



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

UÇUŞ EKİBİ LİSANSLANDIRMA TALİMATI (SHT-FCL)

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

Amaç

MADDE 1 – (1) Bu Talimatın amacı, uçak, helikopter, planör, balon ve hava gemisi kategorilerindeki hava araçlarında pilot olarak faaliyette bulunacak kişilerin lisans, yetki, yetkilendirme ve sertifika almalarına ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.

Kapsam

MADDE 2 – (1) Bu Talimat; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden sivil havacılık alanında uçak, helikopter, planör, balon ve hava gemisi kategorilerindeki hava aracı pilotluğu için gerekli lisans, yetki, yetkilendirme ve sertifika almış, alacak, temdit edecek veya yenileyecek kişileri ve bunlara eğitim veren veya bünyelerinde bulunduran kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve tüzel kişileri kapsar.

Hukuki dayanak

MADDE 3 – (1) Bu Talimat,

- 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununa,
- 10/11/2005 tarihli ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanuna,
- 02/06/2017 tarih ve 30084 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan SHY-1 Pilot Lisans Yönetmeliğine,
- 7/12/1944 tarihli Şikago Konvansiyonunun kabulünü sağlayan 5/06/1945 tarihli ve 4749 sayılı kanuna dayanılarak hazırlanmıştır.

(2) Avrupa Komisyonu tarafından uçuş ekibi lisanslandırılması hususunda yayımlanan 1178/2011 sayılı uluslararası regülasyona uyumlu olarak hazırlanmıştır.

Tanımlar ve kısaltmalar

MADDE 4 – (1) Bu Talimatta geçen terimlerin tanımları:

- Akrobasi uçuşu: Normal uçuşta veya akrobasi yetkisi dışındaki uçuş eğitiminde gerekli olmayan, hava aracının pozisyonunda ani durum değişikliği, anormal bir durum ya da anormal hızlanma gerektiren kasıtlı manevrayı,
- Aletli süre: Aletli uçuş süresini veya aletli yer süresini,
- Aletli uçuş süresi: Pilotun hava aracını sadece aletleri referans alarak uçurduğu süreyi,
- Aletli yer süresi: Bir pilotun, uçuş simülasyonu eğitim cihazlarında benzetilmiş aletli uçuş şartlarında aldığı eğitim süresini,
- Balon: Gaz yardımıyla ya da bünyesine entegre ısıtıcı vasıtasıyla havada seyredebilen, havadan hafif motorsuz hava aracını ve motorlu olmalarına rağmen bu Talimatta balon olarak değerlendirilen Sıcak-hava ile çalışan hava gemilerini,
- Balon sınıfı: Balonların, uçuşu sürdürebilmelerini sağlayan kaldırma mekanizmaları dikkate alınarak oluşturulan kategorisi,
- Balon Grubu: Balonların kubbe büyüklüğüne ya da kapasitesine göre sınıflandırılmasını,
- Çift kumanda eğitim süresi: Uygun şekilde yetkilendirilmiş bir öğretmenden uçuş eğitimi alan bir kişinin uçuş eğitimi esnasındaki uçuş süresini veya aletli yer süresini,



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

ğ) Çok pilotlu hava aracı: Operasyonu için en az iki pilotlu uçuş ekibi gerektirecek şekilde sertifikalandırılmış uçaklar ile uçuş el kitabına, işletme ruhsatına veya muadili bir dokümana göre ikinci bir pilot ile birlikte uçurulması gereken helikopterler, hava gemileri ve dikey kalkışlı hava araçları gibi hava araçlarını,

h) Çok pilotlu operasyon:

1) Uçaklarda; çok pilotlu ya da tek pilotlu uçaklarda, uçuş ekibi işbirliği kullanan en az 2 pilotu gerektiren operasyonu;

2) Helikopterlerde; çok pilotlu helikopterlerde, uçuş ekibi işbirliği kullanan en az 2 pilotu gerektiren operasyonu,

ı) Diğer eğitim cihazları (OTD): uçuş simülörleri (FFS), uçuş eğitim cihazları (FTD) veya uçuş ve seyrüsefer prosedür eğitim cihazlarından (FNPT) başka, tam bir uçuş kokpit ortamının gerekli olmadığı, eğitime imkan sağlayan eğitim yardımcı cihazlarını,

i) Dikey kalkışlı hava aracı: değişken geometrilili rotorları ya da gövdesinde veya kanatlarında yer alan motorlar/itici güç sağlayan aygıtlar vasıtasıyla dikey kalkış yapabilen ve havada ilerleyebilen/yükselebilen hava aracını,

j) Gece: Akşam alacakaranlığın sonu (günbatımı+30 dk.) ve sabah alacakaranlığın başlangıcı (gündoğumu-30 dk.) arasındaki veya güneş yuvarlağının ufuk hattının akşam 6 derece altındaki battığı zamanla, sabah 6 derece altında doğduğu zaman arasındaki süreyi,

k) Genel Müdür: Sivil Havacılık Genel Müdürünü,

l) Genel Müdürlük: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü,

m) Gözetim altındaki sorumlu pilot (PICUS): Uçuştan sorumlu pilotun gözetimi altında, uçuştan sorumlu pilotun görev ve işlevlerini icra eden ikinci pilotu,

n) Hata: Uçuş ekibi tarafından yapılan, organizasyon veya uçuş amaçlarından veya beklentilerinden sapmalara yol açan eylemi veya eylemsizliği,

o) Hata yönetimi: Hataların oluşması ve hava aracının istenmeyen durumlara girmesi ihtimalini en aza indiren ve hataların menfi sonuçlarını azaltan veya ortadan kaldıran, hataların ve hata önleyici tedbirlerin tespiti ve uygulanması sürecini,

ö) Hava aracı: Havalanabilen ve havada seyredibilme kabiliyetine sahip her türlü aracı,

p) Hava aracı kategorisi: Uçak, helikopter, hava gemisi, planör, serbest balon ve çok hafif hava araçları gibi belirli temel özelliklere göre hava aracının sınıflandırılmasını,

r) Hava aracı tipi: Sevk ve idare veya uçuş karakteristiklerinde değişikliğe sebebiyet verecek modifikasyonlar hariç olmak üzere, 25/11/2013 tarihinde yayımlanan Hava Aracı ve İlgili Ürün, Parça ve Cihazın Uçuşa Elverişlilik ve Çevresel Sertifikasyon Talimatı SHT-21'e uygun olarak oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde tip yetkisi gerektirdiği belirlenmiş tüm modifikasyonlar dahil olmak üzere, aynı temel dizayna sahip hava araçları grubunu,

s) Hava gemisi: Bu Talimatta balon tanımına giren sıcak hava gemileri haricindeki, motor gücüyle seyreden havadan hafif hava aracını,

