

## EK – 5 ÖZEL ONAYLAR (BÖLÜM – SPA)

### ALT BÖLÜM A – GENEL ŞARTLAR

#### SPA.GEN.100 Yetkili otorite

- (a) Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde faaliyet gösteren ticari ve ticari olmayan işleticiler için özel onay verecek yetkili otorite Genel Müdürlüktür.
- (b) (a)'ya bakılmaksızın, başka bir ülke siciline kayıtlı bir hava aracı kullanan ticari olmayan işletici için, aşağıdaki operasyonlara ilişkin olarak işbu Ekteki geçerli gereklilikler, söz konusu onayların, tescil olunan ülke tarafından verilmesi halinde geçerli olmayacaktır:
  - (1) Performans tabanlı seyrüsefer (PBN);
  - (2) Asgari seyrüsefer performans şartnamesi (MNPS);
  - (3) Azaltılmış dikey ayırma minimumu (RVSM) bulunan hava sahası.

#### SPA.GEN.105 Özel onay başvurusu

- (a) İlk kez özel onay düzenlenmesi için başvuruda bulunan işletici, Genel Müdürlüğe aşağıdaki bilgilerle birlikte ilgili Alt Bölüm içerisinde gerekli görülen belgeleri sunacaktır:
  - (1) Başvuru sahibinin adı, adresi ve posta adresi;
  - (2) Planlanan operasyona ilişkin bir açıklama.
- (b) İşletici, Genel Müdürlüğe aşağıdaki kanıtları sunacaktır:
  - (1) İlgili Alt Bölümün şartlarına uyumluluk;
  - (2) SHY-21 Yönetmeliğine uygun bir şekilde oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinin zorunlu bölümünde tanımlanan ilgili unsurların dikkate alındığını.
- (c) İşletici, (a) ve (b)'ye ilişkin kayıtları en azından özel onayın gerekli olduğu operasyonun süresi boyunca ya da uygulanabilir olması halinde, Ek 3'e (Bölüm-ORO) uygun bir şekilde muhafaza edecektir.

#### SPA.GEN.110 Özel bir onaya sahip işleticinin elde edeceği imtiyazlar

Bir işleticinin gerçekleştirmesine onay verilen faaliyetinin kapsamı:

- (a) İşletme ruhsatına (AOC) sahip işleticiler için, AOC'nin eki olan işletme şartlarında;
- (b) Diğer tüm işleticiler için özel onaylar listesi içerisinde belgelenecek ve belirtilecektir.

#### SPA.GEN.115 Özel onayda değişiklikler

Özel onay koşullarının değişikliklerden etkilendiği durumlarda, işletici, ilgili belgeleri Genel Müdürlüğe sunacak ve operasyon için önceden onay alacaktır.

## **SPA.GEN.120 Özel onayın geçerliliğinin devamı**

Özel onaylar, süresiz olarak verilecek ve işleticinin özel onay ile ilgili şartlara uymaya devam etmesi ve SHY-21 Yönetmeliğine uygun bir şekilde oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinin zorunlu kısmı içerisinde tanımlanan ilgili unsurları dikkate alması halinde geçerli olmaya devam edecektir.

## **ALT BÖLÜM B – PERFORMANS TABANLI SEYRÜSEFER (PBN) OPERASYONLARI**

### **SPA.PBN.100 PBN operasyonları**

- (a) Aşağıdaki PBN şartlarının her biri için onay gereklidir:
- (1) RNP AR APCH; ve
  - (2) Helikopter operasyonları için RNP 0.3.
- (b) RNP AR APCH operasyonları için verilen onaylar, geçerli ICAO prosedür tasarım kriterlerini sağlayan ve genel aletli yaklaşma usulleriyle yapılan operasyonlara müsaade edecektir.
- (c) Özel aletli yaklaşma usulleri veya geçerli ICAO prosedür kriterlerini sağlamayan herhangi bir genel aletli yaklaşma usulünde veya Havacılık Bilgi Yayını (AIP) ya da yetkili otoritenin gerekli gördüğü yerlerde, RNP AR APCH veya RNP 0.3 için prosedüre özel bir onay gerekecektir.

### **SPA.PBN.105 PBN operasyon onayı**

Genel Müdürlükten PBN özel onayı almak için, işletici:

- (a) Planlanan PBN operasyonu için uygun olan ilgili uçuşa elverişlilik onayının AFM’de veya sertifikalandırma işlemini yapan otorite tarafından uçuşa elverişlilik değerlendirmesinin bir parçası olarak onaylanan başka bir belgede belirtildiğine veya bu onayı esas aldığına;
- (b) Uçuş hazırlığında yer alan uçuş ekibi üyeleri ve ilgili personel için bir eğitim programının oluşturulduğuna;
- (c) Bir emniyet değerlendirmesinin yapıldığına;
- (d) Aşağıdaki hususların belirtildiği operasyonel prosedürlerin oluşturulduğuna:
  - (1) Taşınacak teçhizatlar ve bu teçhizatlara ilişkin operasyonel sınırlamalar ile birlikte asgari teçhizat listesine (MEL) yapılan uygun girişler;
  - (2) Uçuş ekibi oluşumu, niteliği ve deneyimi;
  - (3) Normal, normal olmayan ve beklenmeyen durum prosedürleri; ve
  - (4) Elektronik seyrüsefer veri yönetimi;
- (e) Raporlanabilir olayların belirtildiği bir listenin oluşturulduğuna ve
- (f) Mevcutsa, RNP AR APCH operasyonları için bir yönetim RNP izleme programının oluşturulduğunda dair kanıtları sunacaktır.

## ALT BÖLÜM C – BELİRLENMİŞ ASGARI SEYRÜSEFER PERFORMANSI (MNPS) İLE YAPILAN OPERASYONLAR

### SPA.MNPS.100 MNPS operasyonları

Hava aracı sadece, Genel Müdürlük tarafından bahse konu operasyonları gerçekleştirmesi için işleticiye onay verilmesi halinde, asgari seyrüsefer performans şartlarının belirlendiği Bölgesel Tamamlayıcı Prosedürlere uygun bir şekilde belirlenmiş asgari seyrüsefer performans şartları (MNPS) hava sahası içerisinde işletilecektir.

### SPA.MNPS.105 MNPS operasyon onayı

Genel Müdürlükten MNPS operasyon onayı almak için, işletici, aşağıdaki kanıtları sunacaktır:

- (a) Seyrüsefer teçhizatının gerekli performansı sağlaması;
- (b) Seyrüsefer ekranlarının, göstergelerinin ve kontrollerinin kendi görev istasyonunda oturan her iki pilot tarafından da görülebilir ve kullanılabilir olması;
- (c) Bahse konu operasyonlarda yer alan uçuş ekibi üyeleri için hazırlanan eğitim programı;
- (d) Aşağıdakilerin belirtildiği operasyonel prosedürler:
  - (1) Taşınacak teçhizatlar ve bu teçhizatlara ilişkin operasyonel sınırlamalar ile birlikte asgari teçhizat listesine (MEL) yapılan uygun girişler;
  - (2) Uçuş ekibi oluşumu ve tecrübe şartları;
  - (3) Normal prosedürler;
  - (4) İlgili hava sahasından sorumlu olan merci tarafından belirtilenler dâhil beklenmedik durum prosedürleri;
  - (5) İzleme ve olay raporlamaya ilişkin kayıtlar.

## ALT BÖLÜM D – AZALTIKMIŞ DİKEY AYIRMA MİNİMUMU BULUNAN HAVA SAHASINDA YAPILAN OPERASYONLAR (RVSM)

### SPA.RVSM.100 RVSM operasyonları

Hava aracı sadece, Genel Müdürlük tarafından bahse konu operasyonları gerçekleştirmesi için işleticiye onay verilmesi halinde, uçuş seviyesi (FL) 290 ile 410 (dâhil) arasında, 300 m'lik (1.000 fit'lik) bir azaltılmış dikey ayırma minimumunun uygulandığı belirlenmiş hava sahası içerisinde işletilecektir.

