullanarak kuru operasyon ağırlığını belirleyecektir. Tüm operasyon unsurlarının ve ekip konumlarının hava aracının ağırlık merkezi (CG) üzerindeki etkisi tespit edilecektir.

- (e) İşletici, eğer varsa balastların da dâhil olduğu trafik yükünün ağırlığını tartarak belirlemeli veya standart yolcu ve bagaj ağırlıklarına uygun olarak trafik yükünün ağırlığını tespit edecektir.
- (f) İşletici, yolcuların ve kontrol edilmiş bagajların standart ağırlıklarına ek olarak, Genel Müdürlüğe diğer yük kalemlerinin aynı ağırlığa sahip olduğunu veya bunların ağırlıklarının belirlenen sınırlar (toleranslar) içerisinde olduğunu ispatlaması halinde, bu yük kalemlerinin standart ağırlıklarını da kullanabilir.
- (g) İşletici, gerçek yakıt yoğunluğundan veya bilinmiyorsa işletme el kitabı içerisinde belirtilen bir yöntemle uygun bir şekilde hesaplanan yoğunluktan yararlanarak yakıt yükünün ağırlığını belirleyecektir.
- (h) İşletici:
- (1) Hava aracının yüklenmesi işinin nitelikli personelin gözetiminde yapılmasını; ve
 - (2) Trafik yükünün yüklenmesi işleminin hava aracı ağırlık ve dengesinin hesaplanması için kullanılan verilerle tutarlı olmasını sağlayacaktır.
- (i) İşletici, zemin mukavemet sınırlamaları, metretül başına azami yük, kargo bölmesi başına azami ağırlık ve azami koltuk limiti gibi ek yapısal limitlere uyacaktır. Ayrıca, helikopterlerde, işletici, uçuş esnasında yüklemede yaşanan değişiklikleri de dikkate alacaktır.
- (j) İşletici, (a) ila (i) maddeleri içerisinde yer alan şartları karşılayan yüklemede ve ağırlık ve denge sisteminde yer alan ilkeleri ve yöntemleri işletme el kitabı içerisinde belirtecektir. Bu sistem, planlanan bütün operasyon türlerini kapsayacaktır.

CAT.POL.MAB.105 Ağırlık ve denge verileri ve belgeleri

- (a) İşletici, ağırlık ve denge verilerini saptayacak ve her uçuş öncesinde yük ve yük dağılımının belirtildiği ağırlık ve denge belgelerini hazırlayacaktır. Ağırlık ve denge belgeleri, sorumlu kaptan pilotun yük ve yük dağılımının hava aracının ağırlık ve denge limitlerini aşmadığını tespit etmesini sağlayacaktır. Ağırlık ve denge belgeleri aşağıdaki bilgileri içerecektir:
- (1) Hava aracı tescili ve tipi;
 - (2) Uçuş bilgileri, numarası ve tarihi;
 - (3) Sorumluk kaptan pilotun adı;
 - (4) Belgeyi hazırlayan kişinin adı;
 - (5) Hava aracının kuru operasyon ağırlığı ve buna karşılık gelen ağırlık merkezi;
 - (i) Performans sınıfı B olan uçaklarda ve helikopterlerde; örneğin yük dağılımının önceden hesaplanmış bir denge tablosuna uygun olması veya gerçek yük ne olursa olsun planlanan operasyonlar için doğru bir dengenin temin edildiğinin ortaya konması halinde, ağırlık ve denge belgelerinde ağırlık merkezi konumuna yer verilmesine gerek olmayabilir.
 - (6) Kalkıştaki yakıt ağırlığı ve uçuş (trip) yakıtı ağırlığı;
 - (7) Varsa, yakıt dışındaki sarf malzemelerinin ağırlığı;
 - (8) Yolcular, bagajlar, kargolar ve balast dahil yük bileşenleri;

- (9) Kalkış ağırlığı, iniş ağırlığı ve yakıtsız ağırlık;
(10) Geçerli uçak CG konumları; ve
(11) Ağırlık ve CG değerleri limitleri.

Yukarıdaki bilgiler, uçuş planlama belgeleri veya ağırlık ve denge sistemleri içerisinde bulunacaktır. Bu bilgilerin bazıları, kullanıma hazır halde bulunan diğer belgeler içerisinde bulunabilir.

- (b) Ağırlık ve denge verileri ile belgelerinin bilgisayar ortamına taşınmış bir ağırlık ve denge sistemi ile oluşturulduğu durumlarda, işletici sistem çıktılarının bütünlüğünü doğrulayacaktır.
- (c) Hava aracının yüklemesini yöneten kişi, eliyle attığı imzayla veya eşdeğer bir yolla yük ve yük dağılımının, sorumlu kaptan pilota verilen ağırlık ve denge belgelerine uygun olduğunu teyit edecektir. Sorumlu kaptan pilot, elle attığı imzayla veya eşdeğer bir yöntemle kabul ettiğini belirtecektir.
- (d) İşletici, aşağıda belirtilenlerin sağlanabilmesi için, yükte yapılacak son dakika değişikliklerine ilişkin prosedürleri belirleyecektir:
- (1) Ağırlık ve denge belgelerinin tamamlanmasından sonra olacak herhangi bir son dakika değişikliğinin sorumluluk kaptan pilotun dikkatine sunulması ve ağırlık ve denge belgelerinin yer aldığı uçuş planlama belgelerine girilmesi;
 - (2) Yolcu sayılarında veya kargo bölümünde yer alan yükte müsaade edilen azami son dakika değişikliğinin belirtilmesi; ve
 - (3) Bu azami sayının aşılması halinde yeni ağırlık ve denge belgelerinin hazırlanması.
- (e) İşletici, hava aracının dispeç edilmesi için hava aracında bulunan entegre bir ağırlık ve denge bilgisayar sistemi veya bağımsız bir ağırlık ve denge bilgisayar sistemi kullanmak istemesi halinde, Genel Müdürlükten onay alacaktır. İşletici, bu sistemin doğruluğunu ve güvenilirliğini ispatlayacaktır.

KISIM 4 – PLANÖRLER

CAT.POL.S.100 Operasyonel sınırlamalar

- (a) Operasyonun her aşamasında, planörün yüklenmesi, ağırlığı ve ağırlık merkezi (CG), AFM veya daha kısıtlayıcı olması durumunda işletme el kitabında (OM) belirtilen sınırlamalara uygun olacaktır.
- (b) Görsel olarak sunulması amacıyla, AFM tarafından belirlenen operasyonel sınırlamaların bulunduğu levhalar (placard), listeler, alet işaretleri veya bunların kombinasyonları planörde sergilenecektir.

CAT.POL.S.105 Tartım

- (a) İşletici, planörün ağırlığının ve ağırlık merkezinin ilk işletme filosuna dâhil edilmesinden önce bizzat tartılarak belirlenmesini temin edecektir. Modifikasyon ve tamirlere ilişkin değişikliklerin, ağırlık ve denge üzerindeki kümülatif etkileri dikkate alınacak ve uygun şekilde belgelenecektir. Bu bilgiler, sorumlu kaptan pilot için hazır tutulacaktır.

Modifikasyonların ağırlık ve denge üzerindeki etkisi tam olarak bilinemiyorsa planör yeniden tartılacaktır.

- (b) Tartma işlemi, planörün üreticisi tarafından ya da uygulanabilir olması durumunda uçuşa elverişlilik gerekliliklerine uygun bir şekilde yapılacaktır.

CAT.POL.S.110 Performans

Sorumlu kaptan pilot, yalnızca, kullanılan çizelgeler ile haritaların doğruluğunu dikkate alarak, performansın geçerli havacılık kuralları ile uçuş, kullanılan hava sahası veya hava alanları veya operasyon alanları için geçerli olan diğer kısıtlamalara uyacak yeterlilikte olması halinde, planörü uçuracaktır.

KISIM 5 – BALONLAR

Balonlar ile gerçekleştirilecek operasyonlardaki hava aracı performans ve operasyonel kısıtlamalar ile ilgili düzenlemeler, Genel Müdürlük tarafından yayımlanacak mevzuat ile belirlenir.

ALT BÖLÜM D – ALETLER, VERİLER, TEÇHİZATLAR

KISIM 1 – UÇAKLAR

CAT.IDE.A.100 Aletler ve teçhizatlar – genel

- (a) İşbu Alt Bölüm gereğince gerekli olan aletler ve teçhizatlar, aşağıda listelenenler hariç, uygulanabilir uçuşa elverişlilik gerekliliklerine uygun bir şekilde onaylanacaktır:

- (1) Yedek sigortalar;
- (2) Bağımsız el fenerleri;
- (3) Doğru ölçüm yapan bir saat;
- (4) Harita tutacağı;
- (5) İlk yardım çantaları;
- (6) Acil durum tıbbi yardım çantası;
- (7) Megafonlar;
- (8) Hayatta kalma ve işaretleme teçhizatları;
- (9) Demirlemek için deniz çapaları ve teçhizatlar; ve
- (10) Çocuk emniyet sistemleri.

- (b) İşbu Alt Bölüm gereğince gerekli olmayan ve uygulanabilir uçuşa elverişlilik gereklilikleri kapsamında onaylanması gerekmeyen, ancak uçuş sırasında taşınan aletler ve teçhizatlar şunlara uygun olacaktır:

- (1) Bu aletler, teçhizatlar ve aksesuarlar tarafından sağlanan bilgiler, uçuş ekibince uluslararası mevzuatlara veya CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 ve CAT.IDE.A.345 gerekliliklerine uymak için kullanılmayacak; ve

- (2) Aletler ve teçhizatlar, arıza veya arızalı çalışma durumunda dahi uçağın uçuşa elverişliliğini etkilemeyecektir.
- (c) Teçhizatın uçuş sırasında tek bir uçuş ekibi üyesi tarafından kendi istasyonundan kullanılacak olması halinde, teçhizat bu istasyondan kolayca kullanılabilir nitelikte olacaktır. Tek bir teçhizat parçasının birden fazla uçuş ekibi üyesi tarafından kullanılması gereken durumlarda teçhizat parçası uçağa, kullanılması gereken tüm istasyonlardan kolayca kullanılabilir durumda olacak şekilde teçhiz edilecektir.
- (d) Herhangi bir uçuş ekibi üyesi tarafından kullanılan bu cihazlar, uçuş ekibi üyesinin göstergeleri kendi istasyonundan kolayca ve kendi konumundan ve normalde uçuş yoluna baktığında gördüğü görüş hattından asgari oranda fiili sapma ile görebilmesine izin verecek şekilde düzenlenecektir.
- (e) Gerekli tüm acil durum teçhizatlarının ani olarak kullanımı gerekli olabileceği için, kolaylıkla erişilebilir durumda olacaktır.

CAT.IDE.A.105 Uçuş için gerekli asgari teçhizat

Aşağıdaki şartlar karşılanmadıkça, planlanan uçuş için gerekli olan uçak aletleri, teçhizat parçaları veya işlevlerinden herhangi birinin gayrifaal veya eksik olduğu durumlarda uçuşa başlanmayacaktır:

- (a) Uçağın, işleticinin MEL'ine uygun bir şekilde işletilmesi; veya
- (b) İşleticinin Genel Müdürlükten uçağı temel asgari teçhizat listesi (MMEL) kısıtları dâhilinde işletmek için onaylı olması.

CAT.IDE.A.110 Yedek elektrik sigortaları

- (a) Uçaklar, değiştirilmesine müsaade edilen sigortaların uçuş sırasında değiştirilmesini teminen, tüm devre koruması için gerekli olan değerde yedek elektrik sigortaları ile teçhiz edilecektir.
- (b) Taşınması gereken yedek sigortaların sayısı aşağıdakilerden daha fazla olacaktır:
- (1) Her değerdeki sigorta toplam sayısının %10'u; ya da
- (2) Her değer için üç sigorta.

CAT.IDE.A.115 İşletim ışıkları

- (a) Uçaklar gündüz uçuşları için şunlarla teçhiz edilecektir:
- (1) Çarpışma önleyici ışık sistemi;
- (2) Uçağın emniyetli operasyonu için gerekli olan tüm alet ve teçhizata yeterli aydınlatma sağlaması için uçağın elektrik sisteminden beslenen ışıklandırma;
- (3) Tüm yolcu kabinlerine aydınlatma sağlanması için uçağın elektrik sisteminden beslenen ışıklandırma; ve
- (4) Gerekli her bir ekip üyesi için, kendi istasyonlarında oturur durumda iken kolayca ulaşabilecekleri birer adet bağımsız el feneri.

- (b) Gece uçuşu yapan uçaklar, yukarıdakilere ek olarak, şunlarla teçhiz edilecektir:
- (1) Seyrüsefer/konum ışıkları;
 - (2) İki adet iniş ışığı veya ayrı ayrı enerjilenen iki adet filamana sahip tek bir ışık; ve
 - (3) Uçağın bir deniz uçağı veya bir amfibik uçak olması durumunda, Denizde Çarpışmayı Önleme Amaçlı Uluslararası Yönetmeliklere uygun ışıklar.

CAT.IDE.A.120 Ön cam silme teçhizatları

Azami sertifikalandırılmış kalkış ağırlığı 5700 kg'ın üzerinde olan uçaklar, her bir pilot istasyonu için yağış sırasında ön camda temiz bir kısım sağlamaya yarayan bir teçhizatla teçhiz edilecektir.

CAT.IDE.A.125 Gündüz VFR operasyonları – uçuş ve seyrüsefer cihazları ve ilgili teçhizat

- (a) Gündüz VFR şartlarında işletilen uçaklar, pilot istasyonunda bulunacak aşağıdaki teçhizatlarla teçhiz edilecektir:
- (1) Aşağıdakilerin ölçülmesini ve görüntülenmesini sağlayan bir vasıta/araç:
 - (i) Manyetik istikamet;
 - (ii) Saat, dakika ve saniye cinsinden zaman;
 - (iii) Basınç irtifası;
 - (iv) Gösterge hava hızı;
 - (v) Dikey hız;
 - (vi) Dönüş/kayış müşiri;
 - (vii) Durum;
 - (viii) İstikamet;
 - (ix) Dış hava sıcaklığı; ve
 - (x) Hız sınırlamalarının Mach sayısı cinsinden ifade edildiği durumlarda Mach sayısı.
 - (2) Gerekli uçuş aletlerinin güç kaynağının yetersiz olduğunda bunu gösteren bir vasıta/araç.
- (b) İki pilot ile gerçekleştirilen operasyonlarda, ikinci pilot için aşağıdakileri gösterecek ayrı ilave görüntüleme vasıtası/aracı sağlanacaktır:
- (1) Basınç irtifası;
 - (2) Gösterge hava hızı;
 - (3) Dikey hız;
 - (4) Dönüş/kayış müşiri;
 - (5) Durum; ve

- (6) İstikamet.
- (c) Aşağıda belirtilen uçakların hava hızı gösterge sistemlerinin yoğuşmadan veya buzlanmadan kaynaklanan arızalarını önleyecek bir vasıta/araç bulundurulacaktır:
- (1) 5.700 kg'ın üzerinde MCTOM'ye veya 9'un üzerinde MOPSC'ye sahip uçaklar; ve
 - (2) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası, ilk olarak, 1 Nisan 1999 tarihinde veya sonrasında tanzim edilen uçaklar.
- (d) İlk olarak 22 Mayıs 1995 tarihinden önce münferit uçuşa elverişlilik sertifikası tanzim edilen tek motorlu uçaklar, uyumluluğun iyileştirmeyi/güçlendirmeyi gerektireceği durumlarda, (a)(1)(vi), (a)(1)(vii), (a)(1)(viii) ve (a)(1)(ix)'un şartlarından muaf tutulur.