ş) Havacılık kültürü: Uçuş amaçlarını yerine getirmek üzere iyi muhakeme ile gerekli bilgi, beceri ve yaklaşımların tutarlı bir şekilde kullanımını,

t) Helikopter: Uçuş sırasında temelde, havanın motordan tahrikli ve prensip olarak dikey eksen üzerindeki bir ya da daha fazla sayıda rotor üzerindeki reaksiyonlarıyla uçan, havadan ağır hava aracını,

u) Hususi pilot: Uçuş eğitimi veya kontrolleri dışında, ücret karşılığı olmayan uçuş operasyonlarında hava aracı kullanma imtiyazı bulunan lisans sahibi pilotu,

ü) İkinci Pilot: Hava aracında lisans veya yetki için uçuş eğitimi almak amacıyla bulunan pilotlar haricinde, birden çok pilotu gerektiren bir hava aracında, sorumlu pilot olarak görev yapan pilot dışında görev yapan pilotu,



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

v) Lisansın çevrilmesi veya dönüştürülmesi: EASA üyesi olmayan ülkelerce tanzim edilmiş ya da Genel Müdürlük tarafından milli usullere göre tanzim edilmiş lisansların Part-FCL lisansına çevrilmesini,

y) Motorlu Gezi Planörü (TMG): Entegre olarak takılmış içeri alınamaz bir motora ve içeri alınamaz bir pervaneye sahip, uçuş el kitabı doğrultusunda kendi gücü ile kalkış ve tırmanış yapabilen özel bir sınıfta motorlu planörü,

z) Motorlu planör: Bir ya da daha fazla sayıda motorla donatılmış olan ve bu motorlar devre dışı bırakıldığında bir planörün özelliklerini sergileyen hava aracını,

aa) Performans kriterleri: Yetkinlik unsurunun gerekli görülen sonucuna ve gerekli performans seviyesine ulaşıp ulaşılmadığına hüküm vermek üzere kullanılan kriterlerin tanımını ve bu hususa ilişkin basit değerlendirme anlamını,

bb) Planör: Uçuş sırasında, sabit kaldırma yüzeylelerine havanın gösterdiği dinamik reaksiyon ile desteklenen, serbest uçuşu sırasında herhangi bir motora bağımlı olmayan, havadan ağır hava aracını,

cc) Sektör: Kalkış, ayrılış, 15 dakikadan az olmayan düz uçuş, varış, yaklaşma ve iniş safhalarını kapsayan bir uçuşu,

çç) Seyrüsefer uçuşu: Standart seyrüsefer usullerinin kullanıldığı, önceden planlanmış bir rotanın izlendiği, bir kalkış yeri ile bir varış yeri arasındaki uçuşu,

dd) Seyir safhası yedek ikinci pilot: FL 200 üzerinde gerçekleştirilen ve birden çok pilotun yer aldığı operasyonlarda seyir safhasında ikinci pilotu dinlendirmek amacı ile ikinci pilotun görevlerini üstlenen pilotu,

ee) Sorumlu öğrenci pilot, SPIC: Öğrenci pilotun sorumlu pilot olarak uçuş öğretmeni ile birlikte uçtuğu, uçuş öğretmenin sadece uçuşu gözlemlediği ve hava aracının uçuşuna etki etmediği veya uçuş kumandalarına müdahale etmediği uçuşu,

ff) Tam Uçuş Simülatörü, FFS: Uçuş hislerini yansıtan hareket sistemine sahip; kokpitten dışarının görünümünü sağlayan bir görüntü sistemi de olan, belirli bir tipte veya markada, modelde ve seride bir hava aracının yer ve uçuş operasyonlarını benzetmek için gerekli tüm teçhizat ve bilgisayar programlarını içeren, hava aracı kokpitinin tam boyutta birebir aynısı bir cihazı,

gg) Tehdit: Uçuş ekibinin kontrolü dışında gelişen, operasyonel karmaşıklığı arttıran ve emniyetin muhafaza edilmesi için yönetilmesi gereken olayları veya hataları,

ğğ) Tehdit yönetimi: Tehditlerin oluşması ve hava aracının istenmeyen durumlara girmesi ihtimalini en aza indiren ve tehditlerin menfi sonuçlarını azaltan veya ortadan kaldıran, tehditlerin ve tehdit önleyici tedbirlerin tespiti ve uygulanması sürecini,

hh) Temel Alet Eğitimi Cihazı, BITD: Öğrenci pilotun bir uçak sınıfındaki görev yerini temsil eden, yerde sabit, en azından aletli uçuşun usule ilişkin yönleri için eğitim platformu sunan, ekran bazlı alet panellerinden ve yay yüklü uçuş kumandalarından faydalanabilen eğitim cihazını,

ıı) Ticari hava taşımacılığı: Sivil hava araçları ile belirli bir ücret veya kira karşılığında yapılan yolcu, yük veya posta taşımacılığını,

ii) Uçak sınıfı: Tip yetkisi gerektirmeyen tek pilotlu uçaklar kategorisini,

jj) Uçak: Havadan ağır, motor gücüyle seyreden, uçuş sırasında havanın kanatları üzerindeki dinamik reaksiyonundan destek alan, sabit kanatlı hava aracını,

kk) Uçuştan sorumlu pilot, PIC: Uçuş sorumlusu olarak görevlendirilen ve uçuşun emniyetli bir şekilde gerçekleştirilmesiyle yükümlü pilotu,

ll) Uçuş Eğitim Cihazı, FTD: Belirli bir hava aracını, takılı olan sistemler doğrultusunda yer ve uçuş koşullarında benzetmek üzere gerekli olan teçhizat ve bilgisayar yazılımı programlarının donatılmış olması dahil, spesifik bir hava aracı tipinin açık bir kokpit alanındaki veya kapalı bir hava aracı kokpitindeki aletlerinin, teçhizatının, panellerinin ve kumandalarının