### SPA.RVSM.105 RVSM operasyon onayı

Genel Müdürlükten RVSM operasyon onayı almak için, işletici, aşağıdaki kanıtları sunacaktır:

- (a) RVSM uçuşa elverişlilik onayı;
- (b) Yükseklik koruma hatalarını izleme ve raporlama prosedürleri;
- (c) Bahse konu operasyonlarda yer alan uçuş ekibi üyeleri için hazırlanan eğitim programı;

- (d) Aşağıdakilerin belirtildiği operasyon prosedürleri:
- (1) Taşınacak teçhizatlar ve bu teçhizatlara ilişkin operasyonel sınırlamalar ile birlikte asgari teçhizat listesine (MEL) yapılan uygun girişler;
  - (2) Uçuş ekibi oluşumu ve tecrübe şartları;
  - (3) Uçuş planlaması;
  - (4) Uçuş öncesi prosedürleri;
  - (5) RVSM hava sahasına giriş öncesi prosedürleri;
  - (6) Uçuş esnasındaki uygulanacak prosedürler;
  - (7) Uçuş sonrası prosedürleri;
  - (8) Olay raporlama;
  - (9) Özel bölgesel operasyon prosedürleri.

#### **SPA.RVSM.110 RVSM teçhizatına ilişkin gereklilikler**

RVSM hava sahasındaki operasyonlar için kullanılan hava aracı:

- (a) İki adet bağımsız irtifa ölçme sistemi;
- (b) Bir adet irtifa ikaz sistemi;
- (c) Bir adet otomatik irtifa kontrol sistemi;
- (d) İrtifa kontrolü için kullanılan irtifa ölçme sistemine bağlanabilen irtifa raporlama sistemine sahip bir ikincil gözetim radarı (SSR) transponderi;

ile teçhiz edilecektir.

#### **SPA.RVSM.115 RVSM yükseklik koruma hataları**

- (a) İşletici, hava aracı teçhizatının kusurlu çalışması sebebiyle ya da operasyonun doğası gereği, aşağıda verilmiş olan değerlere eşit veya daha büyük olarak ortaya çıkan, yükseklik koruma hatalarına ilişkin kayıt edilmiş veya bildirilmiş olayları rapor edecektir:
  - (1)  $\pm 90$  m ( $\pm 300$  ft) değerinde bir toplam dikey hata (TVE);
  - (2)  $\pm 75$  m ( $\pm 245$  ft) değerinde bir altimetre sistemi hatası (ASE); ve
  - (3)  $\pm 90$  m ( $\pm 300$  ft) değerinde bir belirlenmiş irtifa sapması (ADD).
- (b) Bu tür olaylara ilişkin raporlar, 72 saat içerisinde Genel Müdürlüğe gönderilecektir. Raporlarda, neden olan etkenlere ve olayların tekrarlanmasını önleyecek tedbirlere ilişkin bir ön analiz bulunacaktır.
- (c) Yükseklik koruma hatalarının kaydedildiği veya alındığı durumlarda işletici, hatalara neden olan koşulları düzeltmek için derhal harekete geçecek ve Genel Müdürlük tarafından talep edilmesi halinde, Genel Müdürlüğe takip raporlarını sunacaktır.

## ALT BÖLÜM E – DÜŞÜK GÖRÜŞ OPERASYONLARI (LVO)

### SPA.LVO.100 Düşük görüş operasyonları

İşletici, yalnızca Genel Müdürlük tarafından onaylandığı durumlarda aşağıdaki düşük görüş operasyonlarını (LVO) gerçekleştirecektir:

- (a) Düşük görüş kalkış (LVTO) operasyonu;
- (b) Standart Kategori I altındaki (LTS CAT I) operasyon;
- (c) Standart Kategori II (CAT II) operasyonu;
- (d) Standart Kategori II dışındaki (OTS CAT II) operasyon;
- (e) Standart Kategori III (CAT III) operasyonu;
- (f) Geliştirilmiş görüş sistemlerinden (EVS) yararlanılarak, yayınlanmış pist görüş mesafesinin (RVR) üçte birinden fazla olmayacak bir oranla RVR minimumunun azaltılması için bir operasyonel kredinin uygulandığı yaklaşma operasyonu.

### SPA.LVO.105 LVO onayı

Genel Müdürlükten LVO onayı almak için, işletici işbu Alt Bölüm şartlarına uyduğunu ispatlayacaktır.

### SPA.LVO.110 Genel operasyonel gereklilikler

- (a) İşletici, yalnızca aşağıdakiler sağlandığı takdirde, LTS CAT I operasyonları gerçekleştirecektir:
  - (1) İlgili her hava aracının CAT II operasyonları gerçekleştirmeye sertifikalandırılmış olması; ve
  - (2) Yaklaşmanın:
    - (i) CAT IIIA operasyonları için onaylanması gerekli bir otomatik iniş ile eşleştirilmiş olarak yapılması; ya da
    - (ii) Eşiğin en az 150 fit üzerine kadar onaylanmış bir baş üstü göstergesi iniş sistemi (HUDLS) kullanılarak yapılması.
- (b) İşletici, yalnızca aşağıdakiler sağlandığı takdirde, CAT II, OTS CAT II veya CAT III operasyonları gerçekleştirecektir:
  - (1) İlgili her hava aracının, 200 fit'in altındaki bir karar yüksekliğine (DH) sahip olan veya hiçbir karar yüksekliği olmayan operasyonları gerçekleştirmeye sertifikalandırılmış ve ilgili uçuşa elverişlilik şartlarına uygun bir şekilde teçhiz edilmiş olması;
  - (2) Yaklaşma ve/veya otomatik iniş başarısını ve başarısızlığını kaydeden bir sistemin tesis edilmesi ve bunun operasyonun tüm emniyetini takip etmesinin sağlanması;
  - (3) Karar yüksekliğinin bir radyo altimetre ile belirlenmesi;
  - (4) Uçuş ekibinin en az iki pilottan oluşması;

- (5) Havaalanı eşik irtifasının üzerinde 200 fit'in altı tüm yükseklik duyularının (call-out) radyo altimetre ile yapılması.
- (c) İşletici, yalnızca aşağıdakiler sağlandığı takdirde, EVS'den yararlanılan yaklaşma operasyonları gerçekleştirecektir:
- (1) EVS için işbu alt bölüm çerçevesinde sertifika alınması ve EVS'nin kızılötesi sensör görüntüsü ile uçuş bilgilerini HUD'de birleştirmesi;
  - (2) 550 m'nin altında RVR'ye sahip operasyonlarda, uçuş ekibinin en az iki pilottan oluşması;
  - (3) CAT I operasyonlarında, pist ipuçlarına yönelik doğal görsel nirengilerin, havaalanı eşik irtifasının en az 100 fit üzerinde sağlanması;
  - (4) Dikey yönlendirmesi ile yaklaşma usulü (APV) ve CDFA tekniği ile uçulan hassas olmayan yaklaşma (NPA) operasyonları için, pist ipuçlarına yönelik doğal görsel nirengilerin havaalanı eşik irtifasının en az 200 fit üzerinde sağlanması ve aşağıdaki şartlara uyulması:
    - (i) Yaklaşmanın onaylanmış bir dikey uçuş yolu yönlendirme modu kullanılarak yapılması;
    - (ii) Son yaklaşma noktasından (FAF) pist eşiğine kadar olan yaklaşma bölümünün düz olması ve son yaklaşma başı ile pist merkez hattı doğrultusu arasındaki farkın 2°'den fazla olmaması;
    - (iii) Son yaklaşma açısının yayınlanmış olması ve 3.7°'den fazla olmaması;
    - (iv) EVS sertifikası alma süreci esnasında oluşturulan azami yan rüzgâr bileşenlerinin aşılmaması.