CAT.IDE.A.130 IFR veya gece operasyonları – uçuş ve seyrüsefer aletleri ve ilgili teçhizat

Gece VFR veya IFR şartlarında işletilen uçaklar, pilot istasyonunda bulunacak aşağıdaki teçhizatlarla teçhiz edilecektir:

- (a) Aşağıdakilerin ölçülmesini ve görüntülenmesini sağlayan bir vasıta/araç:
- (1) Manyetik istikamet;
 - (2) Saat, dakika ve saniye cinsinden zaman;
 - (3) Gösterge hızı;
 - (4) Dikey hız;
 - (5) Dönüş/kayış müşiri ya da durumu ölçen ve gösteren yedek bir vasıta/araç ile donatılmış uçaklar olması halinde kayış müşiri;
 - (6) Durum;
 - (7) Stabil (sabit) istikamet;
 - (8) Dış hava sıcaklığı; ve
 - (9) Hız sınırlamalarının Mach sayısı cinsinden ifade edildiği durumlarda Mach sayısı.
- (b) Basınç irtifasının ölçülmesini ve görüntülenmesini sağlayan iki vasıta/araç.
- (c) Gerekli uçuş aletlerine sağlanan gücün yetersiz olduğunda bunu gösteren bir vasıta/araç.
- (d) (a)(3) ve (h)(2) dâhilinde gerekli olan hava hızı gösterge sistemlerinin yoğuşmadan veya buzlanmadan kaynaklanan arızalarını önleyecek bir vasıta/araç.
- (e) Aşağıdaki uçaklar için, (d) maddesi uyarınca gerekli olan vasıtaların/araçların arızasının uçuş ekibine bildirilmesini sağlayan bir vasıta/araç:
- (1) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası 1 Nisan 1999 tarihinde veya sonrasında tanzim edilen uçaklar; ya da
 - (2) 5.700 kg'ın üzerinde MCTOM'ye veya 9'un üzerinde MOPSC'ye sahip, 1 Nisan 1998 tarihinden önce münferit uçuşa elverişlilik sertifikası tanzim edilmiş uçaklar.
- (f) 5.700 kg veya altı MCTOM'ye sahip pervaneli uçaklar hariç olmak üzere, iki adet bağımsız statik basınç sistemleri.

- (g) 5.700 kg veya altı MCTOM'ye sahip pervaneli uçaklar için bir adet statik basınç sistemi ve bir adet alternatif statik basınç kaynağı.
- (h) İki pilot ile gerçekleştirilen operasyonlarda, ikinci pilot için aşağıdakileri gösterecek ayrı bir gösterme vasıtası/aracı:
- (1) Basınç irtifası;
 - (2) Gösterge hızı;
 - (3) Dikey hız;
 - (4) Dönüş/kayış müşiri;
 - (5) Durum; ve
 - (6) Stabil (sabit) istikamet.
- (i) Aşağıdaki özelliklere sahip, 5.700 kg'ın üzerinde MCTOM'ye veya 9'un üzerinde MOPSC'ye sahip uçaklar için her ki pilot istasyonundan da kullanılacak nitelikte olan, durumu ölçen ve gösteren yedek bir vasıta/araç:
- (1) Normal operasyon sırasında kesintisiz olarak elektrikle beslenmesi ve normal elektrik üretim sisteminin tamamen arızalanmasından sonra söz konusu normal elektrik üretim sisteminden bağımsız bir kaynaktan beslenmesi;
 - (2) Normal elektrik üretim sisteminin tamamen arızalanması sonrasında, acil durum güç kaynağı üzerindeki yükü ve operasyonel prosedürler de göz önünde bulundurularak, en az 30 dakika boyunca güvenilir operasyon sağlaması.
 - (3) Diğer tüm durum ölçüm ve gösterge vasıtalarından/araçlarından bağımsız çalışması;
 - (4) Normal elektrik üretim sisteminin tamamen arızalanmasının ardından otomatik olarak çalışması;
 - (5) 5.700 kg ve altında MCTOM'ye sahip, 1 Nisan 1995 tarihi öncesinde Üye Devletlerin birinde tescil edilen, sol taraf alet panelinde yedek uçuş durum göstergesi ile teçhiz edilmiş uçaklar için hariç olmak üzere, operasyonun tüm aşamalarında yeterince aydınlatılması.
 - (6) Uçuş ekibi için, yedek irtifa göstergesinin ne zaman acil durum güç kaynağı tarafından çalıştırıldığına açıkça anlaşılabilir olması;
 - (7) Yedek irtifa göstergesinin kendisine ait bir güç kaynağı varsa ya alet ya da alet paneli üzerinde ilgili güç kaynağının kullanıma geçtiğinin gösterilmesi.
- (j) Gece operasyonları için aydınlatılabilen, kolayca okunur bir konuma sahip bir adet harita tutacağı.

CAT.IDE.A.135 IFR şartlarında tek pilotlu operasyonlara ilişkin ilave teçhizat

IFR şartlarında tek pilot ile işletilen uçaklar, en azından bulunulan irtifayı koruma ve uçulan başı tutma özelliğine sahip bir otomatik pilot ile teçhiz edilecektir.

CAT.IDE.A.140 İrtifa ikaz sistemi

- (a) Aşağıdaki uçaklar, bir irtifa ikaz sistemi ile teçhiz edilecektir:
- (1) 5.700 kg'ın üzerinde MCTOM'ye veya 9'un üzerinde MOPSC'ye sahip turbo prop motorlu uçakları; ve
 - (2) Turbo jet motorlu uçaklar.
- (b) İrtifa ikaz sistemi şu özelliklere sahip olacaktır:
- (1) Önceden seçilmiş bir irtifaya yaklaşırken uçuş ekibini ikaz etme; ve
 - (2) Önceden seçilmiş bir irtifadan sapma olması halinde, en azından sesli bir sinyal ile uçuş ekibini ikaz etme.
- (c) (a)'ya bakılmaksızın, 5.700 kg ve altında MCTOM'ye, 9'un üzerinde MOPSC'ye sahip, ilk olarak 1 Nisan 1972 öncesinde münferit bir uçuşa elverişlilik sertifikası tanzim edilmiş ve 1 Nisan 1995'e kadar Üye Devletlerin birinde tescil edilmiş uçaklar, irtifa ikaz sistemi ile teçhiz edilme uygulamasından muaf tutulur.

CAT.IDE.A.150 Arazi farkındalığı uyarı sistemi (TAWS)

- (a) 5.700 kg üzerinde MCTOM'ye veya 9'un üzerinde MOPSC'ye sahip türbin motorlu uçaklar, kabul edilebilir bir standartta belirtilen Sınıf A teçhizatlarına ilişkin gereklilikleri karşılayan bir TAWS ile teçhiz edilecektir.
- (b) 5.700 kg üzerinde MCTOM'ye veya 9'un üzerinde MOPSC'ye sahip piston motorlu uçaklar, kabul edilebilir bir standartta belirtilen Sınıf B teçhizatlarına ilişkin gereklilikleri karşılayan bir TAWS ile teçhiz edilecektir.

CAT.IDE.A.155 Havada çarpışmayı önleyici sistem (ACAS)

Havada çarpışmayı önleme ile ilgili olarak operasyonel prosedürlerin ve ortak hava sahası kullanım gerekliliklerinin belirlendiği ulusal mevzuat tarafından aksi belirtilmedikçe, 5.700 kg'ın üzerinde MCTOM'ye veya 19'un üzerinde MOPSC'ye sahip türbin motorlu uçaklar ACAS II ile teçhiz edilecektir.

CAT.IDE.A.160 Meteoroloji radar teçhizatı

Aşağıda belirtilen uçaklar, meteoroloji radar teçhizatı ile tespit edilebilecek ve uçuş güzergâhı üzerinde karşılaşılması beklenen oraj veya muhtemel diğer tehlikeli hava şartlarının bulunduğu alanlarda gece veya aletli meteorolojik koşullarda (IMC) işletilmesi halinde, meteoroloji radar teçhizatı ile teçhiz edilecektir:

- (a) Basınçlı uçaklar;
- (b) 5.700 kg'ın üzerinde MCTOM'ye sahip basınçsız uçaklar; ve
- (c) 9'un üzerinde MOPSC'ye sahip basınçsız uçaklar.

CAT.IDE.A.165 Gece buzlanma koşullarındaki operasyonlara ilişkin ek teçhizat

- (a) Gece beklenen ya da mevcut buzlanma koşullarında işletilen uçaklar, buz oluşumunu tespit edecek veya aydınlatacak bir alet ile teçhiz edilecektir.
- (b) Buz oluşumunu aydınlatma aletleri, göz kamaştıracak şekilde parlamaya veya yansımaya sebep olarak, uçuş ekibinin görevlerini yerine getirmesine engel olacak nitelikte olmayacaktır.

CAT.IDE.A.170 Uçuş ekibi dahili telefon sistemi

Birden fazla uçuş ekibi ile işletilen uçaklar, tüm uçuş ekibinin kullanımı için kulaklık seti ve mikrofonlar içeren bir uçuş ekibi dâhili telefon sistemi ile teçhiz edilecektir.

CAT.IDE.A.175 Ekip üyesi dahili telefon sistemi

İlk olarak, 1 Nisan 1965 öncesinde münferit uçuşa elverişlilik sertifikası tanzim edilmiş ve 1 Nisan 1995'te Üye Devletlerden birinde tescil edilmiş uçaklar hariç olmak üzere, 15.000kg'ın üzerinde MCTOM'ye ve 19'un üzerinde MOPSC'ye sahip uçaklar, ekip üyesi dâhili telefon sistemi ile teçhiz edilecektir.

CAT.IDE.A.180 Anons sistemi

19'un üzerinde MOPSC'ye sahip uçaklar, anons sistemi ile teçhiz edilecektir.

CAT.IDE.A.185 Kokpit ses kayıt cihazı

- (a) Aşağıdaki uçaklar, kokpit ses kayıt cihazı (CVR) ile teçhiz edilecektir:
 - (1) 5.700 kg'ın üzerinde MCTOM'ye sahip uçaklar; ve
 - (2) İlk olarak 1 Ocak 1990 tarihinde veya sonra münferit Uçuşa Elverişlilik Sertifikası verilmiş, 5.700 kg veya altında MCTOM'ye ve 9'un üzerinde MOPSC'ye sahip türbinli ve çok motorlu uçaklar.
- (b) 31 Aralık 2018 tarihine kadar, kokpit ses kayıt cihazı, en azından aşağıda belirtilen zamanlarda kaydedilen verileri saklayabilir nitelikte olacaktır:
 - (1) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası 1 Nisan 1998 tarihinde veya sonrasında verilen ve (a)(1)'de belirtilen uçaklar için, son 2 saat;
 - (2) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası 1 Nisan 1998 tarihi öncesinde verilen ve (a)(1)'de belirtilen uçaklar için, son 30 dakika; veya
 - (3) (a)(2)'de belirtilen uçaklar için, son 30 dakika.
- (c) En geç 1 Ocak 2019 tarihine kadar, kokpit ses kayıt cihazı, en azından aşağıda belirtilen sürelerde kaydedilen verileri saklayabilir nitelikte olacaktır:
 - (1) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası 1 Ocak 2012 tarihinde veya sonrasında verilen ve 27.000 kg'ın üzerinde MCTOM'ye sahip uçaklar için, son 25 saat; veya
 - (2) Diğer tüm durumlarda, son 2 saat.

- (d) En geç 1 Ocak 2019 tarihine kadar, CVR, manyetik bant veya manyetik tel dışındaki araçlara kayıt yapacaktır.
- (e) Kokpit ses kayıt cihazı, öngörülen zaman aralığında şunları kaydedecektir:
- (1) Telsiz aracılığıyla kokpitten iletilen veya kokpit tarafından alınan sesli iletişimler;
 - (2) Teçhiz edilmiş olması durumunda, anons ve dâhili telefon sistemlerini kullanmakta olan kokpitteki uçuş ekibi üyelerinin sesli iletişimleri;
 - (3) Aşağıdakiler dâhil kesintisiz olarak kokpitteki ses ortamı:
 - (i) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası, ilk olarak, 1 Nisan 1998 tarihinde veya sonrasında tanzim edilen uçaklarda, kullanılan her bir entegre kulaklık mikrofonu (boom) ve maske mikrofonu tarafından alınan ses sinyalleri;
 - (ii) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası, ilk olarak, 1 Nisan 1998 tarihinden önce tanzim edilen ve (a)(2) maddesinde belirtilen uçaklarda, söz konusu olan durumlarda, kullanılan her bir entegre kulaklık mikrofonu (boom) ve maske mikrofonu tarafından alınan ses sinyalleri;
- ve
- (4) Kulaklık setine veya hoparlöre iletilen seyrüsefer veya yaklaşma yardımcılarını tanımlayan sesler veya sesli sinyaller.
- (f) Kokpit ses kayıt cihazı, uçağın kendi gücü ile çalışmaya başlamasından önce kayıt yapmaya başlayacak ve uçağın artık kendi gücü ile çalışmasının mümkün olmayacağı biçimde uçuşunun sona ermesine kadar kayıt etmeye devam edecektir. Ayrıca, münferit uçuşa elverişlilik sertifikası 1 Nisan 1998 tarihinde veya sonra tanzim edilmiş uçaklar olması halinde, kokpit ses kayıt cihazı, uçağın kendi gücü ile çalışmaya başlamasından önce otomatik olarak kayıt yapmaya başlayacak ve uçağın artık kendi gücü ile çalışmasının mümkün olmayacağı biçimde uçuşunun sona ermesine kadar kayıt etmeye devam edecektir.
- (g) (f) maddesine ilaveten, elektrik gücü mevcudiyetine bağlı olarak kokpit ses kayıt cihazı, aşağıdaki uçaklarda, uçuş başlangıcında motorun çalıştırılmasından önceki kokpit kontrolleri sırasında mümkün olduğunca erken kayıt yapmaya başlayacak ve uçuş sonunda motorun durdurulmasının hemen ardından gerçekleştirilen kokpit kontrollerine kadar kayda devam edecektir.
- (1) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası 1 Nisan 1998 tarihi sonrasında tanzim edilen ve (a)(1) içerisinde belirtilen uçaklar; ya da
 - (2) (a)(2) içerisinde belirtilen uçaklar.
- (h) CVR yayına başlayabilir özellikte değilse, su içerisinde yerinin tespit edilmesine yardımcı olacak bir cihaza sahip olacaktır. En geç 16 Haziran 2018 tarihine kadar, bu cihazın minimum su altı iletim süresi 90 gün olacaktır. CVR yayına başlayabilir özellikte ise, otomatik bir acil durum yer belirleme vericisine sahip olacaktır.

CAT.IDE.A.190 Uçuş verileri kayıt cihazı

- (a) Aşağıdaki uçaklar, verileri dijital olarak kaydeden, saklayan ve verilere kolayca tekrar erişilmesini sağlayan bir uçuş verileri kayıt cihazı (FDR) ile teçhiz edilecektir:

- (1) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Haziran 1990 tarihinde veya sonrasında verilmiş olan ve 5.700 kg üzerinde MCTOM'ye sahip uçaklar;
 - (2) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Haziran 1990 tarihi öncesinde verilmiş olan ve 5.700 kg üzerinde MCTOM'ye sahip türbin motorlu uçaklar; ve
 - (3) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Nisan 1998 tarihinde veya sonrasında verilmiş, 5.700 kg veya altında MCTOM'ye ve 9'un üzerinde MOPSC'ye sahip türbinli ve çok motorlu uçaklar.
- (b) FDR:
- (1) 27.000 kg'nın altında MCTOM'ye sahip, (a)(2) içerisinde belirtilen uçaklarda, zamanı, irtifayı, hava hızını, normal hızı ve istikameti kaydedecek ve asgari son 25 saatlik kaydedilen verileri muhafaza edebilir kapasitede olacak;
 - (2) 27.000 kg'nın altında MCTOM'ye sahip, münferit uçuşa elverişlilik sertifikası verilmiş ilk olarak 1 Ocak 2016 tarihinden önce verilmiş olan ve (a)(1) içerisinde belirtilen uçaklarda, uçağın uçuş yolunun, hızının, durumunun, motor gücünün ve kaldırma ve sürüklenme donanımları konfigürasyonunun doğru bir şekilde tespit edilebilmesi için gerekli olan parametreleri kaydedecek ve asgari son 25 saatlik kaydedilen verileri muhafaza edebilir kapasitede olacak;
 - (3) 27.000 kg'nın üzerinde MCTOM'ye sahip, münferit uçuşa elverişlilik sertifikası verilmiş ilk olarak 1 Ocak 2016 tarihinden önce verilmiş olan, (a)(1) ve (a)(2)'de belirtilen uçaklarda, uçağın uçuş yolunun, hızının, durumunun, motor gücünün ve konfigürasyonunun ve operasyonunun doğru bir şekilde tespit edilebilmesi için gerekli olan parametreleri kaydedecek ve asgari son 25 saatlik kaydedilen verileri muhafaza edebilir kapasitede olacak;
 - (4) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Ocak 2016 tarihinden önce verilmiş ve (a)(3) maddesinde belirtilen uçaklar olması halinde, uçağın uçuş yolunun, hızının, durumunun, motor gücünün ve kaldırma ve sürüklenme donanımları konfigürasyonunun doğru bir şekilde tespit edilebilmesi için gerekli olan parametreleri kaydedecek ve asgari son 10 saatlik kaydedilen verileri muhafaza edebilir kapasitede olacak; ya da
 - (5) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Ocak 2016 tarihinde veya sonrasında verilmiş, (a)(1) ve (a)(3)'te belirtilen uçaklarda, uçağın uçuş yolunun, hızının, durumunun, motor gücünün ve konfigürasyonunun ve operasyonunun doğru bir şekilde tespit edilebilmesi için gerekli olan parametreleri kaydedecek ve asgari son 25 saatlik kaydedilen verileri muhafaza edebilir kapasitede olacak;
- (c) Veriler, uçuş ekibince görüntülenen bilgiler ile doğru bağdaşım sağlayan uçak kaynaklarından elde edilecektir.
- (d) FDR, uçağın kendi gücü ile hareket edebilir duruma gelmesinden önce kayıt etmeye başlayacak ve uçağın kendi gücü ile hareket edemez duruma gelmesinin ardından kayıt etmeyi kesecektir. Ayrıca, münferit uçuşa elverişlilik sertifikası 1 Nisan 1998 tarihinde veya sonrasında verilmiş uçaklar olması halinde, FDR, uçağın kendi gücü ile hareket edebilir duruma gelmesinden önce otomatik olarak kayıt etmeye başlayacak ve uçağın kendi gücü ile hareket edemez duruma gelmesinin ardından otomatik olarak kayıt etmeyi kesecektir.