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

tam boyutta birebir aynısı anlamını taşıyan, helikopterlerde görsel sistemlerin gerekli olduğu FTD 2 ve 3 seviyesi dışında, uçuş hislerini yansıtan hareket sistemine ya da görsel bir sisteme gerek duymayan cihazı,

mm) Uçuş ekibi işbirliği, MCC: Uçuş ekibinin, sorumlu pilot idaresinde uyum içerisinde takım olarak çalışmasını,

nn) Uçuş Seyrüsefer Prosedür Eğitim Cihazı, FNPT: Söz konusu sistemlerin bir hava aracı içerisinde çalıştıkları şekilde görünmeleri ölçüsünde bir hava aracı tipini veya sınıfını uçuş operasyonlarında yansıtmak üzere gerekli olan teçhizatın ve bilgisayar programlarının teçhiz edilmesi dahil olmak üzere, kokpiti veya kokpit ortamını yansıtan eğitim cihazını,

oo) Uçuş süresi:

1) Uçaklarda, motorlu gezi planörlerinde ve dikey kalkışlı hava araçlarında; hava aracının kalkış yapmak amacıyla ilk hareketine başladığı andan, uçuşun sonunda tam olarak durduğu ana kadar geçen toplam süreyi;

2) Helikopterlerde, helikopterin rotor pallerinin dönmeye başladığı andan, uçuş sonunda helikopterin tam olarak durduğu ve rotor pallerinin durdurulduğu ana kadar geçen toplam süreyi;

3) Hava gemilerinde, hava gemisinin kalkış yapmak amacı ile direktten serbest bırakıldığı andan, uçuş sonrasında tam olarak durduğu ve direğe bağlandığı ana kadar geçen toplam süreyi;

4) Planörlerde, planörün kalkış sürecinde pist koşusuna başladığı andan itibaren uçuş sonunda tam olarak durduğu ana kadar geçen toplam süreyi;

5) Balonlarda, sepetin kalkış yapmak amacıyla yerden ayrıldığı andan, uçuşun sonunda tam olarak durduğu ana kadar geçen toplam süreyi,

öö) Validasyon: EASA üyesi olmayan ülkelere ICAO Ek-1'e göre düzenlenmiş lisansların Türk tescilli hava araçlarında kullanımının geçerli kılınmasını,

pp) Yalnız uçuş süresi: Bir öğrenci pilotun, gözetim altında olsun veya olmasın, uçuş esnasında hava aracında tek başına bulunduğu uçuş süresini,

rr) Yenileme: Bir yetkinin veya onayın geçerlilik süresinin sona ermesi sonucu, gereksinimlere uyulması koşuluyla, sözü edilen yetki veya onayın süresinin daha sonraki belirli bir periyoda kadar yeniden düzenlenmesini,

ss) Yetenek testi: Bir adayın lisans veya yetki tanzimi için, gerektiğinde sözlü sınavı da içerecek şekilde uçuş yeteneklerini sergilemesini,

şş) Yeterlilik kontrolü: Bir adayın yetkilerinin temdidini ya da yenilenmesi için, gerektiğinde sözlü sınavı da kapsayacak şekilde uçuş yeteneklerini sergilemesini,

tt) Yetki: Lisans üzerinde lisansa ait özel koşulları, imtiyazları veya sınırlandırmaları belirten kaydı,

uu) Yetkilendirme: Genel Müdürlük tarafından ilgili koşulları karşılayan gerçek ve tüzel kişilere belirli bir amaca yönelik verilen imtiyazı,

üü) Yetkinlik: Bir görevi, belirlenen standartta icra etmek üzere gerekli olan beceri, bilgi ve yaklaşım kombinasyonunu,

vv) Yetkinlik unsuru: bir olayı başlatan ve sonlandıran, limitlerini açık bir şekilde belirleyen, gözlemlenebilir bir sonuçtan oluşan bir işlemi,

yy) Yetkinlik birimi: bir dizi yetkinlik unsurundan oluşan belirli bir işlev anlamını, ifade eder.

(2) Bu talimatta geçen kısaltmalar:

a) A: Uçak kategorisini,

b) AMC: Kabul edilebilir uyumluluk yöntemleri,

c) As: Hava gemisi kategorisini,



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- ç) ATPL: Havayolu nakliye pilotu lisansını,
- d) ATO: Onaylı eğitim organizasyonunu
- e) B: Balon kategorisini,
- f) BPL: Balon pilot lisansını,
- g) CPL: Ticari pilot lisansını,
- ğ) CRE: Sınıf yetkisi kontrol pilotluğunu,
- h) CRI: Sınıf yetkisi öğretmenini,
- ı) EASA: Avrupa Havacılık Emniyet Ajansını,
- i) FE: Uçuş kontrol pilotunu,
- j) FI: Uçuş öğretmeni,
- k) FIE: Uçuş öğretmeni yetkisi kontrol pilotunu,
- l) FL 200: Standart altimetre, QNE ayarına göre ölçeklendirilmiş 20000 ft. irtifayı,
- m) H: Helikopter kategorisini,
- n) ICAO: Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonunu,
- o) IFR: Aletli uçuş kurallarını,
- ö) IMC: Aletli uçuş yapılmasını gerektiren meteorolojik şartları,
- p) IR: Aletli uçuş yetkisini,
- r) IRE: Aletli uçuş yetkisi kontrol pilotunu,
- s) JAR-FCL: Uçuş ekibi lisanslandırılması için Ortak Havacılık Gereklikleri,
- ş) LAPL: Hafif hava aracı pilot lisansını,
- t) MCC: Uçuş ekibi işbirliğini,
- u) MCCI: Uçuş ekibi işbirliği öğretmeni,
- ü) ME: Çok motorlu,
- v) MP: Çok pilotlu,
- y) MPL: Çoklu ekip pilot lisansını,
- z) OML: Operasyonel çok pilot kısıtlaması,
- aa) Part-FCL: Avrupa Komisyonu tarafından 3/11/2011 tarihli ve 1178/2011 sayılı regülasyonla yayınlanan Ek 1 düzenlemesini,
- bb) PF: Çok pilotlu operasyonlarda hava aracını sevk ve idare eden pilotu,
- cc) PL: Dikey kalkışlı hava aracı kategorisini,
- çç) PNF veya PM: Çok pilotlu operasyonlarda, hava aracının sevk ve idaresi dışındaki görevleri yapan pilotu,
- dd) PPL: Hususi pilot lisansını,
- ee) R/T: Telsizle haberleşme yetkisini,
- ff) S: Planör kategorisini,
- gg) SE: Tek motorlu
- hh) SFE: Sentetik uçuş kontrol pilotluğunu,
- ıı) SFI: Sentetik uçuş öğretmeni,
- ii) SP: Tek pilotlu,
- jj) SPL: Planör pilot lisansını,
- kk) TRE: Tip intibak yetkisi kontrol pilotunu,
- ll) TRI: Tip intibak yetkisi öğretmeni,
- mm) VFR: Görerek uçuş kurallarını,
- nn) VMC: Görerek uçuş yapılabilecek meteorolojik şartlarını,

ifade eder.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

(3) Bu Talimatta belirtilmeyen tanımlar ve kısaltmalar için 2920 sayılı Kanun, 5431 sayılı Kanun ve uluslararası sivil havacılık kuruluşları tarafından yayımlanan belgelerde belirtilen tanımlar esas alınır.