#### **SPA.LVO.115 Havaalanı ile ilgili şartlar**

- (a) İşletici, aşağıdakiler sağlanmadıkça, 800m görüş mesafesinin altındaki düşük görüş operasyonları için havaalanını kullanmayacaktır:
- (1) Havaalanı için havaalanının bulunduğu Devletten bahse konu operasyonlar için onay alınmadıkça; ve
  - (2) Düşük görüş prosedürleri (LVP) oluşturulmadıkça.
- (b) İşleticinin LVP teriminin kullanılmadığı bir havaalanını seçmesi halinde, işletici, havaalanında LVP şartlarına eşdeğer prosedürlerin bulunmasını temin edecektir. Bu durum, eşdeğer LVP'nin yürürlükte olup olmadığının nasıl tespit edileceğine dair uçuş ekibine sunulan rehberliği de içeren işletme el kitabı veya prosedür el kitabı içerisinde açıkça belirtilecektir.

#### **SPA.LVO.120 Uçuş ekibi eğitimi ve nitelikleri**

İşletici, LVO'yu gerçekleştirmeden önce:

- (a) Her bir uçuş ekibi üyesinin:
- (1) Operasyona ve hava aracı tipine özgü RVR/VIS (görüş mesafesi) ve DH'ye ilişkin limit değerlerde operasyon yapmak için, uçuş simülasyon eğitim cihazı (FSTD)

eğitimi dahil, işletme el kitabı içerisinde belirtilen eğitim ve kontrol gerekliliklerini yerine getirmesini;

- (2) İşletme el kitabı içerisinde belirtilen standartlara uygun niteliklere sahip olmasını;
- (b) Eğitim ve kontrolün ayrıntılı bir mufredata uygun bir şekilde gerçekleştirilmesini temin edecektir.

### **SPA.LVO.125 Operasyonel prosedürler**

- (a) İşletici, LVO'lar için kullanılacak prosedürler ve talimatlar oluşturacaktır. Bu prosedürler ve talimatlar, işletme el kitabına veya prosedür el kitabına dâhil edilecek ve taksi, kalkış, yaklaşma, palye, iniş, iniş rulesi ve pas geçme operasyonları sırasında uçuş ekibi üyelerinin üstleneceği görevleri içerecektir.
- (b) LVO'ya başlamadan önce sorumlu kaptan pilot/kaptan:
  - (1) Görsel ve görsel olmayan tesislerin durumunun yeterli olduğundan;
  - (2) Hava trafik hizmetlerinden (ATS) alınan bilgilere göre uygun LVP'lerin yürürlükte olduğundan;
  - (3) Uçuş ekibi üyelerinin uygun niteliklere sahip olduğundan emin olacaktır.

### **SPA.LVO.130 Asgari teçhizat**

- (a) İşletici, hava aracı uçuş el kitabına (AFM) veya uygulanabilir olduğu takdirde, işletme el kitabında veya prosedür el kitabı içerisinde başka bir onaylanmış bir belgeye uygun şekilde LVO'ya başlamadan önce faal durumda olması gereken asgari teçhizatları belirleyecektir.
- (b) Kaptan pilot/Sorumlu kaptan pilot, hava aracının ve ilgili hava sistemlerinin durumunun gerçekleştirilecek özel operasyon için uygun olduğundan emin olacaktır.

## **ALT BÖLÜM F – İKİ MOTORLU UÇAKLARLA YAPILAN UZUN MENZİL OPERASYONLARI (ETOPS)**

### **SPA.ETOPS.100 ETOPS**

Ticari hava taşımacılığı operasyonlarında, iki motorlu uçaklar, yalnızca, işleticiye Genel Müdürlük tarafından bir ETOPS operasyon onayı verilmiş olması halinde, CAT.OP.MPA.140'a uygun bir şekilde belirlenmiş eşik mesafesi ötesinde işletilecektir.

### **SPA.ETOPS.105 ETOPS operasyon onayı**

Genel Müdürlükten ETOPS operasyon onayı almak için, işletici:

- (a) Uçak/motor kombinasyonunun, planlanan operasyon için ETOPS tip tasarımına ve güvenilirlik onayına sahip olduğuna;
- (b) Bu operasyonlarda yer alan uçuş ekibi üyeleri ve diğer bütün operasyon personel için bir eğitim programının oluşturulmuş olduğuna ve uçuş ekibi üyelerinin ve ilgili diğer tüm operasyon personelinin planlanan operasyonu gerçekleştirmeye uygun niteliklere sahip olduğuna;



- (c) İşletici yapısının ve deneyiminin planlanan operasyonu destekleyeme uygun olduğuna;
- (d) Operasyonen prosedürlerin oluşturulmuş olduğuna ilişkin kanıtlar sunacaktır.

#### **SPA.ETOPS.110 ETOPS yol boyu yedek havaalanı**

- (a) Bir havaalanı, beklenen kullanım zamanında kullanılabilir ve hava trafik hizmetleri (ATS), yeterli ışıklandırma, haberleşme olanakları, hava durumu raporları, seyrüsefer yardımcıları (navaid) ve acil durum hizmetleri gibi gerekli yardımcı hizmetler ile teçhiz edilmiş ve en azından kullanılabilir durumda bir adet aletli yaklaşma usulüne sahip ise, ETOPS yol boyu yedek havaalanı olarak yeterli kabul edilecektir.
- (b) ETOPS uçuşunu gerçekleştirmeden önce, işletici, işleticinin onaylanmış sapma süresi ya da MEL'e göre uçağın işletilebilirlik durumunun esas alındığı sapma süresi (hangisi kısa ise) içerisinde bir ETOPS yol boyu yedek hava alanının kullanıma uygun olduğundan emin olacaktır.
- (c) İşletici, operasyonel uçuş planı ve ATS uçuş planı içerisinde gerekli tüm ETOPS yol boyu yedek havaalanını/havaalanlarını belirtecektir.

#### **SPA.ETOPS.115 ETOPS yol boyu yedek havaalanı planlama limitleri**

- (a) İşletici, bir havaalanını sadece, uygun hava raporlarının veya tahminlerinin veya bunlardan oluşan herhangi bir kombinasyonun beklenen iniş süresi ile olası en geç iniş süresinden 1 saat sonrası arasındaki koşulların, Tablo 1'deki ilave limitlerin eklenmesiyle hesaplanan planlama limitlerinde veya üzerinde olacağını gösterdiği durumlarda, ETOPS yol boyu yedek havaalanı olarak seçecektir.
- (b) İşletici, işletme el kitabına planlanan ETOPS yol boyu yedek havaalanındaki operasyon limitlerini tespit etme yöntemini dâhil edecektir.

<b>Tablo 1 – ETOPS yol boyu yedek havaalanı için planlama limitleri</b>	
<b>Yaklaşma tipi</b>	<b>Planlama limitleri</b>
Hassas yaklaşma	DA/H + 200 ft RVR/VIS + 800 m *
Hassas olmayan yaklaşma veya Turlu yaklaşma	MDA/H + 400 ft * RVR/VIS + 1.500 m

\*VIS: Görüş mesafesi; MDA/H: Asgari alçalma irtifası/yüksekliği

### **ALT BÖLÜM G – TEHLİKELİ MADDELERİN TAŞINMASI**

#### **SPA.DG.100 Tehlikeli maddelerin taşınması**

Bu Talimatın Ek 4 (Bölüm CAT)'ü, Avrupa Komisyonu'nun 800/2013 sayılı mevzuatının Ek 3 (Bölüm NCC)'ü ve Ek 4'ü (Bölüm NCO), Avrupa Komisyonu'nun 379/2014 sayılı mevzuatının Ek 2 (Bölüm SPO)'si içerisinde belirtilenler hariç olmak üzere, işletici, yalnızca kendisine Genel Müdürlük tarafından onay verilmiş olması durumunda tehlikeli maddeleri hava yoluyla taşıyacaktır.