- (e) FDR yayına başlayabilir özellikte değilse, su içerisinde yerinin tespit edilmesine yardımcı olacak bir cihaza sahip olacaktır. En geç 16 Haziran 2018 tarihine kadar, bu cihazın minimum su altı iletim süresi 90 gün olacaktır. FDR yayına başlayabilir özellikte ise, otomatik bir acil durum yer belirleme vericisine sahip olacaktır.

CAT.IDE.A.195 Veri bağlantısı kaydı

- (a) İlk olarak 8 Nisan 2014 tarihinde veya sonrasında münferit uçuşa elverişlilik sertifikası verilmiş, veri bağlantısı iletişimleri kurabilme kapasitesine sahip olan ve bir kokpit ses kayıt cihazı ile teçhiz edilmesi gereken uçaklar, uygun olan durumlarda, kayıt cihazına şunları da kaydedecektir:
- (1) Aşağıdaki uygulamalar için geçerli olan mesajlar dâhil olmak üzere, uçağa gelen ve uçaktan yapılan ATS haberleşmeleri ile ilgili veri bağlantısı iletişim mesajları:
 - (i) Veri bağlantısı başlangıcı;
 - (ii) Kontrolör – pilot haberleşmesi;
 - (iii) Yapılan denetim (izleme);
 - (iv) Uçuş bilgileri;
 - (v) Sistem yapısı elverdiği ölçüde, hava aracı yayın denetimi;
 - (vi) Sistem yapısı elverdiği ölçüde, hava aracı operasyonel kontrol verileri; ve
 - (vii) Sistem yapısı elverdiği ölçüde, grafikler;
 - (2) Veri bağlantısı haberleşmeleri ile ilgili olan ve uçaktan ayrı saklanan her türlü ilgili kayda bağdaşım (korelasyon) sağlayan bilgiler; ve
 - (3) Sistem yapısı dikkate alınarak, veri bağlantısı haberleşme mesajlarının zamanına ve önceliğine dair bilgiler.
- (b) Kayıt cihazı, verileri ve bilgileri kaydeden ve saklayan dijital bir yöntem ve bu verilere tekrar erişilebilmesini sağlayan bir yöntem kullanacaktır. Kayıt yöntemi, verilerin yerde kaydedilmiş olan verilerle eşleştirilmesine olanak tanıyacaktır.
- (c) Kayıt cihazı, kaydedilen verileri en azından CAT.IDE.A.185 içerisinde kokpit ses kayıt cihazları için belirtilen süreler kadar muhafaza edebilir kapasitede olacaktır.
- (d) Kayıt cihazı yayına başlayabilir özellikte değilse, su içerisinde yerinin tespit edilmesine yardımcı olacak bir cihaza sahip olacaktır. En geç 16 Haziran 2018 tarihine kadar, bu cihazın minimum su altı iletim süresi 90 gün olacaktır. Kayıt cihazı yayına başlayabilir özellikte ise, otomatik bir acil durum yer belirleme vericisine sahip olacaktır.
- (e) Kayıt cihazının başlatma ve sonlandırma mantığı için geçerli olan şartlar, CAT.IDE.A.185 (d) ve (e) içerisinde yer alan kokpit ses kayıt cihazı başlatma ve sonlandırma mantığı için geçerli olan şartlarla aynıdır.

CAT.IDE.A.200 Kombine kayıt cihazı

CVR ve FDR şartlarına uyum sağlama işlemi aşağıda belirtilen şekilde de gerçekleştirilebilir:

- (a) Uçağın sadece bir adet CVR veya bir adet FDR ile teçhiz edilmesi gereken durumlarda, bir adet uçuş verileri ve kokpit sesi kombine kayıt cihazı ile;
- (b) 5.700 kg veya altında MCTOM'ye sahip uçakların bir adet CVR ve bir adet FDR ile teçhiz edilmesi gereken durumlarda, bir adet uçuş verileri ve kokpit sesi kombine kayıt cihazı ile; ya da
- (c) 5.700 kg üzerinde MCTOM'ye sahip uçakların bir adet CVR ve bir adet FDR ile teçhiz edilmesi gereken durumlarda, iki adet uçuş verileri ve kokpit sesi kombine kayıt cihazı ile.

CAT.IDE.A.205 Koltuklar, koltuk emniyet kemerleri, emniyet bağları ve çocuk emniyet sistemleri

- (a) Uçaklar, şunlarla teçhiz edilecektir:
 - (1) 24 aylık ve üzerindeki her bir yolcu için koltuk veya yatak;
 - (2) (3)'te belirtilenler hariç olmak üzere, her bir yolcu koltuğu için bir emniyet kemeri ve her bir yatak bir emniyet bağları;
 - (3) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 8 Nisan 2015 tarihinde veya sonrasında verilmiş olan, 5.700 kg'ın altında MCTOM'ye veya 9'un altında MOPSC'ye sahip olan uçaklar için, her bir yolcu koltuğunda üst gövde için omuz bağı da bulunan bir kemeri ve her bir yatak için bağlama kemerleri;
 - (4) 24 aydan daha küçük her bir bebek için bir adet çocuk emniyet sistemi (CRD);
 - (5) Konumları aşağıda belirtilen şekilde, ani yavaşlama sırasında oturanın gövdesini otomatik olarak zapt eden bir gereci içeren omuz bağı dâhil emniyet kemeri:
 - (i) Her bir uçuş ekibi koltuğunda ve pilot koltuğunun yanındaki herhangi koltukta;
 - (ii) Kokpitte bulunan her gözlemci koltuğunda;
 - (6) Gerekli sayıdaki asgari kabin ekibi için her koltukta üst gövdeyi zapt eden omuz bağı dâhil bir emniyet kemeri.
- (b) Üst gövde emniyet sistemi olan tüm emniyet kemerleri:
 - (1) Tek noktalı açma düğmesine sahip olacak;
 - (2) Gerekli sayıdaki asgari kabin ekibi koltuklarında, birbirinden bağımsız olarak kullanılacak iki adet omuz kayışı ve bir adet emniyet kemerine sahip olacaktır.
 - (3) Uçuş ekibi koltuklarında ve pilot koltuğunun yanında olan herhangi bir koltukta:
 - (i) Birbirinden bağımsız olarak kullanılacak iki adet omuz bağı ve bir adet emniyet kemerine sahip olacak; ya da
 - (ii) Aşağıdaki uçaklar için bağımsız olarak kullanılabilen bir çapraz omuz bağı ve bir adet emniyet kemerine sahip olacak:
 - (A) Geçerli sertifikasyon şartlarında tanımlanan acil iniş dinamik koşullarına uygun, 5.700 kg'ın altında MCTOM'ye ve 9'un altında MOPSC'ye sahip olan uçaklar;

- (B) Geçerli sertifikasyon şartlarında tanımlanan acil iniş dinamik koşullarına uygun olmayan ve münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 28 Ekim 2014 tarihinden önce verilmiş olan, 5.700 kg'ın altında MCTOM'ye ve 9'un altında MOPSC'ye sahip olan uçaklar; ve
- (C) CS-VLA veya muadili ve CS-LSA veya muadili kapsamında sertifikalandırılmış uçaklar.

CAT.IDE.A.210 Emniyet kemerinizi bağlayınız ve sigara içilmez işaretleri

Kokpitten tüm yolcu koltuklarının görünmediği uçaklar, tüm yolculara ve kabin ekibine ne zaman emniyet kemerlerinin takılması ve ne zaman sigara içilmemesi gerektiğini gösteren bir cihazla teçhiz edilecektir.

CAT.IDE.A.215 İç kapılar ve perdeler

Uçaklar, şunlarla teçhiz edilecektir:

- (a) 19'un üzerinde MOPSC'ye sahip uçaklar için, yolcu kabini ile kokpit arasında, üzerinde "sadece ekip içindir (crew only)" levhası bulunan bir kapı ve yolcuların kapıyı, uçuş ekibi üyelerinden birinin izni olmaksızın açmalarını engelleyici bir kilitleme aracı;
- (b) Acil durum çıkış imkânına sahip bir yolcu kabinini diğerinden ayıran kapıları açmak için kolayca erişilebilir bir araç;
- (c) Herhangi bir yolcu koltuğundan gerekli bir acil durum çıkışına ulaşmak üzere, yolcu kabinini diğer alanlardan ayıran herhangi bir kapı aralığından veya perdeden geçmeyi gerektiren durumlarda, kapıyı veya perdeyi açık konumda sabitleyecek bir araç;
- (d) Yolcu acil durum çıkışlarına geçiş yolu olan her bir iç kapının üzerinde veya perdenin yanında, kalkış ve iniş sırasında açık konumda sabitlenmesi gerektiğini belirten bir levha; ve
- (e) Normal koşullarda yolcuların erişimine açık olan ve yolcular tarafından kilitlenebilen tüm kapıların ekip üyeleri tarafından kilitlerinin açılmasını sağlayan bir araç.

CAT.IDE.A.220 İlk yardım çantası

- (a) Uçaklar, Tablo 1'e uygun bir şekilde ilk yardım çantaları ile teçhiz edilecektir.

Tablo 1 – Gerekli ilk yardım çantası	
Yerleşik yolcu koltuğu sayısı	Gerekli ilk yardım çantası
0-100	1
101-200	2
201-300	3
301-400	4
401-500	5
501 ve üzeri	6

- (b) İlk yardım çantaları:

(1) Kullanılmak istendiğinde kolayca erişilebilir durumda olacak; ve

(2) Güncel tutulacaktır.

CAT.IDE.A.225 Acil durum tıbbi yardım çantası

- (a) 30'un üzerinde MOPSC'ye sahip uçaklar, yeterli tıbbi yardımın mevcut olduğu tahmin edilen bir havaalanına normal seyir hızında 60 dakikalık uçuş süresinden daha uzak bir güzergâhta uçurulabilmesi için bir acil durum tıbbi yardım çantası ile teçhiz edilecektir.
- (b) Sorumlu kaptan pilot, ilacın sadece uygun niteliklere sahip kişiler tarafından verilmesini temin edecektir.
- (c) (a)'da belirtilen acil durum tıbbi yardım çantası:
 - (1) Toz ve nem tutmaz özelliğe sahip olacak;
 - (2) Yetkisiz kişilerin erişmesi önlenecek bir şekilde taşınacak; ve
 - (3) Güncel tutulacaktır.

CAT.IDE.A.230 İlk yardım oksijeni

- (a) 25.000 fit'in üzerindeki irtifalarda işletilen basınçlı uçaklar, asgari bir kabin ekibi üyesinin gerektiği operasyonlarda, bir kabin basınç kaybını takiben fizyolojik nedenlerden dolayı oksijene ihtiyaç duyabilecek yolcular için bir saf oksijen kaynağı ile teçhiz edilecektir.
- (b) (a)'da belirtilen oksijen kaynağı, kuru havada standart sıcaklık (STPD) şartlarında yolcu başına dakikada en az 3 litrelik bir ortalama akış hızı kullanılarak hesaplanacaktır. Bu oksijen kaynağı, kabin irtifası 8.000 fit'i aşan, ancak 15.000 fit'ten de fazla olmayan irtifalarda karşılaşılan bir kabin basınç kaybının ardından, uçuşun geri kalanında, taşınan yolcuların en az %2'sine ancak her koşulda en az 1 kişiye yetecek miktarda olacaktır.
- (c) Her zaman yeterli sayıda, ancak tüm koşullarda asgari 2 kişiye yetecek sayıda dağıtım ünitesi; kaynağın kabin ekibi tarafından kullanılmasını sağlayacak imkânlarla teçhiz edilmiş halde bulunacaktır.
- (d) İlk yardım oksijeni teçhizatları, her kullanıcı için dakikada en az 4 litrelik STPD'lik bir kütle akışı sağlayacak nitelikte olacaktır.

CAT.IDE.A.235 Takviye oksijen – basınçlı uçaklar

- (a) 10.000 fit üzerindeki basınç irtifalarında işletilen basınçlı uçaklar, Tablo 1'e uygun oksijen kaynaklarını depolayabilen ve dağıtabilen takviye oksijen teçhizatı ile teçhiz edilecektir.
- (b) 25.000 fit üzerindeki basınç irtifalarında işletilen basınçlı uçaklar, şunlarla teçhiz edilecektir:
 - (1) Uçuş ekibi üyeleri için çabuk takılabilen türde maskeler;
 - (2) Her bir gerekli kabin ekibi üyesi tarafından kullanılmak üzere derhal oksijen temininin yapılması için, yolcu kabini boyunca eşit bir şekilde dağıtılmış maskelerle beraber yeterli sayıda yedek çıkışlar ve maskeler veya taşınabilir oksijen üniteleri;

- (3) Oturduğu yere bakılmaksızın her bir kabin ekibi üyesine, ilave ekip üyesine ve yolcu koltuklarında oturanlara ulaşabilen, oksijen ikmal terminallerine bağlı bir oksijen dağıtım ünitesi; ve
- (4) Herhangi bir basınç kaybı durumu halinde uçuş ekibini uyaracak bir cihaz.
- (c) Uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 8 Kasım 1998 sonrasında tanzim edilmiş olan ve 25.000 fit yükseklik üzerinde işletilen uçaklarda ya da 25.000 fitte veya bunun altında işletilen ve 4 dakika içerisinde emniyetli bir biçimde 13.000 fit'e alçalamayan uçaklarda, (b)(3)'te belirtilen münferit oksijen dağıtım üniteleri otomatik açılabilir nitelikte olacaktır.
- (d) (b)(3) ve (c)'de belirtilen dağıtım ünitelerinin ve çıkışlarının toplam sayısı koltukların sayısından en az %10 daha fazla olacaktır. Fazla birimler, yolcu kabini içerisinde eşit biçimde dağıtılacaktır.
- (e) (a)'ya bakılmaksızın, 25.000 fit üzerindeki yüksekliklerde uçmak üzere sertifikalandırılmamış uçaklar için, kabin ekibi üyesine/üyelerine, ilave ekip üyesine/üyelerine ve yolcuya/yolculara ilişkin oksijen kaynağı şartları, tüm gerekli kabin ekibi üyeleri ve yolcuların en az %10'luk bir kısmı için şart olacak şekilde, uçağın uçulacak uçuş güzergâhının herhangi bir noktasında 4 dakika içerisinde emniyetli bir şekilde 13.000 fit'lik kabin basınç yüksekliğine alçalabilecek durumda olması halinde, 10.000 fit ve 13.000 fit kabin basınç yükseklikleri arasındaki tüm uçuş zamanına indirgenebilir.
- (f) Tablo 1'in 1inci satırının (b)(1) maddesindeki ve 2nci satırındaki gerekli asgari kaynak, uçağın azami sertifikalandırılmış operasyon irtifasından 10 dakika içinde 10.000 fite kadar sabit oranlı alçalması ile bunun ardından 10.000 fitte 20 dakika kalınması için gerekli olacak kadar oksijen miktarını kapsayacaktır.
- (g) Tablo 1'in 1inci satırının 1(b)(2) maddesindeki gerekli asgari kaynak, uçağın azami sertifikalandırılmış operasyon irtifasından 10 dakika içinde 10.000 fite kadar sabit oranlı alçalması ile bunun ardından 10.000 fitte 110 dakika kalınması için gerekli olacak kadar oksijen miktarını da kapsayacaktır.
- (h) Tablo 1'in 3üncü satırındaki gerekli asgari kaynak, uçağın azami sertifikalandırılmış operasyon irtifasından 10 dakika içinde 15.000 fite kadar sabit oranlı alçalması için gerekli olan oksijen miktarını kapsayacaktır.