İKİNCİ BÖLÜM Genel Esaslar

Uygulama gerekliliği

MADDE 5 – (1) Uçak, helikopter, planör, balon ve hava gemisi kategorilerindeki hava araçlarında pilot olarak faaliyette bulunacak kişiler, bu kategorilerde eğitim vermek üzere yetkilendirilen Onaylı Eğitim Organizasyonları ve bu organizasyonlarda görev yapacak personel bu Talimatın hükümleri ile Ek'lerinde yer alan gereklilikleri yerine getirmelidir.

(2) EASA tarafından yayımlanan kabul edilebilir uyumluluk yöntemleri, AMC, Genel Müdürlükçe aksi belirtilmedikçe aynen kabul edilir ve uygulanır.

Yurtdışında gerçekleştirilen uçuşların kaydedilmesi

MADDE 6 – (1) Yurtdışında tek pilota sertifikalı hava aracı ile gerçekleştirilen bir uçuşun, uçuş kayıt defterine, hem çift kumanda hem de sorumlu pilot olarak kaydedilmesi durumunda bu uçuş süreleri lisans sahibi olmak için karşılanması gereken koşullar açısından kredilendirilemez.

OML Operasyonel çok pilot kısıtlanmalı uçuş öğretmenleri

MADDE 7 – (1) 1. Sınıf sağlık sertifikasında OML kısıtlaması bulunan uçuş öğretmeni veya kontrol pilotu; lisans ve yetki imtiyazları kapsamındaki eğitim verme, yetenek testi veya yeterlilik kontrolü yapma imtiyazlarını Ek-4'de yer alan tablolardaki gerekliliklere uygun olarak kullanır.

(Değişik: 13/04/2018-52217814-010-E.3900) EASA üyesi ülkeler tarafından lisanslandırılan pilotlar

MADDE 8 - (1) EASA üyesi bir ülke tarafından tanzim edilmiş lisansa sahip pilotları çalıştırabilmeleri için havacılık işletmeleri, aşağıda belirtilen şartlar ve hususlar çerçevesinde "EASA Lisanslı Pilot Çalıştırma Yetki Belgesi" alacaklardır:

a) Yetki Belgesi, herhangi bir EASA üyesi ülkeden lisans almış hem Türk hem de yabancı uyruklu her bir pilot için tanzim edilecektir.

b) Yetki Belgesi, Genel Müdürlük tarafından bir yıl süre için verilecek olup, ihtiyaç halinde temdit işlemi yapılabilecektir. Söz konusu pilot işletmeden ayrıldığında ise belge geçersiz olacak ve 15 gün içerisinde Genel Müdürlüğe iade edilmesi gerekecektir.

c) Yetki Belgesi; pilotun EASA üyesi bir devlet tarafından tanzim edilmiş Part-FCL lisansı, ilgili hava aracında tip/sınıf yetkisi, uygun sınıfta EASA sağlık sertifikası, çalışma izni, ikametgah tezkeresi ve İngilizce dil yeterliliği geçerli olması halinde düzenlenecektir ve geçerli olacaktır.

ç) EASA lisanslı tüm pilotlar için, lisansı düzenleyen ülkenin sivil havacılık otoritesi tarafından düzenlenmiş lisans teyit mektubu EASA Lisanslı Pilot Çalıştırma Yetki Belgesi başvurusuna eklenmelidir.

(Değişik: 13/04/2018-52217814-010-E.3900) EASA üyesi olmayan diğer ICAO üyesi ülkeler tarafından lisanslandırılan pilotlar



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

MADDE 9 - (1) EASA üyesi olmayan bir ülke tarafından tanzim edilmiş ICAO lisansına sahip pilotlara Genel Müdürlük tarafından verilecek Validasyon Belgesi aşağıda belirtilen şartlar ve hususlar çerçevesinde verilecektir:

a) Havacılık işletmelerinde görev alacak yabancı lisanslı bir pilotun, ICAO Küresel Emniyet Gözetim Denetim Programı - USOAP kapsamında yapılan denetimler sonucunda ortaya çıkan Genel Etkin Uyum Seviyesi'nin veya "Personel Lisanslandırma - PEL" başlığında Etkin Uyum Seviyesi'nin 70'in üzerinde olan bir ICAO üyesi ülke tarafından düzenlenen lisansa sahip olması gerekmektedir.

b) Validasyon Belgesi, bir yıl süre için pilota verilecek olup, süre bitiminde pilot çalışmaya devam edecek ise yine bir yıl süreyle temdit işlemi yapılacaktır. Söz konusu pilot işletmeden ayrıldığında ise belge geçersiz olacaktır ve en geç 15 gün içerisinde Genel Müdürlüğe iade edilmesi gerekmektedir.

c) Validasyon belgesi düzenlenmesinden sonra, lisansı düzenleyen ülkenin ICAO USOAP kapsamında yapılan denetimler sonucunda ortaya çıkan Genel Etkin Uyum Seviyesi'nin ve Personel Lisanslandırma başlığında Etkin Uyum Seviyesi'nin 70'in altına düşmesi durumunda, pilotun validasyon belgesinin temdit işlemi yapılabilir. Pilotun çalıştığı işletmeden ayrılması ve en fazla 3 ay içerisinde başka bir işletmede işe başlaması durumunda da, pilot adına validasyon belgesi tanzim edilebilir.