### **SPA.DG.105 Tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin onay**

Tehlikeli maddeler taşıma onayı almak için işletici, Teknik Talimatlara uygun bir şekilde:

- (a) İlgili tüm personel için bir eğitim programı oluşturup bunu idame ettirecek ve Genel Müdürlüğe tüm personele yeterli eğitimin verildiğini ispatlayacak;
- (b) Hava taşımacılığının tüm safhalarında, tehlikeli maddelerin emniyetli bir şekilde taşınmasını sağlamak için, aşağıdaki hususlara dair bilgileri ve talimatları içeren operasyonel prosedürler oluşturacaktır:
  - (1) İşleticinin tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin politikası;
  - (2) Tehlikeli maddelerin kabulü, taşınması, yüklenmesi, depolanması ve ayrılmasına ilişkin gereklilikler;
  - (3) Tehlikeli maddelerin taşındığı durumlarda, bir hava aracı kazası veya olayı halinde yapılacak işlemler;
  - (4) Tehlikeli maddeler ile ilgili acil durumlara müdahale;
  - (5) Herhangi bir olası kirliliğin ortadan kaldırılması;
  - (6) İlgili tüm personelin özellikle yer hizmetleri ve hava aracında yükleme/boşaltma ile ilgili görevleri;
  - (7) Hasar, sızıntı veya kirlilik kontrolü;
  - (8) Tehlikeli madde kaza ve olaylarını raporlama

### **SPA.DG.110 Tehlikeli maddelere ilişkin bilgiler ve belgeler**

İşletici, Teknik Talimatlara uygun bir şekilde:

- (a) Sorumlu kaptan pilota/kaptan pilota:
  - (1) Hava aracında taşınacak tehlikeli maddeler hakkında;
  - (2) Uçuş sırasında acil durumlarda müdahale etmek için kullanılmak üzere, yazılı bilgileri sunacak;
- (b) Bir kabul kontrol listesi kullanacak;
- (c) Tehlikeli maddelerin yanında, tehlikeli maddeler için geçerli bilgilerin elektronik ortamda sunulduğu durumlar hariç olmak üzere, hava yoluyla taşınması için tehlikeli maddeleri sunan kişi tarafından tamamlanan gerekli tehlikeli madde taşıma belgesinin/belgelerinin sunulmasını sağlayacak;
- (d) Tehlikeli madde taşıma belgesinin yazılı halde sunulduğu durumlarda, belgenin bir kopyasının yerde, maddeler nihai varış yerine ulaşana kadar makul bir sürede erişmenin mümkün olacağı bir konumda muhafaza edilmesi sağlayacak;
- (e) Sorumlu kaptan pilota/kaptan pilota sunulan bilgilerin bir kopyasının yerde muhafaza edilmesini ve bu kopyanın veya bunun içerisindeki bilgilerin son kalkış yapılan havaalanı ve bir sonraki planlı varış havaalanı tarafından bilgilerin atıfta bulunduğu uçuştan sonrasına kadar kolayca erişilebilir olmasını sağlayacak;

- (f) Kabul kontrol listesini, sorumlu kaptan pilota/kaptan pilota sunulan taşıma belgesini ve bilgileri uçuşun tamamlanmasından sonraki asgari 3 ay boyunca muhafaza edecek;
- (g) Tüm personele ilişkin eğitim kayıtlarını asgari 3 yıl boyunca muhafaza edecektir.

## ALT BÖLÜM H – GECE GÖRÜŞ GÖRÜNTÜLEME SİSTEMLERİ İLE YAPILAN HELİKOPTER OPERASYONLARI

### SPA.NVIS.100 Gece görüş görüntüleme sistemi (NVIS) operasyonları

- (a) Helikopterler, yalnızca, işletici Genel Müdürlük tarafından onaylanmışsa, NVIS yardımıyla gece VFR şartlarında işletilecektir.
- (b) Genel Müdürlükten bu onayı almak için, işletici:
  - (1) Ek 3 (Bölüm ORO) kapsamında ticari hava taşımacılığı yapacak ve CAT AOC'ye sahip olacak;
  - (2) Genel Müdürlüğe:
    - (i) İşbu Alt Bölüm içerisinde yer alan geçerli şartlara uyulduğunu;
    - (ii) NVIS'nin tüm unsurlarının başarılı bir şekilde entegre edildiğini ispatlayacaktır.

### SPA.NVIS.110 NVIS operasyonlarına ilişkin teçhizat şartları

- (a) NVIS operasyonları başlamadan önce her helikopter ve ilgili tüm NVIS teçhizatları, SHY-21 Yönetmeliğine uygun bir şekilde ilgili uçuşa elverişlilik onayı almış olacaktır.
- (b) *Radyo altimetre*. Helikopter, NVIS uçuşunun tüm safhaları sırasında anında farkedilebilen (görülebilir), önceden ayarlanmış bir yüksekliğin altında sesli bir uyarı ve pilot tarafından seçilebilen bir yükseklikte sesli ve görsel uyarı verebilme özelliğine sahip bir radyo altimetre ile teçhiz edilecektir.
- (c) *NVIS uyumlu hava aracı aydınlatması*. Azalan çevresel görüş ipuçlarının ve durumsal farkındalığı arttırma ihtiyacının etkisini azaltmak için, aşağıdakiler sağlanacaktır:
  - (1) Varsa, tüm önemli uçuş aletlerini aydınlayabilecek NVIS uyumlu alet paneli aydınlatma lambası;
  - (2) NVIS uyumlu hizmet (utility) ışıkları;
  - (3) Taşınabilir NVIS uyumlu el feneri; ve
  - (4) NVIS uyumlu olmayan dâhili ışıkları kapatma veya söndürme aracı.
- (d) *İlave NVIS teçhizatı*. Aşağıdaki ilave NVIS teçhizatları temin edilecektir:
  - (1) Gece görüş gözlükleri (NVG) için yedek veya yardımcı güç kaynağı;
  - (2) Gece görüş gözlüğünün monte edilebileceği uygun uçuş kaskı.
- (e) NVIS uçuşunda gerekli olan tüm gece görüş gözlükleri aynı tip, nesil ve model olacaktır.
- (f) *Sürekli uçuşa elverişlilik*

- (1) Sürekli uçuşa elverişlilik prosedürleri, helikopterde bulunan NVIS teçhizatında sürekli bakım ve incelemelerin gerçekleştirilmesi için gerekli olan bilgileri içerecek ve asgari olarak şunları kapsayacaktır:
  - (i) Helikopter ön camları ve saydamlıkları;
  - (ii) NVIS aydınlatması;
  - (iii) Gece görüş gözlükleri (NVG); ve
  - (iv) NVIS operasyonlarını destekleyen herhangi bir ilave teçhizat.
- (2) Hava aracında sonradan yapılacak herhangi bir değişiklik (modifikasyon) veya bakım NVIS uçuşa elverişlilik onayına uygun olacaktır.

### **SPA.NVIS.120 NVIS asgari operasyon limitleri**

- (a) Operasyonlar, gerçekleştirilen gece operasyonlarının türüne yönelik VFR asgari hava durumu limitleri altında gerçekleştirilmeyecektir.
- (b) İşletici, asgari geçiş yüksekliğini, yardımcı uçuşa/uçuştan geçişin devam ettirilebileceği yükseklikten itibaren belirleyecektir.