Tablo 1 – Basınçlı uçaklar için asgari oksijen gereksinimleri	
Kaynağı kullanacaklar:	Süre ve kabin basınç irtifası
1) Kokpit görevine sahip, kokpit koltuklarda oturan herkes	(a) Kabin basınç irtifasının 13.000 fiti aştığı durumlarda tüm uçuş süresi. (b) Kabin basınç irtifasının 10.000 fiti aştığı ancak 13.000 fiti aşmadığı uçuş süresinin bu irtifalardaki ilk 30 dakikadan sonra geriye kalan kısmı (ancak her halükarda aşağıdakilerden daha az olmayacaktır): (1) 25.000 fiti aşmayan irtifalarda uçmak için sertifikalandırılmış uçaklarda 30 dakikalık kaynak ve (2) 25.000 fitin üzerindeki irtifalarda uçmak için sertifikalandırılmış uçaklarda 2 dakikalık kaynak.
2) Gerekli kabin ekibi üyeleri	(a) Kabin basınç irtifasının 13.000 fiti aştığı durumlarda tüm uçuş süresi (ancak 30 dakikalık bir kaynaktan daha az olmayacaktır).

	(b) Kabin basınç irtifasının 10.000 fiti aştığı ancak 13.000 fiti aşmadığı uçuş süresinin bu irtifalardaki ilk 30 dakikadan sonra geriye kalan kısmı.
3) Yolcuların %100'ü *	Kabin basınç irtifasının 15.000 fiti aştığı durumlarda tüm uçuş süresi (ancak her halükarda 10 dakikalık bir kaynaktan daha az olmayacaktır).
4) Yolcuların %30'u *	Kabin basınç irtifasının 14.000 fiti aştığı ancak 15.000 fiti aşmadığı durumlarda tüm uçuş süresi.
5) Yolcuların %10'u *	Kabin basınç irtifasının 10.000 fiti aştığı ancak 14.000 fiti aşmadığı uçuş süresinin bu irtifalardaki ilk 30 dakikadan sonra geriye kalan kısmı.

* Tablo 1'deki yolcu sayıları, 24 aydan daha küçükler de dâhil olmak üzere, uçakta fiilen taşınan yolcuları ifade etmektedir.

CAT.IDE.A.240 Takviye oksijen – basınçsız uçaklar

10.000 fit üzerindeki basınç irtifalarında işletilen basınçsız uçaklar, Tablo 1'e uygun oksijen kaynaklarını depolayabilen ve dağıtabilen takviye oksijen teçhizatı ile teçhiz edilecektir.

Non-pressurised aeroplanes operated at pressure altitudes above 10 000 ft shall be equipped with supplemental oxygen equipment capable of storing and dispensing the oxygen supplies in accordance with Table 1.

Tablo 1 – Basınçsız uçaklar için asgari oksijen gereksinimleri	
Kaynağı kullanacaklar:	Süre ve kabin basınç irtifası
1) Kokpit görevine sahip, kokpit koltuklarında oturan herkes ve uçuş ekibini görevlerini ifa etmelerine yardımcı olan ekip üyeleri	10.000 fit'in üzerindeki basınç irtifalarında tüm uçuş süresi.
2) Gerekli kabin ekibi üyeleri	13.000 fit'in üzerindeki basınç irtifalarında tüm uçuş süresi ve 10.000 fit'in üzerinde ancak 13.000 fit'i geçmeyen basınç irtifalarında 30 dakikadan üzerindeki bir süre.
3) İlave ekip üyeleri ve yolcuların %100'ü *	13.000 fit'in üzerindeki basınç irtifalarında tüm uçuş süresi.
4) Yolcuların %10'u *	10.000 fit'in üzerindeki ancak 13.000 fit'i geçmeyen basınç irtifalarında 30 dakikadan sonraki tüm uçuş süresi.

* Tablo 1'deki yolcu sayıları, 24 aydan daha küçükler de dâhil olmak üzere, uçakta fiilen taşınan yolcuları ifade etmektedir.

CAT.IDE.A.245 Ekip koruyucu solunum teçhizatı

(a) Basınçlı tüm uçaklar ile 5.700 kg üzerinde MCTOM'ye veya 19 koltuğun üzerinde MOPSC'ye sahip basınçsız uçaklar, gözleri, burnu ve ağzı koruyacak ve en az 15 dakikalık bir süre boyunca:

(1) Kokpitte bulunan görevli her bir uçuş ekibi üyesine oksijen sağlayacak;

- (2) Kendi istasyonu yakınındaki gerekli her bir kabin ekibi üyesine solunum gazı sağlayacak; ve
- (3) Birden fazla uçuş ekibi ve kabin ekibi üyesi olmadan işletilen uçakların olduğu durumlarda, kendi istasyonu yakınında bir uçuş ekibi üyesi için taşınabilir bir koruyucu solunum teçhizatından solunum sağlayacak bir koruyucu solunum teçhizatı (PBE) ile teçhiz edilecektir.
- (b) Uçuş ekibini kullanımına sunulmuş olan PBE'ler, kokpitte uygun biçimde yerleştirilmiş olacak ve gerekli her bir uçuş ekibi üyesinin derhal kullanabilmesi için kendilerine ait görev istasyonunda kolay ulaşılabilir durumda olacaktır.
- (c) Kabin ekibini kullanımına sunulmuş olan PBE'ler, gerekli her bir kabin ekibi üyesinin görev istasyonu yanına yerleştirilmiş olacaktır.
- (d) Uçaklar, CAT.IDE.A.250'de belirtilen portatif yangın söndürücülerin yanına veya portatif yangın söndürücünün kargo bölümünde yer alması halinde, söz konusu kargo bölümü girişinin yanına yerleştirilmiş ilave bir taşınabilir PBE ile teçhiz edilecektir.
- (e) Kullanılmakta olan PBE, CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 ve CAT.IDE.A.330'de belirtilen iletişim araçlarının kullanımına engel olmayacaktır.

CAT.IDE.A.250 Portatif yangın söndürücüler

- (a) Uçaklar, kokpit içerisine en az bir adet portatif yangın söndürücü ile teçhiz edilecektir.
- (b) Ana yolcu kabini üzerinde bulunmayan her bir galey içerisinde veya galey içerisinde kullanılmak üzere kolayca erişilebilecek bir konumda, en az bir adet portatif yangın söndürücü yerleştirilmiş olacaktır.
- (c) Her bir A veya B sınıfı kargo veya bagaj bölmesinde ve her bir E sınıfı kargo bölmesinde uçuş sırasında ekip üyeleri tarafından erişilebilecek en az bir adet portatif yangın söndürücü kullanım için hazır bulundurulacaktır.
- (d) Gerekli yangın söndürücülerde kullanılacak söndürme maddesinin türü ve miktarı, yangın söndürücünün kullanılmasının planlandığı kabinde meydana gelebilecek yangın tipine ve insanların bulunduğu kabinlerdeki zehirli gaz konsantrasyonu tehlikesini en aza indirmeye uygun olacaktır.
- (e) Uçaklar, her bir yolcu kabininde kullanım için uygun bir yere yerleştirilecek, en azından Tablo 1'e uygun sayıda portatif yangın söndürücü ile teçhiz edilecektir.

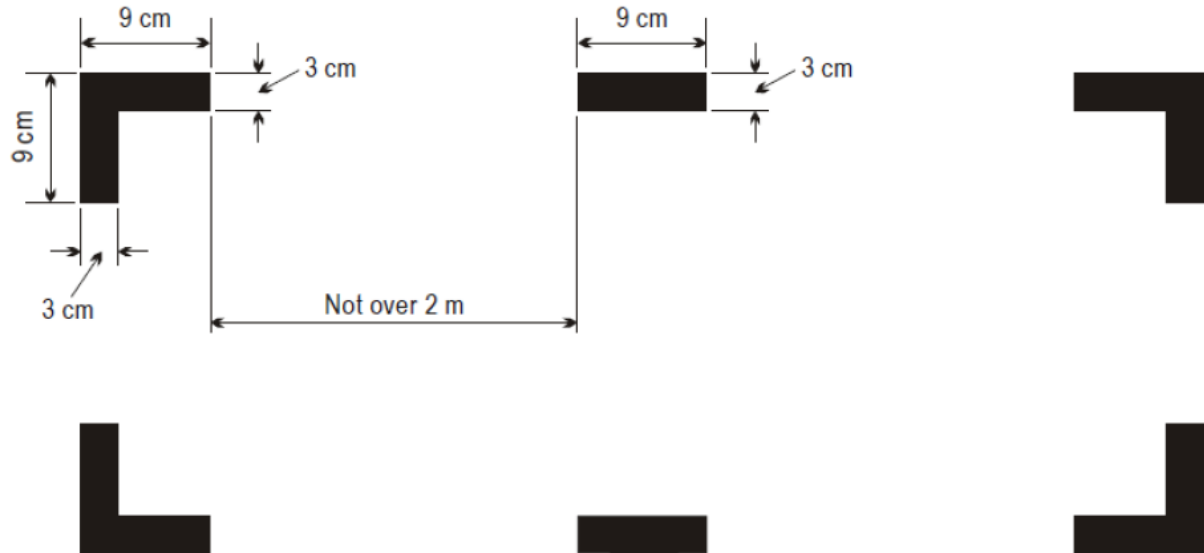
Tablo 1 - Portatif yangın söndürücü sayısı	
MOPSC	Yangın söndürücü sayısı
7-30	1
31-60	2
61-200	3
201-300	4
301-400	5
401-500	6
501-600	7
601 veya üzeri	8

CAT.IDE.A.255 Balta ve levye

- (a) 5.700 kg'ın üzerinde MCTOM'ye veya 9'un üzerinde MOPSC'ye sahip uçaklar, kokpitte en az bir adet balta veya levye ile teçhiz edilecektir.
- (b) 200'ün üzerinde MOPSC'ye sahip uçaklar için, en arkadaki galey alanına veya ona yakın bir yere ilave bir balta veya levye yerleştirilecektir.
- (c) Yolcu kabininde bulunan baltalar ve levyeler, yolcular tarafından görünmeyecek bir biçim ve konumda olacaktır.

CAT.IDE.A.260 Müdahale noktalarının işaretlenmesi

Acil bir durumda kurtarma ekipleri tarafından müdahale amaçlı kullanılmaya uygun uçak gövdesinde alanlar işaretlenecekse, bu alanlar Şekil 1'de gösterildiği şekilde işaretlenecektir.



Şekil 1 – Müdahale noktalarının işaretlenmesi

CAT.IDE.A.265 Acil durum tahliye araçları

- (a) Yolcu acil durum çıkış eşiği yerden 1.83 m (6 fit)'den daha yüksekte olan uçaklar, her bir mevcut çıkış için acil durum anında yolcuların ve ekibin yere emniyetli bir biçimde ulaşmasını sağlayacak araçlarla teçhiz edilecektir.
- (b) (a)'ya bakılmaksızın, söz konusu araçların, uçak yerde, iniş takımları açık konumda ve flaplar iniş veya kalkış konumunda, hangi flap konumu yerden daha yüksek ise, kaçış yolunun son bulunduğu uçak yapısındaki belirlenmiş yerinin yerden yüksekliği 1.83 metreden az olan kanat üstü çıkışlar için tedarik edilmesi gerekmektedir.
- (c) Acil durum çıkışının en alçak noktası yerden 1.83 m'den (6 fitten) fazla olduğundan uçuş ekibi için ayrı bir acil durum çıkışı gereken uçaklar, tüm uçuş ekibi üyelerinin acil durumda emniyetli bir şekilde yere inmelerine yardımcı olacak bir araca sahip olacaktır.
- (d) (a) ve (c) içerisinde belirtilen yükseklikler;

- (1) İniş takımları açık durumda; ve
- (2) 31 Mart 2000 tarihinden sonra verilmiş bir tip sertifikası olan uçaklar için, iniş takımları bir veya birden fazla ayağının bozulması veya açılmaması sonrasında ölçülecektir.

CAT.IDE.A.270 Megafonlar

60'ın üzerinde MOPSC'ye sahip olan ve bir veya daha fazla yolcu taşıyan uçaklar, acil durum tahliyesi sırasında ekip üyeleri tarafından kullanılmak üzere kolayca ulaşılabilir, taşınabilir, pilli megafonlar ile aşağıda belirtilen miktarlarda teçhiz edilecektir:

- (a) Her yolcu kabini için:

Tablo 1 – Megafon sayısı	
Yolcu koltuk konfigürasyonu	Megafon sayısı
61-99	1
100 veya üzeri	2

- (b) Birden fazla yolcu kabinine sahip uçaklar için ve toplam yolcu koltuk konfigürasyonu 60'ın üzerinde olan tüm durumlarda en az bir adet megafon mevcut olacaktır.

CAT.IDE.A.275 Acil durum aydınlatması ve işaretleme

- (a) 9'un üzerinde MOPSC'ye sahip olan uçaklar, uçağın tahliyesini kolaylaştırmak amaçlı ve bağımsız bir güç kaynağına sahip acil durum aydınlatma sistemi ile teçhiz edilecektir.
- (b) 19'un üzerinde MOPSC'ye sahip olan uçaklarda, (a) içerisinde belirtilen acil durum aydınlatma sistemi aşağıdakileri içerecektir:
 - (1) Genel kabin aydınlatma kaynakları;
 - (2) Zemin acil durum çıkışı alanlarında iç aydınlatma;
 - (3) Aydınlatılmış acil durum çıkış işaretleri ve yer işaretçileri;
 - (4) Tip sertifikası veya muadili 1 Mayıs 1972 tarihinden önce çıkarılmış olan uçakların gece uçuşu yapmakta olduğu durumlarda, kanat üstü çıkışların ve iniş yardım araçlarının gerekli olduğu tüm çıkışların etrafına dış acil durum ışıklandırması;
 - (5) Tip sertifikası veya muadili 30 Nisan 1972 tarihinden sonra çıkarılmış olan ve gece uçuşu yapmakta olan uçaklar için, tüm yolcu acil durum çıkışlarında dış acil durum ışıklandırması; ve
 - (6) Tip sertifikası, ilk olarak, 31 Aralık 1957 tarihinde veya sonrasında tanzim edilmiş olan uçaklar için, yolcu kabinlerinde zemin acil durum çıkışlarına kaçış yolu işaret sistemi/sistemleri.
- (c) 19 veya daha az MOPSC'ye sahip olan ve EASA'nın uçuşa elverişlilik kuralları esas alınarak tip sertifikası alan uçaklar için, (a)'da belirtilen acil durum aydınlatma sistemi (b)(1) ila (3) içerisinde belirtilen teçhizatları içerecektir.
- (d) 19 veya daha az MOPSC'ye sahip olan ve EASA'nın uçuşa elverişlilik kuralları esas alınarak tip sertifikası almayan uçaklar için, (a)'da belirtilen acil durum aydınlatma sistemi (b)(1) içerisinde belirtilen teçhizatları içerecektir.

- (e) 9 veya daha az MOPSC'ye sahip ve gece işletilen uçaklar, uçağın tahliyesini kolaylaştırma maksatlı genel kabin aydınlatma kaynakları ile teçhiz edilecektir.

CAT.IDE.A.280 Acil durum yer belirleme vericisi (ELT)

- (a) 19'un üzerinde MOPSC'ye sahip uçaklar, en azından aşağıdakilerle teçhiz edilecektir:
- (1) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Temmuz 2008 tarihinden sonra verilmiş uçaklar için, birisi otomatik olacak iki adet ELT veya CAT.GEN.MPA.210 gerekliliklerini sağlayan bir hava aracı yer belirleme aracı ve bir adet ELT ya da
 - (2) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Temmuz 2008 tarihinde veya öncesinde verilmiş uçaklar için, bir adet otomatik ELT ya da herhangi bir tipte iki adet ELT ya da CAT.GEN.MPA.210 gerekliliklerini sağlayan bir adet hava aracı yer belirleme aracı.
- (b) 19 veya daha az MOPSC'ye sahip uçaklar, en azından aşağıdakilerle teçhiz edilecektir:
- (1) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Temmuz 2008 tarihinden sonra verilmiş uçaklar için, bir adet otomatik ELT veya CAT.GEN.MPA.210 gerekliliklerini sağlayan bir adet hava aracı yer belirleme aracı ya da
 - (2) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Temmuz 2008 tarihinde veya öncesinde verilmiş uçaklar için, herhangi bir tipte bir adet ELT veya CAT.GEN.MPA.210 gerekliliklerini sağlayan bir adet hava aracı yer belirleme aracı.
- (c) Herhangi bir tipteki ELT, aynı anda 121.5 MHz ve 406 MHz üzerinden yayın yapabilir kapasitede olacaktır.