ç) Validasyon Belgesi alacak olan pilotların, Genel Müdürlükçe yapılacak teorik bilgi sınavlarına girerek Hava Hukuku ve Operasyon Usulleri derslerinden yüz üzerinden 70 not alarak başarılı olmalıdır. Bu derslerden alınan geçer not validasyon belgesi tanzimi için 3 yıl süre ile geçerlidir.

d) Lisansında geçerli İngilizce dil yeterliliği/seviyesi olmayan pilotlara Validasyon Belgesi tanzim edilmeyecektir.

e) Görev yapacağı hava aracı tipinde/sınıfında Genel Müdürlük veya EASA üyesi bir ülke tarafından yetkilendirilen bir kontrol pilotu tarafından başvuru tarihinden önceki 6 ay içerisinde yapılacak olan yetenek testinde başarılı olmalıdır. Temdit işlemleri için de başvuru tarihinden önceki 6 ay içerisinde yetenek testi tamamlanmalıdır.

f) Çok pilota sertifikalı uçaklarda sorumlu pilot ya da ikinci pilot olarak en az 1.500 saat uçuş tecrübesi bulunmalıdır.

g) Çok pilotlu operasyonlarda görev yapacak olan CPL/IR sahibi pilotlar ICAO esaslarına göre yapılmış olan ATPL sınavında başarılı olduğunu belgelemelidir.

ğ) Validasyon Belgesi; pilotun lisansı, ilgili hava aracında tip yetkisi, uygun sınıfta EASA sağlık sertifikası, çalışma izni, ikametgah tezkeresi ve İngilizce dil yeterliliği geçerli olması halinde düzenlenecektir ve geçerli olacaktır.

h) Validasyon belgesi başvurularında, lisansı düzenleyen ülkenin sivil havacılık otoritesi tarafından düzenlenmiş lisans teyit mektubu başvuruya eklenmelidir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM Çeşitli ve Son Hükümler

(Değişik: 13/04/2018-52217814-010-E.3900) Yürürlükten kaldırılan mevzuat

MADDE 10 – (1) Bu Talimatta belirtilen geçiş sürelerinin sona erdiği tarihte,

a) 04/03/2003 tarihinde yayımlanan Helikopter Pilotluğu Lisans Talimatı (SHT-2),

b) 17/02/2003 tarihinde yayımlanan Balon Pilotluğu Lisanslandırma Talimatı (SHT-1E),



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

c) 21/05/2007 tarihinde yayımlanan Planör Pilotluğu Lisanslandırma Talimatı (SHT-1J),

ç) 10/05/2012 tarihinde yayımlanan Deniz Pilotluğu Yetkilendirme Talimatı (SHT-Deniz),

yürürlükten kalkar.

Geçiş süreci

GEÇİCİ MADDE 1 – (1) Bu Talimatın yayınından önce ulusal mevzuat ve JAR-FCL hükümlerine göre tanzim edilmiş lisans, yetki, yetkilendirme, onay ve validasyon belgeleri, bu Talimatın yayımlandığı tarih itibariyle 3 yıl boyunca aynı imtiyazlarla geçerli olmaya devam eder.

(2) Bu Talimatın yayınlanmasından önce başlayan eğitim ve sınav faaliyetleri, bu Talimatın yayımlandığı tarih itibariyle 3 yıl içerisinde tamamlanması koşulu ile aynı imtiyazlarla geçerli olmaya devam eder.

(3) Bu Talimatın yayınlanması ile birlikte, ICAO ve milli usullere göre alınmış olanlar da dahil olmak üzere, yapılacak her türlü lisans tanzimi, temdidi, yenilenmesinde bu Talimat hükümlerine göre düzenlenecek lisans formatı kullanılır, ancak bu Talimat hükümlerine göre dönüşüm şartlarını taşımayan lisansların kapak sayfasına "ICAO standartlarına uygun olarak tanzim edilmiştir" ifadesi yazılır. Bu Talimatın yayımlandığı tarih itibariyle 3 yıl içerisinde yeni format ile değiştirilmeyen lisansların tüm yetki ve imtiyazları askıya alınmış sayılır.

(Değişik: 13/04/2018-52217814-010-E.3900) Yürürlük

MADDE 11 – (1) Bu Talimat yayımlandığı tarihte yürürlüğe girer.

(Değişik: 13/04/2018-52217814-010-E.3900) Yürütme

MADDE 12 – (1) Bu Talimat hükümlerini Sivil Havacılık Genel Müdürü yürütür.

(PART-FCL)

ALT BÖLÜM (SUBPART) A

GENEL GEREKLİLİKLER

FCL.001 Yetkili otorite

Bu Talimatta, müracaat sahibinin pilot lisanslarının veya pilot lisansları ile bağlantılı yetkilerin ya da sertifikaların düzenlenmesi için yetkili otorite Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü ifade eder.

FCL.005 Kapsam

Bu Talimat, pilot lisanslarının ve pilot lisansları ile bağlantılı yetkilerin ve sertifikaların düzenlenmesine ilişkin gereklilikler ile bunların geçerliliğine ve kullanımına ilişkin koşulları kapsar.

FCL.015 Lisansların, yetkilerin ve sertifikaların yenilenmesi ve temdit başvurusu ve tanzimi

- Pilot lisanslarının ve ilgili yetkilerin ve sertifikaların tanzimine, temdidine ya da yenilenmesine yönelik müracaatlar; yetkili otoriteye, söz konusu otorite tarafından belirlenmiş şekil ve usulde yapılır. Bu müracaatlara, müracaat sahibinin ilgili lisansın ya da sertifikanın tanzimi, temdidi veya yenilenmesi için öngörülen gereklilikleri karşıladığını belgeleyen kanıtların yanı sıra bu Talimatta ve SHT-MED'de öngörülen yetkiler veya onaylar da eklenir.
- Herhangi bir lisansın, yetkinin ya da sertifikanın sağladığı imtiyazların kapsamına ilişkin sınırlamalar veya genişletmeler yetkili otorite tarafından ilgili lisans ya da sertifika üzerine işlenir.
- Bir kişinin, bu Talimat veya Part-FCL uyarınca, her bir hava aracı kategorisi için, tanzim edilmiş aynı anda birden fazla lisansı olamaz.
- Pilotun yetkili otoritesini değiştirmek amacıyla lisans ve sağlık kayıtlarının söz konusu otoriteye transferi için talepte bulunduğu durumlar hariç; farklı bir hava aracı kategorisine ilişkin lisans tanzimi ya da ilave yetkilerin ve sertifikaların tanzimi ya da bu lisansların, yetkilerin veya sertifikaların değişikliği, temdidi ya da yenilenmesi amacı ile yapılacak müracaatlar ilgili pilot lisansını tanzim etmiş olan yetkili otoriteye yapılır.