### **SPA.NVIS.130 NVIS operasyonlarına ilişkin ekip şartları**

- (a) *Seçim.* İşletici, NVIS görevi için ekip üyeleri seçiminde kullanılacak kriterleri belirleyecektir.
- (b) *Deneyim.* Kaptanın asgari deneyimi, eğitime başlamadan önce, bir helikopterle sorumlu kaptan pilot/kaptan olarak gece VFR şartlarında 20 saatten az olmayacaktır.
- (c) *Operasyonel eğitim.* Tüm pilotlar, işletme el kitabı içerisinde yer alan NVIS prosedürlerine uygun operasyonel eğitimi tamamlamış olacaktır.
- (d) *Yakın zamandaki uçuş deneyimi.* NVIS operasyonlarını gerçekleştiren tüm pilotlar ve NVIS teknik ekip üyeleri, son 90 gün içerisinde 3 adet NVIS uçuşu yapmış olacaktır. Yakın zamandaki uçuş deneyimi, (f)(1)'de belirtilen unsurları içerecek şekilde, helikopterle veya onaylı tam uçuş simülatörüyle (FFS) yapılacak bir eğitim uçuşuyla yeniden sağlanabilir.
- (e) *Ekip oluşumu.* Asgari ekip, aşağıda belirtilenlerden fazla olanı olacaktır:
  - (1) Hava aracı uçuş el kitabı (AFM) içerisinde belirtilen;
  - (2) İcra edilen esas faaliyete ilişkin olan; ya da
  - (3) NVIS operasyonlarına yönelik operasyon onayı içerisinde belirtilen.
- (f) *Ekip eğitimi ve kontrolü*
  - (1) Eğitim ve kontrol, Genel Müdürlük tarafından onaylanan ve işletme el kitabı içerisinde yer alan ayrıntılı bir müfredata göre gerçekleştirilecektir.
  - (2) Ekip üyeleri
    - (i) Ekip eğitim programları: NVIS çalışma ortamına ve teçhizatlarına ilişkin bilgiyi geliştirecek; ekip koordinasyonunu arttıracak; ve düşük görüş koşullarına giriş ve

NVIS normal ve acil durum prosedürleri ile ilgili riskleri en aza indirecek tedbirleri içerecektir.

(ii) (f)(2)(i)'de belirtilen tedbirler:

(A) Gece yeterlilik kontrolleri; ve

(B) Hat kontrolleri sırasında değerlendirilecektir.

### **SPA.NVIS.140 Bilgi ve belgeler**

İşletici, kendi risk analizi ve yönetim sürecinin bir parçası olarak, normal ve olası anormal operasyonların açıklanması ve yeterli ölçüde hafifletilmesi için, NVIS ortamı ile ilgili risklerin, işletme el kitabı içerisinde ekip seçimi, ekip oluşumu ve ekip eğitimi, teçhizat seviyeleri ve sevk kriterleri ile operasyonel prosedürleri ve asgari limitlerini belirterek en aza indirilmesini sağlayacaktır.

## **ALT BÖLÜM I – HELİKOPTER VİNÇ OPERASYONLARI**

### **SPA.HHO.100 Helikopter vinç operasyonları (HHO)**

- (a) Helikopterler, yalnızca, işletici Genel Müdürlük tarafından onaylanmışsa, CAT vinç operasyonları amacıyla işletilecektir.
- (b) Genel Müdürlükten bu onayı almak için, işletici:
- (1) Ek 3 (Bölüm ORO) kapsamında ticari hava taşımacılığı (CAT) yapacak ve CAT AOC'ye sahip olacak;
  - (2) Genel Müdürlüğe işbu Alt Bölüm içerisinde yer alan geçerli şartlara uyulduğunu ispatlayacaktır.

### **SPA.HHO.110 HHO'ya ilişkin teçhizat şartları**

- (a) SPA.HHO.115'e uygun herhangi bir telsiz teçhizatı dahil olmak üzere, tüm helikopter vinç teçhizatlarının kurulumu ve sonradan yapılacak değişiklikler (modifikasyonlar) için planlanan işleve uygun bir uçuşa elverişlilik onayı alınacaktır. Yardımcı teçhizat, Genel Müdürlüğün gerekli gördüğü uygun standarda uyacak şekilde tasarlanacak ve bu konuda test edilecektir.
- (b) HHO teçhizatlarına ve sistemlerine ilişkin bakım talimatları, işletici tarafından üretici ile işbirliği yapılarak oluşturulacak ve uçuşa elverişlilik gerekliliklerinin gerektirdiği şekilde işleticinin helikopter bakım programına dâhil edilecektir.

### **SPA.HHO.115 HHO iletişimi**

HHO'nun sağlandığı kuruluşla iki yönlü telsiz iletişimi oluşturulacak ve mümkün olan durumlarda, aşağıdaki operasyonlarda HHO sahasındaki yer personeli ile iletişim kurulmasını temin edecek bir araç sağlanacaktır:

- (a) Gündüz ve gece off-shore operasyonları;

- (b) Helikopter acil durum tıbbi hizmet (HEMS) operasyon sahasındaki HHO hariç olmak üzere, gece kara operasyonları.

### **SPA.HHO.125 HHO'ya ilişkin performans şartları**

HEMS operasyon sahasında yapılan HHO hariç olmak üzere, HHO, kritik motorun arızalı olup geri kalan motorun/motorların asılı kişiye/kişilere/kargoya, üçüncü taraflara veya mala zarar vermeden uygun güç ayarında devam edebilir nitelikte olacaktır.

### **SPA.HHO.130 HHO'ya ilişkin ekip şartları**

- (a) *Seçim.* İşletici, önceki deneyimleri dikkate alarak, HHO görevi için ekip üyeleri seçiminde kullanılacak kriterleri belirleyecektir.

- (b) *Deneyim.* HHO uçuşları gerçekleştiren kaptanın asgari deneyim düzeyi aşağıdakilerden az olmayacaktır:

(1) Off-shore:

- (i) Helikopterde sorumlu kaptan pilot/kaptan olarak 1.000 saat veya 200 saati gözetim altında sorumlu kaptan pilot olarak olmak üzere HHO'da yardımcı pilot olarak 1.000 saat; ve
- (ii) Gece operasyonları gerçekleştiriliyorsa, 20 döngüsü (cycle) gece şartlarında olmak üzere, off-shore'da gerçekleştirilen 50 vinç döngüsü (bir vinç döngüsü, vinç kancasının bir kez aşağı inip geri yukarı çıktığı döngüdür).

(2) Kara:

- (i) Helikopterde sorumlu kaptan pilot/kaptan olarak 500 saat veya 100 saati gözetim altında sorumlu kaptan pilot olarak olmak üzere HHO'da yardımcı pilot olarak 500 saat;
- (ii) Planlanan operasyona benzer bir operasyon ortamında kazanılmış helikopterde 200 saatlik operasyon deneyimi; ve
- (iii) Gece operasyonları gerçekleştiriliyorsa, 20 döngüsü (cycle) gece şartlarında olmak üzere, toplam 50 vinç döngüsü.

- (c) *Operasyonel eğitim ve deneyim.* Eğitimin işletme el kitabı içerisinde yer alan HHO prosedürlerine uygun olarak başarıyla tamamlanması ve HHO'nun gerçekleştirildiği ortam ve üstlenilen görev ile ilgili deneyim.

- (d) *Yakın zamandaki uçuş deneyimi.* HHO operasyonlarını gerçekleştiren tüm pilotlar ve HHO ekip üyeleri, son 90 gün içerisinde:

- (1) Gündüz operasyonları için, 3 gündüz veya gece vinç döngüsünden oluşan herhangi bir kombinasyonu (her birinde havır ve havırdan geçiş bulunacaktır.);
- (2) Gece operasyonları için, 3 gece vinç döngüsü (her birinde havır ve havırdan geçiş bulunacaktır.) yapmış olacaktır.

- (e) *Ekip oluşumu.* Gündüz veya gece operasyonlarına yönelik asgari ekip, işletme el kitabı içerisinde belirtildiği şekilde olacaktır. Asgari ekip, helikopter tipine, hava koşullarına, görev türüne ve ayrıca off-shore operasyonlarında HHO alanı çevresine, deniz durumuna



ve deniz aracı hareketine bağlı olacaktır. Hiçbir durumda asgari ekip, bir pilottan ve bir HHO ekip üyesinden az olmayacaktır.