CAT.IDE.A.285 Su üzerinden gerçekleştirilen uçuş

- (a) Aşağıdaki uçaklarda, kullanan kişinin koltuğundan veya yatağından kolayca erişebileceği bir konuma yerleştirilmiş, uçaktaki her kişi bir can yeleği veya 24 aylıktan daha küçük her bebek için eşdeğer bir yüzdürme teçhizatı bulunacaktır:
- (1) Kıyıdan 50 NM'nin üzerinde bir mesafede su üzerinden işletilen veya kalkış veya yaklaşma yolu fazlasıyla su üzerine meyilli olan ve bu nedenle bir acil durumunda suya mecburi iniş yapılması ihtimalinin yüksek olduğu bir havaalanından kalkış yapan veya havaalanına iniş yapan kara uçakları; ve
 - (2) Su üzerinden işletilen deniz uçakları.
- (b) Her can yeleği veya muadil münferit yüzdürme teçhizatı, kişilerin yerinin tespit edilmesini kolaylaştırmak için bir elektrikli aydınlatma cihazına sahip olacaktır.
- (c) Su üzerinden işletilen deniz uçakları aşağıdakilerle teçhiz edilecektir:
- (1) Deniz uçağının su üzerinde demirlenmesini, sabitlenmesini veya manevra yapmasını kolaylaştırmak için gerekli olan, uçağın boyutuna, ağırlığına ve kullanım özelliklerine uygun bir çapa ve başka gerekli bir teçhizat; ve
 - (2) Uygulanabilir olduğu durumlarda, Denizde Çarpışmayı Önleme Amaçlı Uluslararası Mevzuatlarda belirtildiği şekilde sesli sinyaller oluşturacak teçhizat.

- (d) Acil inişi yapmaya uygun herhangi bir kara parçasından aşağıda belirtilenlere tekabül eden mesafelerden daha uzak olan mesafede su üzerinden işletilen uçaklar, (e)'de belirtilen teçhizatlarla teçhiz edilecektir:
- (1) Uçuş rotasının veya planlanmış sapmaların herhangi bir noktasında, kritik motoru/motorları çalışmaz halde bir havaalanına kadar uçuşunu devam ettirebilecek durumdaki uçak için, seyir hızında 120 dakika veya 400 NM, hangisi daha kısa ise veya
 - (2) Diğer tüm uçaklar için seyir hızında 30 dakika veya 100 NM, hangisi daha kısa ise.
- (e) (d) kapsamındaki uçaklar aşağıdaki teçhizatları taşıyacaktır:
- (1) Tanımlanmış en geniş kapasiteye sahip bir botun kaybedilmesi durumunda, acil durumda kullanıma hazır ve botların tanımlanmış kapasitelerinin üzerindeki denge ve oturma kapasitelerinin uçak içerisindeki herkesi alacak biçimde yerleştirilmiş, uçaktaki herkesi taşımaya yetecek sayıda cankurtaran botları;
 - (2) Her cankurtaran botunda bir adet hayatta kalma yer belirleme ışığı;
 - (3) Gerçekleştirilecek uçuşa uygun şekilde, yaşamı devam ettirmek için gerekli araçları sağlayacak cankurtaran teçhizatı ve
 - (4) En az iki adet hayatta kalma ELT'si.
- (f) En geç 1 Ocak 2019 tarihine kadar, 27.000 kg'ın üzerinde MCTOM'ye ve 19'un üzerinde MOPSC'ye sahip uçaklar ile 45.500 kg'ın üzerinde MCTOM'ye sahip tüm uçaklar, aşağıdakiler haricinde, 8.8 kHz \pm 1 kHz frekansında çalışan, güvenli bir şekilde monte edilmiş bir su altı yer tespit cihazı ile donatılacaktır:
- (1) Uçak, kıyıdan en fazla 180 NM uzak olduğu rotalar üzerinde işletildiğinde; veya
 - (2) Uçak, uçağın ciddi hasar gördüğü bir kazanın ardından uçuş sonu noktasının konumunu doğru bir şekilde belirlemek için güçlü ve otomatik araçlar ile donatıldığında.

CAT.IDE.A.305 Hayatta kalma teçhizatı

- (a) Arama kurtarma çalışmalarının özellikle zor olacağı bölgeler üzerinden işletilen uçaklar aşağıdakilerle teçhiz edilecektir:
- (1) İmdat çağrısının yapılması için işaret teçhizatı;
 - (2) En az bir adet ELT(S); ve
 - (3) Uçaktaki kişi sayısını göz önünde bulundurarak, uçulacak uçuş rotası için gerekli ilave hayatta kalma teçhizatı.
- (b) (a)(3)'te belirtilen ilave hayatta kalma teçhizatının, uçağın aşağıdaki şartları karşılması halinde, taşınmasına gerek yoktur:
- (1) Arama kurtarma çalışmalarının özellikle zor olmayacağı bir alandan aşağıdakilere tekabül eden bir mesafede kalması:
 - (i) Uçuş rotasının veya planlanmış rota sapmalarının herhangi bir noktasında, kritik motoru/motorları çalışmaz halde bir havaalanına kadar uçuşunu devam

ettirebilecek durumdaki uçaklar için bir motor çalışmaz durumdayken (OEI) seyir hızında 120 dakika; veya

- (ii) Diğer tüm uçaklar için seyir hızında 30 dakika;
- (2) Geçerli uçuşa elverişlilik standardına uygun bir şekilde sertifikalandırılmış uçaklarda, acil iniş gerçekleştirmeye uygun bir alandan seyir hızında 90 dakikalık bir mesafe içerisinde kalması.

CAT.IDE.A.325 Kulaklık

- (a) Uçaklar, kokpitte görev yerlerinde görevli her bir uçuş ekibi üyesi için bir entegre kulaklık mikrofону (boom) veya boğaz mikrofону bulunan bir kulaklık ile teçhiz edilecektir.
- (b) IFR şartlarında veya gece işletilen uçaklar, gerekli her bir uçuş ekibi üyesi için manüel yunuslama (manual pitch) ve yuvarlanma (roll) kontrolü üzerinde bir verici düğmesine sahip olacaktır.

CAT.IDE.A.330 Telsiz haberleşme teçhizatı

- (a) Uçaklar, geçerli hava sahası şartlarının gerektirdiği telsiz haberleşme teçhizatı ile teçhiz edilecektir.
- (b) Telsiz haberleşme teçhizatı, havada acil durum frekansı olan 121.5 MHz.'de haberleşme sağlayacaktır.

CAT.IDE.A.335 Ses kanalı seçme paneli (Audio Selector Panel)

IFR şartlarında işletilen uçaklar, her bir gerekli uçuş ekibi üyesinin erişebileceği bir ses kanalı seçme paneli ile teçhiz edilecektir.

CAT.IDE.A.340 Görsel nirengilerin referans alındığı VFR operasyonlarda telsiz teçhizatı

Görsel nirengilerin referans alındığı VFR şartlarında işletilen uçaklar, aşağıdaki hususları sağlayan normal radyo yayılım koşullarında gerekli olan telsiz haberleşme teçhizatı ile teçhiz edilecektir:

- (a) İlgili yer istasyonları ile haberleşmek;
- (b) Gerçekleşmesi planlanan uçuşların, kontrollü bir hava sahasındaki herhangi bir noktadan ilgili ATC tesisleriyle haberleşmek; ve
- (c) Meteorolojik bilgileri almak.

CAT.IDE.A.345 IFR veya görsel nirengilerin referans alınmadığı VFR operasyonlarda haberleşme ve seyrüsefer teçhizatı

- (a) IFR veya görsel nirengilerin referans alınmadığı VFR şartlarında işletilen uçaklar, geçerli hava sahası şartlarına uygun telsiz haberleşme ve seyrüsefer teçhizatı ile teçhiz edilecektir.

- (b) Telsiz haberleşme teçhizatı, sapmalar dâhil olmak üzere rotadaki herhangi bir noktadan uygun bir yer istasyonu ile haberleşmek için normal operasyon koşulları altında gerekli olan iki bağımsız telsiz haberleşme sistemi içerecektir.
- (c) (b)'ye bakılmaksızın, sadece ilgili hava sahası için alternatif haberleşme prosedürlerinin yayınlanmış olması halinde, NAT MNPS hava sahasında ve Kuzey Atlantik'i geçmeyen kısa menzilli operasyonlarda işletilen uçaklar, en azından bir tane uzun menzilli haberleşme sistemi ile teçhiz edilecektir.
- (d) Uçaklar, uçuşun herhangi bir safhasında teçhizatların bir parçasının arızalanması halinde, teçhizatın geri kalan kısmının uçuşu plana göre emniyetli bir seyrüsefere olanak tanınmasını sağlamak için yeterli seyrüsefer teçhizatına sahip olacaktır.
- (e) Aletli meteorolojik koşullarda (IMC) iniş yapması planlanan uçuşlarda işletilen uçaklar, IMC'de iniş yapmasının planlandığı her havaalanı ve belirlenmiş herhangi bir yedek havaalanı için görerek inişin yapılabileceği bir noktaya kadar bir rehberlik sağlayabilir özellikte olan uygun bir teçhizatla teçhiz edilecektir.
- (f) PBN operasyonlarında hava aracı, uygun seyrüsefer şartları için uçuşa elverişlilik sertifikasyon gerekliliklerini sağlamalıdır.

CAT.IDE.A.350 Transponder

Uçaklar, basınç irtifası rapor eden bir ikincil gözetim radarı (SSR) transponderi ve uçulmakta olan rota için gerekli olan diğer her türlü SSR transponder yeterliliği ile teçhiz edilecektir.

CAT.IDE.A.355 Elektronik seyrüsefer veri yönetimi

- (a) İşletici, yalnızca, planlanan veri kullanımı için yeterli olan bütünlük standartlarını karşılayan bir seyrüsefer uygulamasını destekleyen elektronik seyrüsefer veri ürünleri kullanacaktır.
- (b) Elektronik seyrüsefer veri ürünlerinin Ek 5'in (Bölüm-SPA) onay alınmasını gerektirdiği bir operasyon için ihtiyaç duyulan bir seyrüsefer uygulamasını desteklediği durumlarda, işletici Genel Müdürlüğe uygulanan sürecin ve teslim edilen ürünlerin planlanan veri kullanımı için yeterli olan bütünlük standartlarını karşıladığını ispatlayacaktır.
- (c) İşletici, sürekli olarak hem sürecin hem de ürünlerin bütünlüğünü ya doğrudan ya da üçüncü taraf sağlayıcıların uyumluluğunu izleyerek takip edecektir.
- (d) İşletici, uçakların gerektirdiği durumlarda, güncel ve değiştirilmemiş elektronik seyrüsefer verilerinin tüm uçaklara zamanında dağıtılmasını ve yerleştirilmesini temin edecektir.

KISIM 2 – HELİKOPTERLER

CAT.IDE.H.100 Aletler ve teçhizatlar – genel

- (a) İşbu Alt Bölüm gereğince gerekli olan aletler ve teçhizatlar, aşağıda listelenenler hariç, uygulanabilir uçuşa elverişlilik gerekliliklerine uygun bir şekilde onaylanacaktır:
 - (1) Yedek sigortalar;

- (2) Bağımsız el fenerleri;
 - (3) Doğru ölçüm yapan bir saat;
 - (4) Harita tutacağı;
 - (5) İlk yardım çantaları;
 - (6) Megafonlar;
 - (7) Hayatta kalma ve işaretleme teçhizatları;
 - (8) Demirlemek için deniz çapaları (anchors) ve teçhizatlar; ve
 - (9) Çocuk emniyet sistemleri.
- (b) İşbu Alt Bölüm gereğince gerekli olmayan ve uygulanabilir uçuşa elverişlilik gerekliliklerine uygun bir şekilde onaylanması gerekmeyen, ancak uçuş sırasında taşınan aletler ve teçhizatlar şunlara uygun olacaktır:
- (1) Bu aletler, teçhizatlar ve aksesuarlar tarafından sağlanan bilgiler, uçuş ekibince uluslararası mevzuatlara veya CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 ve CAT.IDE.H.345 gerekliliklerine uymak için kullanılmayacak; ve
 - (2) Aletler ve teçhizatlar, arıza veya arızalı çalışma durumunda dahi helikopterin uçuşa elverişliliğini etkilemeyecektir.
- (c) Teçhizatın uçuş sırasında tek bir uçuş ekibi üyesi tarafından kendi istasyonundan kullanılacak olması halinde, teçhizat bu istasyondan kolayca kullanılabilir nitelikte olacaktır. Tek bir teçhizat parçasının birden fazla uçuş ekibi üyesi tarafından kullanılması gereken durumlarda, teçhizat parçası, kullanılması gereken tüm istasyonlardan kolayca kullanılabilir durumda olacak şekilde monte edilecektir.
- (d) Herhangi bir uçuş ekibi üyesi tarafından kullanılan bu cihazlar, uçuş ekibi üyesinin göstergeleri, normal uçuş yoluna baktığında gördüğü görüş hattından ve konumundan asgari oranda fiili sapma ile kendi istasyonundan kolayca görebilmesine izin verecek şekilde düzenlenecektir.
- (e) Gerekli tüm acil durum teçhizatları ani olarak kullanımı gerekli olabileceği için, kolaylıkla erişilebilir durumda olacaktır.

CAT.IDE.H.105 Uçuş için gerekli asgari teçhizat

Aşağıdaki şartlar karşılanmadıkça, planlanan uçuş için gerekli olan helikopter aletleri, teçhizat parçaları veya işlevlerinden herhangi birinin gayrifaal olması durumunda veya eksik olduğu durumlarda uçuşa başlanmayacaktır:

- (a) Helikopterin, işleticinin MEL'ine uygun bir şekilde işletilmesi; veya
- (b) İşleticinin Genel Müdürlükten helikopteri temel asgari teçhizat listesi (MMEL) sınırları dâhilinde işletmek için onay alması.

CAT.IDE.H.115 İşletim ışıkları

- (a) Gündüz VFR şartlarda işletilen helikopterler, bir çarpışma önleyici (anti-collision) ışık sistemi ile teçhiz edilecektir.

- (b) Gece uçuşu yapan veya IFR şartlarda işletilen helikopterler, (a)'ya ek olarak, şunlarla teçhiz edilecektir:
- (1) Helikopterin emniyetli operasyonu için gerekli olan tüm alet ve teçhizata yeterli aydınlatma sağlaması için helikopterin elektrik sisteminden beslenen ışıklandırma;
 - (2) Tüm yolcu kabinlerine aydınlatma sağlanması için helikopterin elektrik sisteminden beslenen ışıklandırma;
 - (3) Gerekli her bir ekip üyesi için, kendi istasyonlarında oturur durumda iken kolayca ulaşabilecekleri birer adet bağımsız el feneri;
 - (4) Seyrüsefer/konum ışıkları;
 - (5) Uçuş sırasında helikopterin ön ve altındaki yer yüzeyini ve helikopterin her iki tarafındaki yer yüzeyini aydınlatabilecek şekilde en az bir tanesi ayarlanabilir olan iki adet iniş ışığı; ve
 - (6) Helikopterin bir amfibik helikopter olması durumunda, Denizde Çarpışmayı Önleme Amaçlı Uluslararası Mevzuatlara uygun ışıklar.

CAT.IDE.H.125 Gündüz VFR operasyonları – uçuş ve seyrüsefer cihazları ve ilgili teçhizat

- (a) Gündüz VFR şartlarda işletilen helikopterler, pilot istasyonunda bulunacak aşağıdaki teçhizatlarla teçhiz edilecektir:
- (1) Aşağıdakilerin ölçülmesini ve görüntülenmesini sağlayan bir vasıta/araç:
 - (i) Manyetik istikamet;
 - (ii) Saat, dakika ve saniye cinsinden zaman;
 - (iii) Basınç irtifası;
 - (iv) Gösterge hava hızı;
 - (v) Dikey hız;
 - (vi) Kayış müşiri; ve
 - (vii) Dış hava sıcaklığı.
 - (2) Gerekli uçuş aletlerinin güç kaynağının yetersiz olduğunda bunu gösteren bir vasıta/araç.
- (b) İki pilot ile gerçekleştirilen operasyonlarda, ikinci pilot için aşağıdakileri gösterecek ayrı ilave görüntüleme vasıtası/aracı sağlanacaktır:
- (1) Basınç irtifası;
 - (2) Gösterge hava hızı;
 - (3) Dikey hız;
 - (4) Kayış müşiri.
- (c) 3.175 kg'ın üzerinde MCTOM'ye sahip helikopterler veya karanın görülmediği durumlarda veya görüş mesafesinin 1.500 m'nin altında olduğu durumlarda su üzerinden

işletilen herhangi bir helikopter, aşağıdakileri ölçen ve görüntüleyen bir araç/vasıta ile teçhiz edilecektir:

- (1) Durum; ve
 - (2) İstikamet.
- (d) 3.175 kg'ın üzerinde MCTOM'ye veya 9'un üzerinde MOPSC'ye sahip helikopterlerde, hava hızı gösterge sistemlerinin yoğunlaşmadan veya buzlanmadan kaynaklanan arızalarını önleyecek bir vasıta/araç bulundurulacaktır.