FCL.020 Öğrenci pilotlar

(a) Öğrenci pilotlar, bir uçuş öğretmeni tarafından yetkilendirilmedikleri ve gözetim altında olmadıkları sürece yalnız uçuş yapamazlar.

(b) İlk yalnız uçuş öncesi öğrenci pilotlar;

(1) uçaklar, helikopterler ve hava gemileri için en az 16 yaşında;

(2) planörler ve balonlar için en az 14 yaşında olmalıdır.

FCL.025 Lisans ve yetki tanzimi için gereken teorik bilgi sınavları

(a) *Adayın sorumlulukları*

- Adaylar, belirli bir lisans veya yetki için gereken tüm teorik bilgi sınavlarına tek bir yetkili otorite sorumluluğunda girerler.
- Adaylar teorik bilgi sınavına ancak, teorik bilgi eğitimi kursunun ilgili bölümlerini yeterli bir standartta tamamladıkları, eğitimlerinden sorumlu olan ATO tarafından önerilmesi koşuluyla girebilir.
- ATO tarafından yapılacak bu öneri 12 ay süre ile geçerlidir. Adayın yukarıda belirtilen geçerlilik süresi içerisinde en azından bir teorik bilgi sınavına girmemiş olması durumunda, adayın tabi tutulması gereken ilave eğitimler, adayın eğitim ihtiyaçlarına dayanılarak ilgili ATO tarafından belirlenir.

(b) *Geçme standartları*

- Teorik bilgi sınavlarında geçme notu, o sınav kâğıdına tahsis edilen toplam puanın en az %75'idir. Yanlış cevaplar doğru cevap sayısını etkilemez.
- Bu Talimatta aksi belirtilmediği sürece, bir aday, pilot lisansı veya yetkisi için gerekli teorik bilgi sınavlarının tamamını, sınava ilk kez girdiği takvim ayının sonundan itibaren hesaplanmak üzere 18 aylık süre içerisinde başarıyla tamamlamalıdır.
- Aday, her bir teorik bilgi sınavından en fazla dördüncü girişinde veya tüm sınavlardan altı sınav oturumuna katılarak veya yukarıdaki (2)nci bentte belirtilen sürede geçememesi halinde, tüm sınavlara yeniden girer.

Teorik bilgi sınavlarına yeniden giriş öncesinde aday, ATO tarafından belirlenen ilave eğitimi tamamlar. Bu eğitimin süresi ve kapsamı, adayın eğitim ihtiyaçlarına dayanılarak ilgili ATO tarafından belirlenir.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

(c) *Geçerlilik Süresi*

- (1) Başarıyla tamamlanmış teorik bilgi sınavları:
 - (i) hafif hava aracı pilotu lisansı, hususi pilot lisansı, planör pilotu lisansı veya balon pilotu lisansı tanzimi için 24 ay süreyle geçerlidir;
 - (ii) ticari pilot lisansı, aletli uçuş yetkisi (IR) veya yol boyu aletli uçuş yetkisi (EIR) tanzimi için 36 ay süreyle geçerlidir;
 - (iii) yukarıda (i) ve (ii) bentlerinde belirtilen süreler pilotun teorik bilgi sınavını, (b)(2) bendi hükümlerine uygun bir şekilde başarıyla tamamladığı günden itibaren başlar.
- (2) Başarıyla tamamlanmış havayolu nakliye pilotu lisansı (ATPL) teorik bilgi sınavları, ATPL tanzimine yönelik olarak aşağıda belirtilen yetkilerin en son geçerlilik tarihinden itibaren 7 yıl süreyle geçerlidir.
 - (i) lisansa işlenmiş aletli uçuş yetkisi (IR); ya da
 - (ii) helikopterler için lisansa işlenmiş helikopter tip yetkisi.

FCL.030 Uygulamalı yetenek testi

- (a) Entegre uçuş eğitimi kursu alan adaylar hariç olmak üzere; lisans, yetki veya sertifika tanzimi için yetenek testine girmeden önce, müracaat sahipleri ilgili teorik bilgi sınavından geçmiş olmalıdır.

Her halükarda, söz konusu yetenek testlerine girilmeden önce ilgili teorik bilgi eğitimi mutlaka tamamlanmış olmalıdır.
- (b) Havayolu nakliye pilotu lisansı tanzimi hariç olmak üzere; yetenek testine girecek adaylar, eğitimin tamamlandıktan sonra test için, eğitimden sorumlu kuruluş/kişi tarafından önerilir. Eğitim kayıtları kontrol pilotuna ibraz edilmelidir.

FCL.035 Uçuş süresinin ve teorik bilginin kredilendirilmesi

(a) *Uçuş süresinin kredilendirilmesi*

- (1) Bu Talimatta aksi belirtilmediği sürece; bir lisans, yetki veya sertifika için kredilendirilecek uçuş süresi, lisansın, yetkinin veya sertifikanın talep edildiği hava aracı ile aynı kategoride uçulmuş olmalıdır.
- (2) Sorumlu pilot veya eğitimdeki pilot.
 - (i) Lisans, yetki veya sertifika için başvuran bir adayın yalnız uçuş, çift kumanda eğitimi ve sorumlu pilot (PIC) olarak uçtukları sürelerin tümü söz konusu lisans, yetki ya da sertifika için istenen toplam uçuş süresi açısından kredilendirilir.
 - (ii) Entegre havayolu nakliye pilotu (ATP) uçuş eğitim kursunu tamamlayan bir aday, havayolu nakliye pilotu lisansı, ticari pilot lisansı veya çok motor tip veya sınıf yetkisi için gerekli olan sorumlu pilot uçuş süresi açısından; uçuştan sorumlu öğrenci pilot olarak uçtuğu aletli uçuş süresinin 50 saate kadarı ile kredilendirilir.
 - (iii) Entegre CPL/IR uçuş eğitim kursunu tamamlayan bir aday, ticari pilot lisansı ve çok motor tip veya sınıf yetkisi için gerekli olan sorumlu pilot uçuş süresi açısından; uçuştan sorumlu öğrenci pilot olarak uçtuğu aletli uçuş süresinin 50 saate kadarı ile kredilendirilir.
- (3) İkinci pilot veya PICUS uçuş süresi. Bu Talimatta aksi belirtilmediği sürece, lisans sahibi bir pilot, daha üst seviyedeki bir lisansı almak için gerekli olan toplam uçuş süresi açısından; ikinci pilot veya PICUS olarak uçmuş olduğu sürenin tümü ile kredilendirilir.