(f) *Eğitim ve kontrol*

- (1) Eğitim ve kontrol, Genel Müdürlük tarafından onaylanan ve işletme el kitabı içerisinde yer alan ayrıntılı bir müfredata göre gerçekleştirilecektir.
- (2) Ekip üyeleri
  - (i) Ekip eğitim programları: HHO çalışma ortamına ve teçhizatlarına ilişkin bilgiyi geliştirecek; Ekip koordinasyonunu arttıracak ve HHO normal ve acil durum prosedürleri ve statik boşalma ile ilgili riskleri en aza indirecek tedbirleri içerecektir.
  - (ii) (f)(2)(i)'de belirtilen tedbirler, görecelik meteorolojik şartlar (VMC) gündüz yeterlilik kontrolleri veya işletici tarafından gece HHO icra edildiği durumlarda VMC gece yeterlilik kontrolleri esnasında değerlendirilecektir.

### **SPA.HHO.135 HHO yolcu brifingi**

HHO uçuşu veya uçuş serisi öncesinde, HHO yolcuları bilgilendirilecek ve yolcular statik elektrik boşalması tehlikelerinden ve diğer HHO hususlarından haberdar edilecektir.

### **SPA.HHO.140 Bilgi ve belgeler**

- (a) İşletici, kendi risk analizi ve yönetim sürecinin bir parçası olarak, normal ve olası anormal operasyonların açıklanması ve yeterli ölçüde hafifletilmesi için, HHO ortamı ile ilgili risklerin işletme el kitabı içerisinde ekip seçimi, ekip oluşumu ve ekip eğitimi, teçhizat seviyeleri ve sevk kriterleri ve operasyonel prosedürler ve asgari limitleri belirterek en aza indirilmesini sağlayacaktır.
- (b) İşletme el kitabının ilgili bölümleri, HHO'nun sağlandığı kuruluşa sunulacaktır.

## **ALT BÖLÜM J – HELİKOPTER ACİL DURUM TIBBİ HİZMET OPERASYONLARI**

### **SPA.HEMS.100 Helikopter acil durum tıbbi hizmet (HEMS) operasyonları**

- (a) Helikopterler, yalnızca, işletici Genel Müdürlük tarafından onaylanmışsa HEMS operasyonları amacıyla işletilecektir.
- (b) Genel Müdürlükten bu onayı almak için, işletici:
  - (1) Ek 3 (Bölüm ORO) kapsamında ticari hava taşımacılığı (CAT) yapacak ve CAT AOC'ye sahip olacak;
  - (2) Genel Müdürlüğe işbu Alt Bölüm içerisinde yer alan geçerli şartlara uyulduğunu ispatlayacaktır.

### SPA.HEMS.110 HEMS operasyonlarına ilişkin teçhizat şartları

Helikoptere tahsis edilmiş tüm tıbbi teçhizatların kurulumu ve sonradan bunlar üzerinde yapılacak herhangi bir değişiklik (modifikasyon) ve uygun olan durumlarda, bunların işletimi için SHY-21 Yönetmeliği kapsamında onay alınacaktır.

### SPA.HEMS.115 Haberleşme

CAT.IDE.H'ye ilave olarak, HEMS uçuşları gerçekleştiren helikopterler, HEMS operasyonunun gerçekleştirildiği kuruluşla iki yönlü iletişim gerçekleştirilmesini sağlayacak nitelikte olan ve mümkün olan durumlarda, yer acil durum hizmet personeli ile iletişim kurulmasını sağlamak üzere haberleşme teçhizatına sahip olacaktır.

### SPA.HEMS.120 HEMS asgari operasyon limitleri

- (a) Performans sınıfı 1 ve 2 dâhilinde gerçekleştirilen HEMS uçuşları, HEMS uçuşunun sevk ve yol boyu safhasına yönelik Tablo 1'deki asgari hava durumu limitlerine uyacaktır. Yol boyu sırasında hava koşullarının Tablo 1'de belirtilen bulut tabanı veya görüş minimasının altına düşmesi halinde, sadece VMC dâhilinde yapılan uçuşlar için sertifikalandırılmış helikopterler uçuşu iptal edecek veya üsse geri dönecektir. Aletli meteorolojik koşullardaki (IMC) operasyonlar için teçhiz edilmiş ve sertifikalandırılmış helikopterler, uçuşu iptal edebilir, üsse geri dönebilir ya da uçuş ekibinin uygun niteliklere sahip olması şartıyla, aletli uçuş kuralları (IFR) dâhilinde gerçekleştirilen bir uçuşa geçebilir.

Tablo 1 – HEMS asgari operasyon limitleri			
2 PİLOT		1 PİLOT	
GÜNDÜZ			
Bulut tavanı	Görüş mesafesi	Bulut tavanı	Görüş mesafesi
500 fit ve üzeri	Geçerli hava sahası asgari VFR limitlerince tanımlandığı şekilde	500 fit ve üzeri	Geçerli hava sahası asgari VFR limitlerince tanımlandığı şekilde
499 - 400 fit	1.000 m*	499 - 400 fit	2.000 m
399 - 300 fit	2.000 m	399 - 300 fit	3.000 m
GECE			
Bulut tabanı	Görüş mesafesi	Bulut tabanı	Görüş mesafesi
1.200 ft**	2.500 m	1.200 ft**	3.000 m

\*Yol boyu safhasında, yer görüşünün mevcut olması ve helikopterin mânianın zamanında görülerek çarpmanın önlenmesine yeterli imkânı verecek bir hızda manevra yapabilmesi durumunda, görüş mesafesi, kısa süreliğine 800 m'ye düşürülebilir.

\*\* Yol boyu safhasında, bulut tabanı kısa süreliğine 1.000 fit'e düşürülebilir.

- (b) Performans sınıfı 3 dâhilinde işletilen bir HEMS uçuşunun sevk ve yol boyu safhasına yönelik asgari hava durumu limitleri, 600 fit'lik bir bulut tavanı ve 1.500 m'lik bir görüş mesafesi olacaktır. Görüş mesafesi, helikopterin herhangi bir mâniayı görüp çarpmayı önlemesine yeterli imkânı verecek bir hızda manevra yapabilmesi halinde, yer görüşünün olduğu durumlarda kısa süreliğine 800 m'ye düşürülebilir.



### **SPA.HEMS.125 HEMS operasyonlarına ilişkin performans şartları**

- (a) Performans sınıf 3 dâhilindeki operasyonlar, riskli (hostile) bölgeler üzerinden gerçekleştirilmeyecektir.
- (b) Kalkış ve iniş
- (1) Yoğun yerleşim alanı içinde riskli (hostile) bölgede bulunan ve HEMS operasyon üssü olarak kullanılan bir hastanedeki son yaklaşma ve kalkış alanına/alanından (FATO) operasyonlar gerçekleştiren helikopterler, performans sınıfı 1 kapsamında işletilecektir.
  - (2) Yoğun yerleşim alanı içinde riskli (hostile) bölgede bulunan ve HEMS operasyon üssü olmayan bir hastanedeki son yaklaşma ve kalkış alanına/alanından (FATO) operasyonlar gerçekleştiren helikopterler, işleticinin CAT.POL.H.225 kapsamında bir onaya sahip olduğu durumlar hariç olmak üzere, performans sınıfı 1 dahilinde işletilecektir.
  - (3) Riskli (hostile) bölgede bulunan bir HEMS operasyon alanına/alanından operasyonlar gerçekleştiren helikopterler, performans sınıfı 2 kapsamında işletilecek ve CAT.POL.H.305(b)(2) ve (b)(3)'e uyumluluğun kanıtlanması kaydıyla, CAT.POL.H.305 uyarınca gerekli olan onaydan muaf olacaktır.
  - (4) HEMS operasyon alanı, tüm mâniyalardan yeterli klerans sağlanabilecek kadar büyük olacaktır. Gece operasyonlarında, alanın ve herhangi bir mânianın saptanabilmesini sağlamak için alan aydınlatılacaktır.