CAT.IDE.H.130 IFR veya gece operasyonları – uçuş ve seyrüsefer aletleri ve ilgili teçhizat

Gece VFR veya IFR şartlarında işletilen helikopterler, pilot istasyonunda bulunacak aşağıdaki teçhizatlarla teçhiz edilecektir:

- (a) Aşağıdakilerin ölçülmesini ve görüntülenmesini sağlayan bir vasıta/araç:
 - (1) Manyetik istikamet;
 - (2) Saat, dakika ve saniye cinsinden zaman;
 - (3) Gösterge hava hızı;
 - (4) Dikey hız;
 - (5) Kayış müşiri;
 - (6) Durum;
 - (7) Stabil (sabit) istikamet;
 - (8) Dış hava sıcaklığı; ve
- (b) Basınç irtifasının ölçülmesini ve görüntülenmesini sağlayan iki vasıta/araç. Gece VFR şartlarda tek pilot ile yapılan operasyonlar için, bir basınç altimetresinin yerini radyo altimetre alabilir.
- (c) Gerekli uçuş aletlerinin güç kaynağının yetersiz olduğunda bunu gösteren bir vasıta/araç.
- (d) (a)(3) ve (h)(2) dâhilinde gerekli olan hava hızı gösterge sistemlerinin buğulanmadan veya buzlanmadan kaynaklanan arızalarını önleyecek bir vasıta/araç.
- (e) Aşağıdaki helikopterlerde, uçuş ekibine (d) içerisinde gerekli olan vasıtaların/araçların arızasının bildirilmesini sağlayan bir vasıta/araç:
 - (1) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası 1 Ağustos 1999 tarihinde veya sonrasında tanzim edilen helikopterler; ya da
 - (2) 3.175 kg'ın üzerinde MCTOM'ye veya 9'un üzerinde MOPSC'ye sahip, 1 Ağustos 1999 tarihinden önce münferit uçuşa elverişlilik sertifikası tanzim edilmiş helikopterler.
- (f) Aşağıdaki durumların ölçülmesini ve görüntülenmesini sağlayan yedek bir vasıta/araç:
 - (1) Normal operasyon sırasında kesintisiz olarak elektrikle beslenmesi ve normal elektrik üretim sisteminin tamamen arızalanması durumunda söz konusu normal elektrik üretim sisteminden bağımsız bir kaynaktan beslenmesi;

- (2) Diğer tüm durum gösterge ve ölçüm vasıtalarından/araçlarından bağımsız çalışması;
 - (3) Her iki pilot istasyonundan da kullanılabilir özellikte olması;
 - (4) Normal elektrik üretim sisteminin tamamen arızalanmasının ardından otomatik olarak çalışması;
 - (5) Normal elektrik üretim sisteminin tamamen arızalanması sonrasında, acil durum güç kaynağı (emergency power supply) üzerindeki yükü ve operasyon prosedürleri de göz önünde bulundurarak, en az 30 dakika boyunca ya da riskli (hostile) bir arazi veya off-shore üzerinde gerçekleştirilen operasyonlarda uygun bir yedek iniş alanına uçmak için gerekli olacak süre boyunca (hangisi daha fazla ise) güvenilir operasyon sağlanması;
 - (6) Tüm operasyon safhalarında uygun bir şekilde aydınlatılması; ve
 - (7) Kendisini besleyen güç kaynağı ile işletildiği durumlarda (acil durum gücü ile işletildiği durumlar dâhil), uçuş ekibine uyarıda bulunacak bir araç/vasıta ile ilişkilendirilmesi.
- (g) İrtifayı, hava hızını ve dikey hızı ölçecek bir araç/vasıta için yedek statik basınç kaynağı.
- (h) İki pilot ile gerçekleştirilen operasyonlarda, ikinci pilot için aşağıdakileri gösterecek ayrı ilave görüntüleme vasıtası/aracı:
- (1) Basınç irtifası;
 - (2) Gösterge hava hızı;
 - (3) Dikey hız;
 - (4) Kayış müşiri;
 - (5) Durum; ve
 - (6) Stabil (sabit) istikamet.
- (i) IFR şartındaki operasyonlar kapsamında gece operasyonları için aydınlatılabilen, kolayca okunur bir konuma sahip bir adet harita tutacağı.

CAT.IDE.H.135 IFR şartlarda tek pilotlu operasyonlara ilişkin ilave teçhizat

IFR şartlarda tek pilot ile işletilen helikopterler, en azından bulunulan irtifayı koruma ve uçulan başı tutma sistemine sahip bir otomatik pilot ile teçhiz edilecektir.

CAT.IDE.H.145 Radyo altimetreler

- (a) Su üzerinden uçuşlar yapan helikopterler, aşağıdaki durumlarda işletilirken, önceden ayarlanmış bir yüksekliğin altında sesli bir uyarı ve pilot tarafından seçilebilen bir yükseklikte görsel uyarı verebilme özelliğine sahip bir radyo altimetre ile teçhiz edilecektir:
- (1) Karanın görülmediğinde;
 - (2) Görüş mesafesi 1.500 m'nin altında olduğunda;
 - (3) Gece; veya
 - (4) Normal seyir hızında 3 dakikadan fazla karadan uzakta olduğunda.

CAT.IDE.H.160 Meteoroloji radar teçhizatı

9'un üzerinde MOPSC'ye sahip ve IFR şartlarda veya gece işletilen helikopterler, güncel hava raporlarının meteoroloji radar teçhizatı ile tespit edilebilecek ve uçuş güzergâhı üzerinde karşılaşılmaması beklenen oraj veya muhtemel diğer tehlikeli hava şartlarının bulunduğu göstermesi halinde, meteoroloji radar teçhizatı ile teçhiz edilecektir.

CAT.IDE.H.165 Gece buzlanma koşullarındaki operasyonlara ilişkin ek teçhizat

- (a) Geceleyin beklenen ya da mevcut buzlanma koşullarında işletilen helikopterler, buz oluşumunu tespit edecek veya aydınlatacak bir araç/vasıta ile teçhiz edilecektir.
- (b) Buz oluşumunu aydınlatma araçları/vasıtaları, göz kamaştırarak şekilde parlamaya veya yansımaya sebep olarak, uçuş ekibinin görevlerini yerine getirmesine engel olacak nitelikte olmayacaktır.

CAT.IDE.H.170 Uçuş ekibi dahili telefon sistemi

Birden fazla uçuş ekibi ile işletilen helikopterler, tüm uçuş ekibinin kullanımı için kulaklık seti ve mikrofonlar içeren bir uçuş ekibi dâhili telefon sistemi ile teçhiz edilecektir.

CAT.IDE.H.175 Ekip üyesi dahili telefon sistemi

Helikopterler, uçuş ekibi üyesi dışında bir ekip üyesinin taşındığı durumlarda ekip üyesi dâhili telefon sistemi ile teçhiz edilecektir.

CAT.IDE.H.180 Anons sistemi

- (a) 9'un üzerinde MOPSC'ye sahip helikopterler, (b) maddesindeki istisnalar dışında, anons sistemi ile teçhiz edilecektir.
- (b) (a)'ya bakılmaksızın, 9'un üzerinde ve 20'nin altında MOPSC'ye sahip helikopterler, aşağıdaki durumlarda, anons sistemi edinme zorunluluğundan muaf tutulur:
 - (1) Helikopterin pilot ile yolcular arasında duvar olmadan tasarlanması; ve
 - (2) İşleticinin, uçuş sırasında pilot sesinin tüm yolcu koltuklarından duyulabileceğini ve anlaşılabilmesini ispatlayabilmesi.

CAT.IDE.H.185 Kokpit ses kayıt cihazı

- (a) Aşağıdaki helikopter tipleri, kokpit ses kayıt cihazı (CVR) ile teçhiz edilecektir:
 - (1) 7.000 kg'ın üzerinde MCTOM'ye sahip tüm helikopterler; ve
 - (2) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak, 1 Ocak 1987 tarihinde veya sonrasında verilmiş olan ve 3.175 kg üzerinde MCTOM'ye sahip helikopterler;
- (b) Kokpit ses kayıt cihazı, en azından aşağıda belirtilen zamanlarda kaydedilen verileri saklayabilir nitelikte olacaktır:

- (1) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikasının ilk olarak 1 Ocak 2016 tarihinde veya sonrasında tanzim edildiği durumlarda, (a)(1) ve (a)(2)'de belirtilen helikopterlerde son 2 saat;
 - (2) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikasının ilk olarak 1 Ağustos 1999 tarihinde veya sonrasında ve 1 Ocak 2016 öncesinde tanzim edildiği durumlarda, (a)(1)'de belirtilen helikopterlerde son 1 saat;
 - (3) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikasının ilk olarak 1 Ağustos 1999 öncesinde tanzim edildiği durumlarda, (a)(1)'de belirtilen helikopterlerde son 30 dakika; veya
 - (4) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikasının ilk olarak 1 Ocak 2016 öncesinde tanzim edildiği durumlarda, (a)(2)'de belirtilen helikopterlerde son 30 dakika.
- (c) En geç 1 Ocak 2019 tarihine kadar, CVR, manyetik bant veya manyetik tel dışındaki araçlara kayıt yapacaktır.
- (d) Kokpit ses kayıt cihazı, bir zaman cetveline ilişkin olarak şunları kaydedecektir:
- (1) Telsiz aracılığıyla kokpitten iletilen veya kokpit tarafından alınan sesli iletişimler;
 - (2) Teçhiz edilmiş olması durumunda, anons sistemi ve dahili telefon sistemini kullanmakta olan kokpitteki uçuş ekibi üyelerinin sesli iletişimleri;
 - (3) Aşağıdakiler dahil kesintisiz kokpitteki ses ortamı:
 - (i) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası, ilk olarak, 1 Ağustos 1999 tarihinde veya sonrasında tanzim edilen helikopterlerde, her bir ekip mikrofonu tarafından alınan ses sinyalleri;
 - (ii) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Ağustos 1999 öncesinde tanzim edilen helikopterlerde, söz konusu olan durumlarda, kullanılan her ekip mikrofonu tarafından alınan ses sinyalleri;
 - (4) Kulaklık setine veya hoparlöre iletilen seyrüsefer veya yaklaşma yardımcılarını tanımlayan sesler veya sesli sinyaller.
- (e) Kokpit ses kayıt cihazı, helikopterin kendi gücü ile çalışmaya başlamasından önce kayıt yapmaya başlayacak ve helikopterin artık kendi gücü ile çalışmasının mümkün olmayacağı biçimde uçuşunun sona ermesine kadar kayıt etmeye devam edecektir.
- (f) (e)'ye ilaveten, münferit uçuşa elverişlilik sertifikası 1 Ağustos 1999 tarihinde veya sonrasında tanzim edilen, (a)(2) içerisinde belirtilen helikopterlerde:
- (1) Kokpit ses kayıt cihazı, helikopterin kendi gücü ile çalışmaya başlamasından önce otomatik olarak kayıt yapmaya başlayacak ve helikopterin artık kendi gücü ile çalışmasının mümkün olmayacağı biçimde uçuşunun sona ermesine kadar kayıt etmeye devam edecektir.
 - (2) Elektrik gücü mevcudiyetine bağlı olarak kokpit ses kayıt cihazı, uçuş başlangıcında motorun çalıştırılmasından önceki kokpit kontrolleri sırasında mümkün olduğunca erken kayıt yapmaya başlayacak ve uçuş sonunda motorun durdurulmasının hemen ardından gerçekleştirilen kokpit kontrollerine kadar kayda devam edecektir.
- (g) CVR yayına başlayabilir özellikte değilse, su içerisinde yerinin tespit edilmesine yardımcı olacak bir cihaza sahip olacaktır. En geç 1 Ocak 2020 tarihine kadar, bu cihazın minimum

su altı iletim süresi 90 gün olacaktır. CVR yayına başlayabilir özellikte ise, otomatik bir acil durum yer belirleme vericisine sahip olacaktır.

CAT.IDE.H.190 Uçuş verileri kayıt cihazı

- (a) Aşağıdaki helikopterler, verileri dijital olarak kaydeden, saklayan ve verilere kolayca tekrar erişilmesini sağlayan bir uçuş verileri kayıt cihazı (FDR) ile teçhiz edilecektir:
- (1) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Ağustos 1999 tarihinde veya sonrasında verilmiş olan ve 3.175 kg üzerinde MCTOM'ye sahip helikopterler;
 - (2) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Ocak 1989 tarihinde veya sonrasında ancak 1 Ağustos 1999 öncesinde verilmiş olan ve 7.000 kg'ın üzerinde MCTOM'ye veya 9'un üzerinde MOPSC'ye sahip helikopterler.
- (b) FDR, aşağıda belirtilenlerin doğru bir şekilde tespit edilmesi için:
- (1) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Ocak 2016 tarihinde veya sonrasında verilmiş ve (a)(1)'de belirtilen helikopterlerde, uçuş yolunu, hızı, durumu, motor gücünü, operasyon ve konfigürasyonu kaydedecek ve son 10 saatlik kaydedilen verileri muhafaza edebilir kapasitede olacak;
 - (2) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Ocak 2016 öncesinde verilmiş ve (a)(1)'de belirtilen helikopterlerde, uçuş yolunu, hızı, durumu, motor gücünü ve operasyonu kaydedecek ve son 8 saatlik kaydedilen verileri muhafaza edebilir kapasitede olacak;
 - (3) (a)(2)'de belirtilen helikopterlerde, uçuş yolunu, hızı, durumu, motor gücünü ve operasyonu kaydedecek ve son 5 saatlik kaydedilen verileri muhafaza edebilir kapasitede olacaktır.
- (c) Veriler, uçuş ekibince görüntülenen bilgiler ile doğru bağdaşım sağlayan helikopter kaynaklarından elde edilecektir.
- (d) FDR, helikopterin kendi gücü ile hareket edebilir duruma gelmesinden önce otomatik olarak kayıt etmeye başlayacak ve helikopterin kendi gücü ile hareket edemez duruma gelmesinin ardından otomatik olarak kayıt etmeyi kesecektir.
- (e) FDR yayına başlayabilir özellikte değilse, su içerisinde yerinin tespit edilmesine yardımcı olacak bir cihaza sahip olacaktır. En geç 1 Ocak 2020 tarihine kadar, bu cihazın minimum su altı iletim süresi 90 gün olacaktır. FDR yayına başlayabilir özellikte ise, otomatik bir acil durum yer belirleme vericisine sahip olacaktır.

CAT.IDE.H.195 Veri bağlantısı kaydı

- (a) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 8 Nisan 2014 tarihinde veya sonrasında verilmiş, veri bağlantısı iletişim kurabilme kapasitesine sahip olan ve bir kokpit ses kayıt cihazı ile teçhiz edilmesi gereken helikopterler, uygun olan durumlarda, kayıt cihazına şunları da kaydedecektir:
- (1) Aşağıdaki uygulamalar için geçerli olan mesajlar dâhil olmak üzere, helikoptere gelen ve helikopterden yapılan ATS haberleşmeleri ile ilgili veri bağlantısı iletişim mesajları:

- (i) Veri bağlantısı başlangıcı;
 - (ii) Kontrolör – pilot haberleşmesi;
 - (iii) Yapılan denetim (izleme);
 - (iv) Uçuş bilgileri;
 - (v) Sistem mimarisinin elverdiği ölçüde, hava aracı yayın denetimi;
 - (vi) Sistem mimarisinin elverdiği ölçüde, hava aracı operasyonel kontrol verileri; ve
 - (vii) Sistem mimarisinin elverdiği ölçüde, grafikler;
- (2) Veri bağlantısı haberleşmeleri ile ilgili olan ve helikopterden ayrı saklanan her türlü ilgili kayda bağdaşım (korelasyon) sağlayan bilgiler; ve
- (3) Sistem yapısı dikkate alınarak, veri bağlantısı haberleşme mesajlarının zamanına ve önceliğine dair bilgiler.
- (b) Kayıt cihazı, verileri ve bilgileri saklayan ve kaydeden dijital bir yöntemden ve bu verilere tekrar kolayca erişilebilmesini sağlayan bir yöntemden yararlanacaktır. Kayıt yöntemi, verilerin yerde kaydedilmiş olan verilerle eşleştirilmesine olanak tanıyacaktır.
- (c) Kayıt cihazı, kaydedilen verileri en azından CAT.IDE.H.185 içerisinde CVR'lar için belirtilen süreler kadar muhafaza edebilir kapasitede olacaktır.
- (d) Kayıt cihazı yayına başlayabilir özellikte değilse, su içerisinde yerinin tespit edilmesine yardımcı olacak bir cihaza sahip olacaktır. En geç 1 Ocak 2020 tarihine kadar, bu cihazın minimum su altı iletim süresi 90 gün olacaktır. Kayıt cihazı yayına başlayabilir özellikte ise, otomatik bir acil durum yer belirleme vericisine sahip olacaktır.
- (e) Kayıt cihazının başlatma ve sonlandırma mantığı için geçerli olan şartlar, CAT.IDE.H.185 (d) ve (e) içerisinde yer alan CVR başlatma ve sonlandırma mantığı için geçerli olan şartlarla aynıdır.