(b) *Teorik bilginin kredilendirilmesi*

- (1) Havayolu nakliye pilotu lisansı teorik bilgi sınavlarını geçen bir kişi, helikopter aletli uçuş yetkisi hariç, aynı hava aracı kategorisinde hafif hava aracı pilotu lisansı, hususi pilot lisansı, ticari pilot lisansı, aletli uçuş yetkisi (IR) ve yol boyu aletli uçuş yetkisi (EIR) teorik bilgi gereklilikleri için kredilendirilir.
- (2) Ticari pilot lisansı teorik bilgi sınavlarını geçen bir kişi, hafif hava aracı pilotu lisansı ya da aynı hava aracı kategorisinde hususi pilot lisansı teorik bilgi gereklilikleri ile kredilendirilir.
- (3) Herhangi bir hava aracı kategorisine ilişkin aletli uçuş yetkisine (IR) sahip olan ya da aletli uçuş teorik bilgi sınavını geçen bir kişi farklı bir hava aracı kategorisine ilişkin aletli uçuş yetkisi teorik bilgi eğitimi ve sınavı gereklilikleri bakımından tam olarak kredilendirilecektir.
- (4) Pilot lisansına sahip olan bir kişi, farklı bir hava aracı kategorisinde lisans almak için teorik bilgi eğitimi ve sınav gereklilikleri bakımından bu Talimatın Ek 1.1'i uyarınca kredilendirilir.

Bu kredilendirme, pilot lisansı için müracaatta bulunan ve halihazırda söz konusu lisansın farklı bir hava aracı kategorisinde gereken teorik bilgi sınavlarını başarıyla tamamlamış ve sınavları FCL.025(c) bendinde öngörülen geçerlilik süresi içerisinde olan adaylar için de geçerlidir.

- (5) (b)(3)'te belirtilen hükümlere karşın, yeterlilik temelli modüler IR(A) kursunu tamamlayan IR(A) sahibi veya EIR sahibi, başka bir hava aracı kategorisinde IR için teorik bilgi eğitimi ve sınavları için tamamıyla kredilendirilir. Ancak, bu kişi başvurduğu hava aracı kategorisi için FCL.720.A.(b)(2)(i)'ye göre düzenlenmekte olan kursun IFR kısmının teorik bilgi eğitimini alması ve sınavlarını da geçmesi gerekmektedir.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

FCL.040 Lisansların imtiyazlarının kullanılması

Bir lisansın imtiyazları, içindeki mevcut yetkilerin ve gerektiği durumlarda ilgili sağlık sertifikasının geçerli olması durumunda kullanılabilir.

FCL.045 Dokümanları bulundurma ve ibraz etme yükümlülüğü

- Pilotlar, lisansın imtiyazlarını kullanırken yanlarında geçerli bir sağlık sertifikası ve geçerli bir lisans taşırlar.
- Pilotlar ayrıca fotoğrafı bir kimlik belgesini de yanlarında bulundururlar.
- Pilot veya öğrenci pilot, denetleme maksadıyla otoritenin yetkilendirilmiş temsilcisi tarafından talep edilmesi halinde, uçuş sürelerinin kaydını yetkililere derhal sunarlar.
- Öğrenci pilotlar yalnız olarak gerçekleştirdikleri tüm seyrüsefer uçuşlarında FCL.020 uyarınca öngörülen yetkilendirmenin kanıtını yanlarında bulundurur.

FCL.050 Uçuş süresinin kaydedilmesi

Pilotlar yaptıkları tüm uçuşların tüm detaylarına ilişkin güvenilir nitelikteki kayıtları yetkili otorite tarafından belirlenen şekil ve yöntemle tutarlar.

FCL.055 Dil yeterliliği

- Genel. Telsiz kullanmak zorunluluğu olan uçak, helikopter, dikey kalkışlı hava aracı ve hava gemisi pilotları, lisanslarında İngilizce dilinde ya da uçuş sırasında telsiz haberleşmesinde kullanılan dilde dil yeterliliği kaydı bulunmadığı takdirde sahip oldukları lisansların imtiyazlarını kullanamazlar. Bu kayıta ilgili dil, yeterlilik seviyesi ve geçerlilik tarihi belirtilir.
- Dil yeterlilik onayı için müracaat eden kişi, gerek havacılık terminolojisini ve gerekse de yalın dili kullanmada bu Talimatın Ek 1.2 hükümlerine göre en az operasyonel seviyede dil yeterliliğine sahip olduklarını sergilemelidir. Bu amaçla, adaylar aşağıdaki becerileri sergileyecektir:
 - yüz yüze ve sadece sesli iletişimlerde etkili bir şekilde iletişim kurmak;
 - genel ve iş ile ilgili konularda tutarlı ve net bir şekilde iletişim kurmak;
 - genel ve iş ile ilgili konularda mesaj alıp vermek ve yanlış anlaşılmalara fark etmek ve gidermek için uygun iletişim stratejilerini kullanmak;
 - rutin çalışma ortamı sırasında veya normalde aşına olmadıkları bir iletişim görevi sırasında ortaya çıkan karmaşıklıklar veya beklenmedik olaylar ile ilgili dil zorluklarının başarıyla üstesinden gelmek;
 - Havacılık camiası için anlaşılır olan bir lehçe veya aksan kullanmak.
- Pilotların dil yeterliliği, bu Talimatın Ek 1.2'sine göre uzmanlık seviyesinde dil yeterliliği gösterenler hariç, aşağıda belirtilen sürelerde yeniden değerlendirilmelidir:
 - Operasyonel seviyede dil yeterliliği sergilenmiş ise her 4 yılda bir;
 - İleri seviyede dil yeterliliği sergilenmiş ise her 6 yılda bir.
- Aletli uçuş yetkisine (IR) veya yol boyu aletli uçuş yetkisine (EIR) sahip olan kişilere özgü gereklilikler. Yukarıdaki fıkraların hükümleri saklı kalmak kaydıyla, IR veya EIR sahipleri İngilizce dilini, aşağıda belirtilen işlemleri gerçekleştirecek düzeyde kullanma becerisine sahip olduklarını göstermelidir:
 - uçuş hazırlığı da dahil olmak üzere, uçuşun bütün safhalarının gerçekleştirilebilmesi için gerekli olan tüm bilgileri anlayabilme;
 - acil durumlar da dahil olmak üzere, uçuşun bütün safhaları ile ilgili telsiz konuşması yapabilme;
 - uçuş hazırlığı da dahil olmak üzere, uçuşun bütün safhalarında diğer uçuş ekibi üyeleri ile iletişim kurabilme;
- IR veya EIR sahibi kişilerin dil yeterliliğini ve İngilizce dili kullanım becerilerini göstermeleri, yetkili otorite tarafından belirlenecek değerlendirme yöntemi ile gerçekleştirilir.