### **SPA.HEMS.130 Ekip şartları**

- (a) *Seçim.* İşletici, önceki deneyimleri dikkate alarak, HEMS görevi için uçuş ekibi üyeleri seçiminde kullanılacak kriterleri belirleyecektir.
- (b) *Deneyim.* HEMS uçuşları gerçekleştiren kaptanın asgari deneyim düzeyi aşağıdakilerden az olmayacaktır:
- (1) Ya:
    - (i) Helikopterlerde 500 saati kaptan pilot/sorumlu kaptan pilot olarak olmak üzere, hava aracıyla kaptan pilot/sorumlu kaptan pilot olarak 1.000 saat; veya
    - (ii) Helikopterlerde 500 saati gözetim altında sorumlu kaptan pilot olarak ve 100 saati sorumlu kaptan pilot/kaptan olarak olmak üzere, HEMS operasyonlarında yardımcı pilot olarak toplam 1.000 saat;
  - (2) Planlanan operasyona benzer bir operasyon ortamında kazanılmış helikopterde 500 saatlik operasyon deneyimi; ve
  - (3) Gece operasyonlarına katılan pilotlarda, sorumlu kaptan pilot/kaptan olarak gece VMC şartlarında 20 saatlik deneyim.
- (c) *Operasyonel eğitim.* İşletme el kitabı içerisinde yer alan HEMS prosedürlerine uygun bir operasyonel eğitim başarılı bir şekilde tamamlanmış olacaktır.
- (d) *Yakın zamandaki uçuş deneyimi.* HEMS operasyonları gerçekleştiren tüm pilotlar, son 6 ay içerisinde bir helikopter veya FSTD'deki aletleri referans alınarak asgari 30 dakikalık bir uçuş yapmış olacaktır.

(e) *Ekip oluşumu.*

(1) *Gündüz uçuşu.* Asgari gündüz ekibi, bir pilot ve bir HEMS teknik ekip üyesinden oluşacaktır.

(i) Bu sayı, yalnızca aşağıdaki durumlarda bir pilota indirilebilir:

(A) Bir HEMS operasyon alanında, sorumlu kaptan pilotun ilave tıbbi ikmal malzemeleri getirmesi gereken durum. Böyle bir durumda, sorumlu kaptan pilot bu uçuşu icra ederken HEMS teknik ekip üyesi, hasta veya yaralı kişilere yardımcı olmak üzere HEMS operasyon alanında bırakılabilir;

(B) HEMS operasyon alanına varıldıktan sonra, sedye kurulumunun HEMS teknik ekibi üyesinin ön koltuğa oturmasına engel olduğu durum; veya

(C) Tıbbi yolcunun uçuşta HEMS teknik ekibi üyesinin yardımına ihtiyaç duyduğu durum.

(ii) (i)'de açıklanan durumlarda, asgari operasyon limitleri geçerli hava sahası şartlarınca tanımlanan şekilde olacak; SPA.HEMS.120 Tablo 1'de bulunan HEMS asgari operasyon limitleri kullanılmayacaktır.

(iii) Yalnızca (i)(A) içerisinde belirtilen durumda, sorumlu kaptan pilot, ön koltuktan yardımda bulunan teknik ekip üyesi olmadan HEMS operasyon alanına iniş yapabilir.

(2) *Gece uçuşu.* Asgari gece ekibi:

(i) İki pilottan; ya da

(ii) İşletici tarafından işletme el kitabı içerisinde aşağıdaki hususlar dikkate alınarak tanımlanan belirli coğrafi alanlarda bir pilot ve bir HEMS teknik ekip üyesinden oluşacaktır:

(A) Yeterli yer referansı;

(B) HEMS görevi süresince uçuş takip sistemi;

(C) Hava durumu raporlama tesislerinin güvenilirliği;

(D) HEMS asgari teçhizat listesi;

(E) Ekip konseptinin devamlılığı;

(F) Asgari ekip nitelikleri, başlangıç ve yenileme eğitimleri;

(G) Ekip koordinasyonu dâhil operasyonel prosedürler;

(H) Asgari hava durumu limitleri; ve

(İ) Belirli yerel koşullar nedeniyle ilave hususlar.

(f) *Ekip eğitimi ve kontrolü*

(1) Eğitim ve kontrol, Genel Müdürlük tarafından onaylanan ve işletme el kitabı içerisinde yer alan ayrıntılı bir müfredata uygun bir şekilde gerçekleştirilecektir.

(2) Ekip üyeleri

(i) Ekip eğitim programları: HEMS çalışma ortamına ve teçhizatlarına ilişkin bilgiyi geliştirecek; ekip koordinasyonunu arttıracak ve düşük görüş koşullarına giriş,



HEMS operasyon alanlarının seçimi ve yaklaşma ve ayrılma profilleri ile ilgili riskleri en aza indirecek tedbirleri içerecektir.

(ii) (f)(2)(i)'de belirtilen tedbirler:

- (A) VMC gündüz yeterlilik kontrolleri veya işletici tarafından gece HEMS operasyonları icra edildiği durumlarda, VMC gece yeterlilik kontrolleri; ve
- (B) Hat kontrolleri esnasında değerlendirilecektir.

### **SPA.HEMS.135 HEMS tıbbi yolcuya ve diğer personele brifing verilmesi**

- (a) *Tıbbi yolcu.* Herhangi bir HEMS uçuşuna veya uçuşlar serisine başlanmadan önce, tıbbi yolculara, HEMS çalışma ortamına ve teçhizatlarına aşına olmalarını, hava aracı üzerindeki tıbbi ve acil durum teçhizatlarını çalıştırabilmelerini ve olağan ve acil durum giriş ve çıkış prosedürlerinde yer alabilmelerini sağlamak için brifing yapılacaktır.
- (b) *Yer acil durum hizmet personeli.* İşletici, yer acil durum hizmet personelinin, HEMS çalışma ortamına ve teçhizatlarına ve HEMS operasyon alanı içerisindeki yer operasyonları ile ilgili risklere aşına olmalarını sağlamak için makul tüm önlemleri alacaktır.
- (c) *Tıbbi hasta.* CAT.OP.MPA.170'e bakılmaksızın, yalnızca tıbbi koşulun uygun olması halinde bir brifing yapılacaktır.

### **SPA.HEMS.140 Bilgi ve belgeler**

- (a) İşletici, kendi risk analizi ve yönetim sürecinin bir parçası olarak, normal ve olası anormal operasyonların açıklanması ve yeterli ölçüde hafifletilmesi için, HEMS ortamı ile ilgili risklerin, işletme el kitabı içerisinde ekip seçimi, ekip oluşumu ve ekip eğitimi, teçhizat seviyeleri ve sevk kriterleri, operasyonel prosedürleri ve asgari limitleri belirterek en aza indirilmesini sağlayacaktır.
- (b) İşletme el kitabının ilgili bölümleri, HEMS'nin sağlandığı kuruluşa sunulacaktır.

### **SPA.HEMS.145 HEMS operasyon üssü tesisleri**

- (a) Ekip üyelerinin 45 dakikanın altında bir reaksiyon süresiyle nöbette olmasının gerekli olduğu durumlarda, her operasyon üssüne yakın, tahsis edilmiş uygun bir konaklama yeri sağlanacaktır.
- (b) Her operasyon üssünde, pilotlara, güncel ve tahmini hava durumu bilgilerini alabilecekleri tesisler temin edilecek ve bunların uygun hava trafik hizmetleri (ATS) ünitesi ile tatmin edici iletişim kurabilmeleri sağlanacaktır. Tüm görevlerin planlanmasına yetecek tesisler bulunacaktır.