CAT.IDE.H.200 Uçuş verileri ve kokpit sesi kombine kayıt cihazı

CVR ve FDR gerekliliklerine uyumluluk, bir adet kombine kayıt cihazı taşıyarak sağlanabilir.

CAT.IDE.H.205 Koltuklar, koltuk emniyet kemerleri, emniyet bağları ve çocuk emniyet sistemleri

- (a) Helikopterler, şunlarla teçhiz edilecektir:
- (1) 24 aylık veya daha büyük her bir yolcu için koltuk veya yatak;
 - (2) Her bir yolcu koltuğu için bir emniyet kemeri ve her bir yatak bir emniyet bağları;
 - (3) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Ağustos 1999 tarihinde veya sonrasında tanzim edilen helikopterlerde, 24 aylık veya daha büyük her yolcuya yönelik yolcu koltuğunda kullanılmak üzere üst gövdeyi zapt edecek bir omuz kayışlı emniyet kemeri;
 - (4) 24 aydan daha küçük her bir bebek için bir adet çocuk emniyet sistemi (CRD);

- (5) Ani yavaşlama sırasında oturanın gövdesini otomatik olarak uçuş ekibi koltuğuna sabitleyen gereci içeren bir omuz kayışlı emniyet kemeri;
- (6) Gerekli sayıdaki asgari kabin ekibi için her koltukta üst gövdeyi zapt eden omuz bağı dâhil bir emniyet kemeri.
- (b) Üst gövdeyi zapt eden bir omuz kayışlı emniyet kemeri:
- (1) Tek nokta açma düğmesine sahip olacak;
- (2) Uçuş ekibi ve gerekli asgari sayıdaki kabin ekibi koltuklarında, birbirinden bağımsız olarak kullanılacak iki adet omuz kayışı ve bir adet emniyet kemeri.

CAT.IDE.H.210 Emniyet kemerinizi bağlayınız ve sigara içilmez işaretleri

Kokpitten tüm yolcu koltuklarının görünmediği helikopterler, tüm yolculara ve kabin ekibine ne zaman emniyet kemerlerinin takılması ve ne zaman sigara içilmemesi gerektiğini gösteren bir cihazla teçhiz edilecektir.

CAT.IDE.H.220 İlk yardım çantası

- (a) Helikopterler, asgari bir adet ilk yardım çantası ile teçhiz edilecektir.
- (b) İlk yardım çantaları:
- (1) Kullanılmak istendiğinde kolayca erişilebilir durumda olacak; ve
- (2) Güncel tutulacaktır.

CAT.IDE.H.240 Takviye oksijen – basınçsız helikopterler

10.000 fit'in üzerindeki basınç irtifalarında işletilen basınçsız helikopterler, aşağıdaki tablolara uygun oksijen kaynaklarını depolayabilen ve dağıtabilen ilave oksijen teçhizatı ile teçhiz edilecektir.

Tablo 1 – Kompleks basınçsız helikopterler için asgari oksijen gereksinimleri	
Kaynağı kullanacaklar:	Süre ve kabin basınç irtifası
1) Kokpit görevlerini yapan, kokpitteki koltuklarda oturan herkes ve uçuş ekibinin görevlerini ifa etmelerine yardımcı olan ekip üyeleri	10.000 fit'in üzerindeki basınç irtifalarında tüm uçuş süresi.
2) Gerekli kabin ekibi üyeleri	13.000 fit'in üzerindeki basınç irtifalarında tüm uçuş süresi ve 10.000 fit'in üzerinde ancak 13.000 fit'i geçmeyen basınç irtifalarında 30 dakikanın üzerindeki süre.
3) İlave ekip üyeleri ve yolcuların %100'ü *	13.000 fit'in üzerindeki basınç irtifalarında tüm uçuş süresi.
4) Yolcuların %10'u *	10.000 fit'in üzerindeki ancak 13.000 fit'i geçmeyen basınç irtifalarında 30 dakikadan sonraki tüm uçuş süresi.

* Tablo 1'deki yolcu sayıları, 24 aydan daha küçükler de dâhil olmak üzere, helikopterde fiilen taşınan yolcuları ifade etmektedir.

Tablo 2 – Kompleks olmayan basınçsız helikopterler için asgari oksijen gereksinimleri	
Kaynağı kullanacaklar:	Süre ve kabin basınç irtifası
1) Kokpit görevlerini yapan, kokpitteki koltuklarda oturan herkes ve uçuş ekibinin görevlerini ifa etmelerine yardımcı olan ekip üyeleri ve gerekli kabin ekibi üyeleri	13.000 fit'in üzerindeki basınç irtifalarında tüm uçuş süresi ve 10.000 fit'in üzerinde ancak 13.000 fit'i geçmeyen basınç irtifalarında 30 dakikanın üzerindeki bir süre.
2) İlave ekip üyeleri ve yolcuların %100'ü *	13.000 fit'in üzerindeki basınç irtifalarında tüm uçuş süresi.
3) Yolcuların %10'u *	10.000 fit'in üzerindeki ancak 13.000 fit'i geçmeyen basınç irtifalarında 30 dakikadan sonraki tüm uçuş süresi.

* Tablo 2'deki yolcu sayıları, 24 aydan daha küçükler de dâhil olmak üzere, helikopterde fiilen taşınan yolcuları ifade etmektedir.

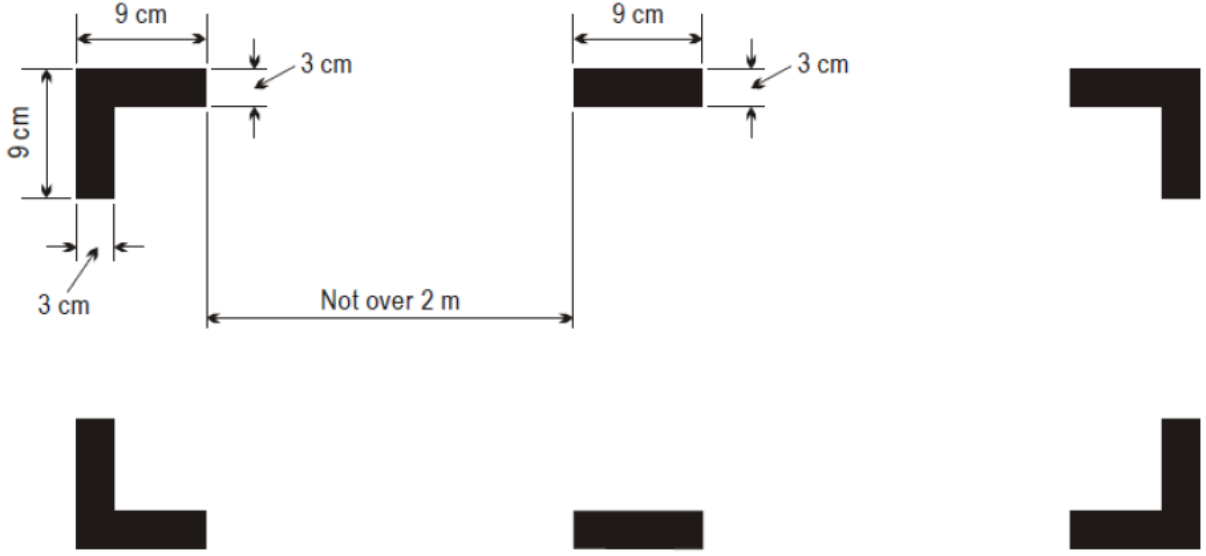
CAT.IDE.H.250 Portatif yangın söndürücüler

- Helikopterler, kokpit içerisine en az bir adet portatif yangın söndürücü ile teçhiz edilecektir.
- Ana yolcu kabini üzerinde bulunmayan her bir galey içerisinde veya galey içerisinde kullanılmak üzere kolayca erişilebilecek bir konumda en az bir adet portatif yangın söndürücü yerleştirilmiş olacaktır.
- Uçuş sırasında ekip üyeleri tarafından erişilebilecek her kargo bölmesinde en az bir adet portatif yangın söndürücü kullanım için hazır bulundurulacaktır.
- Gerekli yangın söndürücülerde kullanılacak söndürme maddesinin türü ve miktarı, yangın söndürücünün kullanılmasının planlandığı kabinde meydana gelebilecek yangın tipine ve insanların bulunduğu kabinlerdeki zehirli gaz konsantrasyonu tehlikesini en aza indirmeye uygun olacaktır.
- Helikopter, her bir yolcu kabininde kullanım için uygun bir yere yerleştirilecek ve en azından Tablo 1'e uygun sayıda portatif yangın söndürücü ile teçhiz edilecektir.

Tablo 1 - Portatif yangın söndürücü sayısı	
MOPSC	Yangın söndürücü sayısı
7-30	1
31-60	2
61-200	3

CAT.IDE.H.260 Müdahale noktalarının işaretlenmesi

Acil bir durumda kurtarma ekipleri tarafından müdahale amaçlı kullanılmaya uygun helikopter gövdesindeki alanlar işaretlenecekse, bu alanlar Şekil 1'de gösterildiği şekilde işaretlenecektir.



Şekil 1 – Müdahale noktalarının işaretlenmesi

CAT.IDE.H.270 Megafonlar

19'un üzerinde MOPSC'ye sahip helikopterler, acil durum tahliyesi sırasında ekip üyeleri tarafından kullanılmak üzere kolayca ulaşılabilir, taşınabilir, pilli bir megafon ile teçhiz edilecektir.

CAT.IDE.H.275 Acil durum aydınlatması ve işaretleme

- (a) 19'un üzerinde MOPSC'ye sahip helikopterler, aşağıdakilerle teçhiz edilecektir:
- (1) Helikopterin tahliyesini kolaylaştırmak amacıyla genel kabin aydınlatma kaynağı sunacak bağımsız bir güç kaynağına sahip acil durum aydınlatma sistemi; ve
 - (2) Gündüz ve karanlıkta görülebilen acil durum çıkış işaretleri ve yer işaretçileri.
- (b) Helikopterler, aşağıdaki durumlarda işletildiklerinde, gündüz ve karanlıkta görülebilen acil durum çıkış işaretleri ile teçhiz edilecektir:
- (1) Normal seyir hızında, karadan 10 dakikalık uçuş mesafesinden fazla mesafede performans sınıfı 1 veya 2 dâhilinde su üzerinde gerçekleştirilen operasyonlar
 - (2) Normal seyir hızında, 3 dakikalık uçuş mesafesinden fazla mesafede performans sınıfı 3 dâhilinde su üzerinde gerçekleştirilen operasyonlar

CAT.IDE.H.280 Acil durum yer belirleme vericisi (ELT)

- (a) Helikopterler, asgari bir adet ELT ile teçhiz edilecektir.
- (b) Riskli (hostile) bölgede ve normal seyir hızında karadan 10 dakikalık uçuş mesafesinden fazla mesafede su üzerindeki off-shore operasyonlarında performans sınıfı 1 veya 2 dâhilinde işletilen helikopterler otomatik olarak açılabilir bir ELT (ELT(AD)) ile teçhiz edilecektir.

- (c) Herhangi bir tipteki ELT, aynı anda 121.5 MHz ve 406 MHz üzerinden yayın yapabilir kapasitede olacaktır.

CAT.IDE.H.290 Can yelekleri

- (a) Helikopterler, aşağıdaki durumlarda işletildiklerinde, kullanan kişinin koltuğundan veya yatağından kolayca erişebileceği bir konuma yerleştirilmiş, helikopterdeki her kişi için bir can yeleği veya 24 aylıktan daha küçük her bebek için eşdeğer bir yüzdürme donanımı ile teçhiz edilecektir:
- (1) Normal seyir hızında karadan 10 dakikalık uçuş mesafesinde fazla mesafede performans sınıfı 1 veya 2 dâhilinde su üzerinde gerçekleştirilen operasyonlar;
 - (2) Karadan, otorotasyon mesafesinin ötesinde su üzerinde performans sınıfı 3 dâhilinde gerçekleştirilen operasyonlar;
 - (3) Kalkış ve yaklaşma yolunun su üzerinden olduğu bir havaalanından veya operasyon alanından kalkış yapıldığı veya bu tür bir havaalanına veya operasyon alanına iniş yapıldığı durumlarda, performans sınıfı 2 veya 3 dâhilinde gerçekleştirilen operasyonlar.
- (b) Her can yeleği veya muadili bireysel yüzdürme aracı, kişilerin yerinin tespit edilmesini kolaylaştırmak için bir elektrikli aydınlatma cihazına sahip olacaktır.

CAT.IDE.H.295 Ekip hayatta kalma kıyafetleri

Her ekip üyesi, aşağıdaki durumlarda bir hayatta kalma kıyafeti giyecektir:

- (a) Sorumlu kaptan pilotun temin ettiği hava durumu raporunun veya tahminlerinin uçuş esnasında deniz sıcaklığının +10°C altında olacağı veya tahmini kurtarma süresinin tahmini hayatta kalma süresini geçtiği durumlarda, karadan normal seyir hızı ile 10 dakikalık uçuş mesafesinden fazla mesafede su üzerinde performans sınıfı 1 veya 2 dâhilinde gerçekleştirilen off-shore operasyonları;
- (b) Kaptanın temin ettiği hava durumu raporunun ve tahminlerinin uçuş esnasında deniz sıcaklığının +10°C altında olacağını gösterdiği durumlarda, karadan otorotasyon mesafesinin ötesinde veya emniyetli mecburi iniş mesafesi ötesinde su üzerinde performans sınıfı 3 dâhilinde gerçekleştirilen operasyonlar.

CAT.IDE.H.300 Su üzerinde gerçekleştirilen uzatılmış uçuşlar için cankurtaran botları, hayatta kalma ELT'leri ve hayatta kalma teçhizatı

Helikopterler:

- (a) Normal seyir hızında karadan 10 dakikalık uçuş mesafesinden fazla bir mesafede su üzerinde performans sınıfı 1 veya 2 dâhilinde gerçekleştirilen operasyonlar;
- (b) Normal seyir hızında 3 dakikalık uçuş mesafesinden fazla bir mesafede su üzerinde performans sınıfı 3 dâhilinde gerçekleştirilen operasyonlar için işletildiğinde aşağıdakilerle teçhiz edilecektir:

- (1) Helikopterlerde 12'den daha az kişinin taşındığı durumlarda, acil durumda çabucak kullanılmasını kolaylaştıracak biçimde yerleştirilmiş, nominal kapasitesi helikopterdeki kişi sayısından az olmamak üzere en az bir adet cankurtaran botu;
- (2) Helikopterde 11'den fazla kişinin taşındığı durumlarda, acil durumda ani kullanılmasını kolaylaştıracak şekilde yerleştirilmiş, nominal kapasitesi en fazla olan cankurtaran botunun yitirilmesi halinde, geri kalan cankurtaranın botunun/botlarının ekstra yük kapasitesi, helikopterde bulunan herkesi barındıracak kapasitede olacak en az iki adet cankurtaran botu;
- (3) Gerekli olan her bir cankurtaran botu için en az bir adet ELT (ELT(S)); ve
- (4) Can kurtarma teçhizatı ile birlikte planlanan uçuşa uygun yaşam sürdürme araçları.

CAT.IDE.H.305 Hayatta kalma teçhizatı

- (a) Arama kurtarma çalışmalarının özellikle zor olacağı bölgeler üzerinden işletilen helikopterler aşağıdakilerle teçhiz edilecektir:
 - (1) İmdat çağrısının yapılması için işaret teçhizatı;
 - (2) En az bir adet ELT(S); ve
 - (3) Helikopterdeki kişi sayısını göz önünde bulundurarak, uçulacak uçuş rotası için gerekli ilave hayatta kalma teçhizatı.