### **SPA.HEMS.150 Yakıt temini**

- (a) HEMS görevinin yerel ve tanımlanmış coğrafi bir alan içerisinde VFR şartlarında gerçekleştirildiği durumlarda, işleticinin görev tamamlandığında geriye kalan yakıtın aşağıdakiler için yetecek yakıt miktarından az olmamasını sağlayacak şekilde nihai yedek yakıtı belirlemesi kaydıyla, standart yakıt planlaması kullanılabilir:

(1) Normal seyir koşullarında 30 dakikalık uçuş süresi; ya da

- (2) Sürekli ve uygun tedbir amaçlı iniş alanları sağlayan bir alanda çalışıldığı durumlarda, normal seyir hızıyla 20 dakikalık uçuş süresi.

### **SPA.HEMS.155 Yolcu alımı sırasında, yolcular uçaktayken veya yolcu indirme sırasında yakıt ikmali**

Kaptanın yolcular hava aracındayken yakıt ikmali yapılmasını gerekli gördüğü durumlarda, bu işlem ya rotorlar durdurulmuş haldeyken ya da aşağıdaki şartların karşılanması kaydıyla rotorlar döner vaziyetteyken gerçekleştirilebilir:

- Helikopterin yakıt ikmali yapılan tarafındaki kapısının/kapılarının kapalı olması;
- Helikopterin yakıt ikmali yapılmayan tarafındaki kapısının/kapılarının hava müsait olursa açık olması;
- Uygun ölçekteki yangınla mücadele olanaklarının bir yangın halinde derhal kullanılabilir şekilde konumlandırılmış olması; ve
- Bir yangın halinde helikopterdeki hastaların tahliye edilmesine yetecek kadar personelin bulundurulması.

## **ALT BÖLÜM K – HELİKOPTERLE OFFSHORE OPERASYONLARI**

Helikopterler ile gerçekleştirilecek offshore operasyonlarına ilişkin düzenlemeler, Genel Müdürlük tarafından yayımlanacak mevzuat ile belirlenir.

## **ALT BÖLÜM L - GECE YA DA ALETLİ METEOROLOJİK KOŞULLARDA TEK MOTORLU TÜRBİNLİ UÇAK OPERASYONLARI (SET-IMC)**

### **SPA.SET-IMC.100 SET-IMC operasyonları**

Ticari hava taşımacılığı (CAT) operasyonlarında, tek motorlu türbinli uçaklar, sadece, işleteye Genel Müdürlük tarafından bir SET-IMC onayı verilmiş olması halinde, gece ya da IMC koşullarında işletilebilecektir.

### **SPA.SET-IMC.105 SET-IMC operasyonları onayı**

Genel Müdürlükten SET-IMC onayı alabilmek için, işletici, aşağıdaki koşulların tamamına uyulduğuna dair kanıtları sunacaktır:

- Belirli gövde-motor kombinasyonu için dünya filosu hizmet süresi içerisinde kabul edilebilir seviyede türbin motoru güvenilirliği sağlanmıştır;
- Uçağın ve itme sisteminin amaçlanan sürekli uçuşa elverişlilik ve güvenilirlik seviyelerini sağlamak için özel bakım talimatları ve prosedürleri tesis edilmiş ve SHY-M Yönetmeliğine uygun olarak işleticinin hava aracı bakım programına, aşağıdaki konuların tamamını da içerecek şekilde dâhil edilmiştir:

- (1) Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 31 Aralık 2004 tarihinden sonra verilmiş ve otomatik trend izleme sistemi olan uçaklar hariç olmak üzere, motor trend izleme programı;

- (2) İtme ve ilişkili sistemlerin güvenilirlik programı;
- (c) Bu operasyonlarda yer alan uçuş ekibi üyeleri için uçuş ekibi oluşumu ve eğitim/kontrol programı oluşturulmuştur;
- (d) Aşağıdakilerin tamamının belirtildiği operasyonel prosedürler oluşturulmuştur:
  - (1) Operasyonel sınırlamaları ve MEL'deki uygun girdileri de içeren taşınacak teçhizatlar;
  - (2) Uçuş planlaması;
  - (3) Normal prosedürler;
  - (4) Bir itme sistemi arızasının ardından uygulanacak prosedürler de dahil olmak üzere beklenmeyen durum prosedürleri ve her tür hava koşulunda mecburi iniş prosedürleri;
  - (5) İzleme ve olay raporlamaya ilişkin kayıtlar.
- (e) İşletici kullanmayı planladığı durumlarda kabul edilebilir bir risk süresinin belirlenmesi de dâhil olmak üzere bir emniyet risk değerlendirmesi yapılmıştır.

#### **SPA.SET-IMC.110 SET-IMC operasyonlarına ilişkin teçhizat gereklilikleri**

- (a) Her biri, varış ya da yedek havaalanına kesintisiz uçuş için gerekli tüm uçuş aletlerine, seyrüsefer sistemlerine ve uçak sistemlerine yeterli güç sağlayabilecek kapasitede olan iki bağımsız elektrik üretim sistemi;
- (b) Bağımsız kaynaklardan güç alan iki durum göstergesi;
- (c) Yolculu operasyonlarda her yolcu koltuğu için omuz kayışı veya çapraz omuz kayışlı emniyet kemeri;
- (d) Havacılık meteorolojisi radar teçhizatı;
- (e) Basınçlı uçaklarda, azami sertifikalandırılmış seyir irtifasındaki motor arızasının ardından, en iyi süzülme hızı aralığında ve en iyi süzülme konfigürasyonunda, azami kabin sızıntı oranının göz önünde buldurulduğu ve 13.000 fit altındaki kabin irtifalarının sürekliliği sağlanana kadar alçalmayı mümkün kılacak miktarda tüm yolcu ve ekip üyelerine yeterli ilave oksijen kaynağı;
- (f) İniş alanlarının konumlarıyla programlanabilen ve uçuş ekibine bu alanlara ulaşmak için yanal rehberlik sağlayan bir alan seyrüsefer sistemi;
- (g) Bir radyo altimetre;
- (h) Gücün olmadığı süzülüş hattı üzerindeki konma noktasını 200 fit uzaktan aydınlatabilecek bir iniş ışığı;
- (i) Güç üretiminin tümüyle arızalanmasının ardından aşağıdaki tüm bileşenler için gerekli ilave yüklere güç sağlayabilecek kapasite ve dayanıklılıkta bir acil durum elektrik besleme sistemi:
  - (1) Motor arızasının ardından, azami operasyon irtifasından alçalma sırasında gerekli olan uçuş ve alan seyrüsefer aletleri;
  - (2) Motoru bir kez daha yeniden başlatma girişiminde bulunma olanağı;
  - (3) Uygunsa, iniş takımını ve flapların açılması;



- (4) İniş için yaklaşma süresince radyo altimetrenin kullanılması;
- (5) İniş ışığı;
- (6) Bir pitot ısıtıcısı;
- (7) Kuruluysa, pilotun iniş görüşünün bozulmasına karşı yeterli koruma sağlayan elektrikli araçlar;
- (j) Görünür nemde kalkış, iniş ve uçuş sırasında otomatik olarak devreye giren ya da elle çalıştırılabilen bir ateşleme sistemi;
- (k) Güç aktarımı bileşeninin yakında arızalanabileceğine işaret eden birikmelerin olduğunu tespit etmek üzere, kokpit için bir ikaz gösterimini de içeren, güç aktarma bileşeni yağlama sistemini sürekli izleme mekanizması;
- (l) Yakıt kontrol ünitesinde meydana gelebilecek makul arızaların olması halinde, uçuşu emniyetli bir şekilde tamamlamak üzere motorun yeterli güç aralığında çalışmaya devam etmesini sağlayacak bir acil durum motor güç kontrol cihazı.