CAT.IDE.H.310 Riskli (hostile) deniz alanlarında off-shore operasyonları gerçekleştiren helikopterler için ilave şartlar

Karadan normal seyir hızında 10 dakikalık uçuş mesafesinden daha fazla bir mesafede riskli (hostile) deniz alanlarında yapılan off-shore operasyonları için işletilen helikopterler, aşağıdakilere uyumluluk gösterecektir:

- (a) Sorumlu kaptan pilotun temin ettiği hava durumu raporunun veya tahminlerinin uçuş esnasında deniz sıcaklığının +10°C altında olacağı veya tahmini kurtarma süresinin hesaplanan hayatta kalma süresini geçtiği durumlarda ya da uçuşun gece gerçekleştirilmesinin planlandığı durumlarda, helikopter içinde bulunan herkes hayatta kalma kıyafetleri giyecektir.
- (b) CAT.IDE.H.300 gereğince taşınan tüm cankurtaran botları, sertifikasyon için suya mecburi iniş gerekliliklerine uyum sağlamak amacıyla, helikopterin suya mecburi iniş, su üzerinde kalma ve trim karakteristiklerinin değerlendirildiği deniz koşullarında kullanılabilir şekilde olacaktır.
- (c) Helikopter, helikopterin tahliyesini kolaylaştırmak amacıyla genel kabin aydınlatma kaynağı sunacak bağımsız bir güç kaynağına sahip acil durum aydınlatma sistemi ile teçhiz edilecektir.
- (d) Ekip acil çıkışları dâhil tüm acil çıkışlar ve bunları açmak için kullanılacak araçlar, çıkışların gündüz veya karanlıkta kullanımı hususunda içeridekilere rehberlik edecek şekilde görünür bir biçimde işaretlenecektir. Bu işaretler helikopterin alabora olması ve kabinin suyun altında kalması halinde de görünecek şekilde tasarlanacaktır.

- (e) Suya mecburi iniş acil çıkışı olarak belirtilen tüm atılamayan kapılar, suya mecburi iniş ve su üzerinde kalma için değerlendirilmesi gereken azami deniz koşullarında, helikopter içindekilerin dışarı çıkma çabalarının engellenmemesi için açık vaziyette sabitleyecek bir sisteme sahip olacaktır.
- (f) Yolcu kabininde su altında çıkış amacı için uygun olarak değerlendirilen tüm kapılar, pencereler veya diğer açılabilen öğeler acil durumda işlevsel olacak şekilde teçhiz edilecektir.
- (g) Yolcunun veya ekip üyesinin hayatta kalma kıyafeti ve can yeleğinin karışımı olan entegre hayatta kalma kıyafeti giymediği zamanlarda, sürekli olarak can yeleği giyilecektir.

CAT.IDE.H.315 Su üzerinde işletilmek için sertifikalandırılmış helikopterler – çeşitli teçhizatlar

Su üzerinde işletilmek için sertifikalandırılmış helikopterler aşağıdakilerle teçhiz edilecektir:

- (a) Helikopterin su üzerinde demirlenmesini, sabitlenmesini veya manevra yapmasını kolaylaştırmak için gerekli olan, helikopterin boyutuna, ağırlığına ve kullanım özelliklerine uygun bir çapa ve başka bir teçhizat; ve
- (b) Uygulanabilir olduğu durumlarda, Denizde Çarpışmayı Önleme Amaçlı Uluslararası Mevzuatlar içerisinde belirtildiği şekilde sesli sinyaller oluşturacak teçhizat.

CAT.IDE.H.320 Su üzeri uçuş yapan tüm helikopterler – suya mecburi iniş

- (a) Helikopterler, karadan normal seyir hızında 10 dakikalık uçuş mesafesinden daha fazla mesafede, riskli (hostile) bir çevrede su üzerinde performans sınıfı 1 veya 2 dâhilinde operasyonlar gerçekleştirdiği durumlarda, suya iniş yapabilecek şekilde tasarlanmış veya ilgili uçuşa elverişlilik kurallarına uygun bir şekilde suya mecburi iniş yapabileceği belgelenmiş olacaktır.
- (b) Helikopterler, aşağıdaki durumlarda işletildiklerinde, suya iniş yapabilecek şekilde tasarlanacak veya ilgili uçuşa elverişlilik kurallarına göre suya mecburi iniş yapabileceği belgelenmiş olacak veya acil durum yüzdürme teçhizatı ile teçhiz edilmiş olacaktır:
 - (1) Karadan normal seyir hızında 10 dakikalık uçuş mesafesinden daha fazla mesafede, riskli (hostile) olmayan bir bölgede su üzerinde performans sınıfı 1 veya 2 dâhilinde gerçekleştirilen operasyonlar;
 - (2) Maruziyetin en aza indirilmesi amacıyla yoğun yerleşim alanlarında bulunan bir HEMS operasyon alanında iniş/kalkış yapmak amacıyla, helikopter acil durum tıbbi hizmet (HEMS) operasyonlarının olduğu durumlar hariç olmak üzere, su üzerinden kalkışın veya inişin performans sınıfı 2 dâhilinde yapıldığı operasyonlar;
 - (3) Karadan emniyetli mecburi iniş mesafesinin ötesinde su üzerinde yapılan performans sınıfı 3 dâhilinde gerçekleştirilen operasyonlar.

CAT.IDE.H.325 Kulaklık

Telsiz haberleşme ve/veya telsiz seyrüsefer sisteminin gerekli olduğu durumlarda, helikopterler, bir entegre kulaklık mikrofonu (boom) veya muadili ve her bir pilotun ve/veya

görev yerlerinde ekip üyesi için uçuş kumandaları üzerinde bir verici düğmesi bulunan bir kulaklık ile teçhiz edilecektir.

CAT.IDE.H.330 Telsiz haberleşme teçhizatı

- (a) Helikopterler, geçerli hava sahası şartlarının gerektirdiği telsiz haberleşme teçhizatı ile teçhiz edilecektir.
- (b) Telsiz haberleşme teçhizatı, havacılık acil durum frekansı olan 121.5 MHz.'de haberleşme sağlayacaktır.

CAT.IDE.H.335 Ses kanalı seçme paneli (Audio Selector Panel)

IFR şartlarda işletilen helikopterler, her bir gerekli uçuş ekibi üyesinin erişebileceği bir ses kanalı seçme paneli ile teçhiz edilecektir.

CAT.IDE.H.340 Görsel nirengilerin referans alındığı VFR operasyonlarda telsiz teçhizatı

Görsel nirengilerin referans alınabildiği VFR şartlarda işletilen helikopterler, aşağıdaki hususları sağlayan normal radyo yayılım koşullarında gerekli olan telsiz haberleşme teçhizatı ile teçhiz edilecektir:

- (a) İlgili yer istasyonları ile haberleşmek;
- (b) Gerçekleşmesi planlanan uçuşların, kontrollü bir hava sahasındaki herhangi bir noktadan ilgili ATC tesisleriyle haberleşmek; ve
- (c) Meteorolojik bilgileri almak.

CAT.IDE.H.345 IFR veya görsel nirengilerin referans alınmadığı VFR operasyonlarda haberleşme ve seyrüsefer teçhizatı

- (a) IFR veya görsel nirengilerin referans alınmadığı VFR şartlarda işletilen helikopterler, geçerli hava sahası şartlarına uygun telsiz haberleşme ve seyrüsefer teçhizatı ile teçhiz edilecektir.
- (b) Telsiz haberleşme teçhizatı, sapmalar dâhil olmak üzere rotadaki herhangi bir noktadan uygun bir yer istasyonu ile haberleşmek için normal operasyon koşulları altında gerekli olan iki bağımsız telsiz haberleşme sistemi içerecektir.
- (c) Helikopterler, uçuşun herhangi bir safhasında teçhizatların bir kaleminin (parçasının) arızalanması halinde, teçhizatın geri kalan kısmının uçuşu plana göre emniyetli bir seyrüsefere olanak tanınmasını sağlamak için yeterli seyrüsefer teçhizatına sahip olacaktır.
- (d) Aletli meteorolojik koşullarda (IMC) iniş yapması planlanan uçuşlarda işletilen helikopterler, IMC'de iniş yapmasının planlandığı her havaalanı ve belirlenmiş herhangi bir yedek havaalanı için görerek iniş yapılabilmesi için bir noktaya yönelik bir rehberlik sağlayabilir özellikte olan uygun bir teçhizatla teçhiz edilecektir.
- (e) PBN operasyonlarında hava aracı, uygun seyrüsefer şartları için uçuşa elverişlilik sertifikasyon gerekliliklerini sağlamalıdır.

CAT.IDE.H.350 Transponder

Helikopterler, basınç irtifası bilgisi veren ikincil gözetim radarı (SSR) transponderi ve uçulmakta olan rota için gerekli olan diğer her türlü SSR transponder yeterliliği ile teçhiz edilecektir.

KISIM 3 – PLANÖRLER

CAT.IDE.S.100 Aletler ve teçhizatlar – genel

- (a) İşbu Alt Bölüm uyarınca gerekli olan aletler ve teçhizatlar, aşağıdaki amaçlarla kullanıldıklarında, SHY-21 Yönetmeliği kapsamında onaylanacaktır:
- (1) Uçuş ekibi tarafından uçuş yolunu kontrol etmek için kullanılması;
 - (2) CAT.IDE.S.140 kapsamında kullanılması;
 - (3) CAT.IDE.S.145 kapsamında kullanılması; ya da
 - (4) Planörde kurulu olması.
- (b) İşbu Alt Bölüm uyarınca gerekli olduğunda, aşağıdakiler için teçhizat onayı alınmasına ihtiyaç yoktur:
- (1) Bağımsız II feneri;
 - (2) Doğru ölçüm yapan bir saat; ve
 - (3) Hayatta kalma ve işaretleme teçhizatları.
- (c) İşbu Alt Bölüm uyarınca gerekli olmayan aletler ve teçhizatlar ile diğer Ek'ler tarafından gerekli görülmeyen ancak uçuş sırasında taşınan diğer teçhizatlar aşağıdakilere uygun olacaktır:
- (1) Bu aletler ve teçhizatlar tarafından sağlanan bilgiler, uçuş ekibi tarafından uluslararası mevzuatlara uymak için kullanılmayacak; ve
 - (2) Aletler ve teçhizatlar, arızalı veya arızalı çalışma durumunda dahi planörün uçuşa elverişliliğini etkilemeyecektir.
- (d) Aletler ve teçhizatlar, ilgili uçuş ekibi üyesinin, bulunduğu istasyondan kolayca çalıştırabileceği veya erişebileceği nitelikte olacaktır.
- (e) Gerekli tüm acil durum teçhizatlarının ani olarak kullanımı gerekli olabileceği için, kolaylıkla erişilebilir durumda olacaktır.

CAT.IDE.S.105 Uçuş için gerekli asgari teçhizatlar

Planlanan uçuş için gerekli olan planör aletleri, teçhizat parçaları ve işlevlerinden herhangi birinin gayrifaal veya eksik olduğu durumlarda, planör, asgari teçhizat listesine (MEL) uygun bir şekilde işletilmediği sürece uçuşa başlanmayacaktır.

CAT.IDE.S.125 Gündüz VFR operasyonları - uçuş ve seyrüsefer aletleri

- (a) Gündüz VFR şartlarda işletilen planörler, aşağıdakilerin ölçülmesini ve görüntülenmesini sağlayan bir araçla teçhiz edilecektir:
- (1) Motorlu planörlerde, manyetik istikamet;
 - (2) Saat, dakika ve saniye cinsinden zaman;
 - (3) Basınç irtifası; ve
 - (4) Gösterge hava hızı.
- (b) Planörün bir veya birden fazla ilave alete başvurmadan istenen durumda tutulamadığı koşullarda işletilen planörler, (a)'ya ek olarak, aşağıdakilerin ölçülmesini ve görüntülenmesini sağlayan bir araçla teçhiz edilecektir
- (1) Dikey hız;
 - (2) Durum veya dönüş/kayış müşiri; ve
 - (3) Manyetik istikamet.

CAT.IDE.S.125 Bulut uçuşu – uçuş ve seyrüsefer aletleri

Bulut uçuşu icra eden planörler, aşağıdakilerin ölçülmesini ve görüntülenmesini sağlayan bir araçla teçhiz edilecektir:

- (a) Manyetik istikamet;
- (b) Saat, dakika ve saniye cinsinden zaman;
- (c) Basınç irtifası;
- (d) Gösterge hızı;
- (e) Dikey hız; ve
- (f) Durum veya dönüş/kayış müşiri.

CAT.IDE.S.120 Koltuklar ve emniyet bağları

- (a) Planörler, aşağıdakilerle teçhiz edilecektir:
- (1) İçindeki her kişi için bir koltuk; ve
 - (2) AFM'ye göre her koltuk için üst gövdeyi zapt eden omuz bağı olan bir emniyet kemeri.
- (b) Üst gövdeyi zapt eden omuz bağı olan bir emniyet kemeri, tek nokta açma düğmesine sahip olacaktır.

CAT.IDE.S.240 Takviye oksijen

10.000 fit'in üzerindeki basınç irtifalarında işletilen planörler, aşağıda belirtilen süre kadar yetecek solunum oksijeni taşıyan oksijen depolama ve dağıtım aparatı ile teçhiz edilecektir:

- (a) Basınç irtifası 10.000 fit ile 13.000 fit arasında olan durumlarda, ekip üyelerine 30 dakikanın üzerindeki süre boyunca; ve

(b) Tüm ekip üyelerine ve yolculara basınç irtifasının 13.000 fit'in üzerinde olacağı süre kadar.

CAT.IDE.S.130 Su üzerinden gerçekleştirilen uçuş

Su üzerinde işletilen bir planör sorumlu kaptan pilotu, suya mecburi iniş durumunda planör içerisindekilere ilişkin hayatta kalma risklerini belirleyecek ve bunları esas alarak aşağıdakilerin taşınıp taşınmayacağını tespit edecektir:

- (a) Kullanan kişinin koltuğundan veya yatağından kolayca erişebileceği bir konuma yerleştirilmiş, her bir kişi için bir can yeleği veya 24 aylıktan daha küçük her bebek için eşdeğer bir münferit yüzdürme teçhizatı;
- (b) Aynı anda 121.5 MHz ve 406 MHz üzerinden yayın yapabilir kapasitede olan, bir ekip üyesi veya bir yolcu tarafından taşınan acil durum yer belirleme vericisi (ELT) veya kişisel yer belirleme vericisi (PLB); ve
- (c) Aşağıdaki durumlarda uçuş yapılırken, imdat çağrılarını yapan teçhizat:
 - (1) Karadan süzülüş uzaklığı ötesine su üzerinden yapılan uçuşta; veya
 - (2) Kalkış veya yaklaşma yolu, fazlasıyla su üzerine meyilli olan ve bu nedenle bir acil durumda suya mecburi iniş yapılması ihtimalinin yüksek olduğu durumlarda.

CAT.IDE.S.135 Hayatta kalma teçhizatı

Arama kurtarma çalışmalarının özellikle zor olacağı bölgeler üzerinden işletilen planörler, uçulan alana uygun işaret cihazları ve can kurtarma teçhizatı ile teçhiz edilecektir.

CAT.IDE.S.140 Telsiz haberleşme teçhizatı

- (a) Planörler, üzerinden uçulan hava sahasının gerektirdiği durumlarda, hava sahası şartlarını karşılamak için havacılık istasyonları veya bu frekanslarla iki yönlü haberleşme gerçekleştirebilecek özellikte olan telsiz haberleşme teçhizatı ile teçhiz edilecektir.
- (b) Telsiz haberleşme teçhizatı, (a)'nın gerektirmesi halinde, havada acil durum frekansı olan 121.5 MHz'de haberleşme sağlayacaktır.

CAT.IDE.S.145 Seyrüsefer teçhizatı

Planörler, aşağıdakilere uygun bir şekilde ilerleyebilmesi için gerekli olan herhangi bir seyrüsefer teçhizatı ile teçhiz edilecektir:

- (a) Mevcutsa, ATS uçuş planı; ve
- (b) Geçerli hava sahası şartları.

CAT.IDE.S.150 Transponder

Planörler, üzerinden uçulan hava sahasının gerektirdiği durumlarda, gerekli bütün kabiliyetlere sahip bir ikincil gözetim radarı (SSR) transponderi ile teçhiz edilecektir.



KISIM 4 – BALONLAR

Balonlar ile gerçekleştirilecek operasyonlardaki aletler, veriler ve teçhizatlar ile ilgili düzenlemeler, Genel Müdürlük tarafından yayımlanacak mevzuat ile belirlenir.