FCL.060 Son dönem tecrübesi

- Balonlar: Son 180 gün içerisinde aşağıda belirtilen koşulları yerine getirmemiş pilot, ticari hava taşımacılığı ya da yolcu taşıma amacı ile herhangi bir balonu kullanamaz:
 - en az 1 tanesi ilgili sınıfta ve grupta bir balonda olmak kaydıyla, herhangi bir balonu pilot olarak uçurduğu en az 3 uçuş; ya da
 - ilgili sınıfta ve grupta bir balonda Alt Bölüm J'de öngörülen niteliklere sahip bir öğretmenin gözetimi altında 1 uçuş.
- Uçaklar, helikopterler, dikey kalkışlı hava araçları, hava gemileri ve planörler: Bir pilot, herhangi bir hava aracını aşağıda belirtilen durumlarda ticari hava taşımacılığı ya da yolcu taşımacılığı amacı ile kullanamaz:
 - Sorumlu pilot (PIC) ya da ikinci pilot olarak: Son 90 gün içerisinde aynı tip/sınıf hava aracında ya da söz konusu hava aracı tipinin/sınıfının tam uçuş simülöründe (FFS) en az 3 kalkış, yaklaşma ve iniş icra



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

etmemiş ise. Söz konusu 3 kalkış ve iniş, pilotun sahip olduğu imtiyazlara bağlı olarak, tek pilotlu veya çok pilotlu operasyonlarda gerçekleştirilmiş olabilir; ve

- (2) Gece şartlarında sorumlu pilot (PIC) olarak;
 - (i) Son 90 gün içerisinde aynı tip/sınıf hava aracı ya da söz konusu hava aracı tipinin/sınıfının tam uçuş simülatöründe (FFS) pilot olarak en az 1 kalkış, yaklaşma ve inişi gece şartlarında icra etmemiş ise; veya
 - (ii) aletli uçuş yetkisine (IR) sahip değil ise.
 - (3) 'Seyir safhası yedek ikinci pilot olarak;
 - (i) yukarıdaki (b)(1) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılamıyor ise; ya da
 - (ii) son 90 gün içerisinde en az 3 sektörde aynı tip/sınıf hava aracı uzun uçuşlarda seyir safhası yedek ikinci pilot olarak görev yapmamış ise; ya da
 - (iii) tam uçuş simülatöründe (FFS) 90 günü aşmayan aralıklarla uçuş yeteneği güncellik ya da tazeleme eğitimi almamış ise. Bu tazeleme eğitimi işleticinin uçuş operasyon gerekliliği tazeleme eğitimi ile birleştirilebilir.
 - (4) Bir pilotun benzer sevk-idare ve operasyon karakteristiklerine sahip birden çok uçak tipini kullanma imtiyazı bulunuyor ise, yukarıda (1)nci fıkrada öngörülen 3 kalkış, yaklaşma ve iniş işlemi SHT-21'e göre oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde tanımlandığı şekilde gerçekleştirilebilir.
 - (5) Bir pilotun SHT-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde tanımlandığı şekliyle, benzer sevk-idare ve operasyon karakteristiklerine sahip, kompleks olmayan birden çok helikopter tipini kullanma imtiyazı bulunuyor ise, bu pilotun son 6 ay içerisinde bu helikopter tiplerinden her biriyle en az 2 saatlik uçuş gerçekleştirmiş olması koşuluyla, yukarıda (1) fıkrada öngörülen 3 kalkış, yaklaşma ve iniş işlemi bu tiplerden sadece birinde gerçekleştirilebilir.
- (c) Ticari hava taşımacılığına özgü gereklilikler:
- (1) Ticari hava taşımacılığı bağlamında, yukarıda (b)(1) ve (2) sayılı bentlerde öngörülen 90 günlük süre, pilotun bir tip yetkisi öğretmenin ya da kontrol pilotunun nezareti altında hat uçuşu gerçekleştirmesi koşuluyla, azami 120 güne uzatılabilir.
 - (2) Pilotun yukarıdaki (1)nci bende öngörülen gerekliliği karşılamadığı durumlarda, imtiyazlarını kullanabilmesi için ilgili hava aracında ya da bu hava aracının tam uçuş simülatöründe (FFS), en azından yukarıda (b)(1) ve (2) sayılı bentlerde öngörülen gereklilikleri de içeren bir eğitim uçuşunu tamamlaması gerekir.

FCL.065 Ticari hava taşımacılığında 60 yaş ve üzerindeki lisans sahiplerinin imtiyazlarının kısıtlanması

- (a) 60 -64 yaş arası: Uçaklar ve helikopterlerde, 60 yaşını doldurmuş olan bir pilot lisansı sahibi, çok pilotlu ekibin bir üyesi olmadığı sürece, ticari hava taşımacılığı operasyonlarındaki bir hava aracının pilotu olarak uçamaz.
- (b) 65 yaş: Balon ve planör pilot lisansı sahipleri hariç olmak üzere, 65 yaşını doldurmuş olan bir pilot lisansı sahibi, ticari hava taşımacılığı operasyonlarındaki bir hava aracının pilotu olarak uçamaz.
- (c) 70 yaş: 70 yaşını doldurmuş olan balon ve planör pilot lisansı sahipleri, ticari hava taşımacılığı operasyonlarındaki bir hava aracının pilotu olarak uçamaz

FCL.070 Lisansların, yetkilerin ve sertifikaların iptali, askıya alınması ve sınırlandırılması

- (a) Bu Talimat hükümlerine uygun olarak tanzim edilen lisanslar, yetkiler ve sertifikalar, pilotların bu Talimat, SHT-MED'in ya da ilgili operasyonel dokümanların gerekliliklerini karşılamaması durumunda, yetkili otorite tarafından SHY-1'de ve ilgili prosedürlerde öngörülen koşullara ve usullere uygun bir şekilde sınırlandırılabilir, askıya alınabilir veya iptal edilebilir.
- (b) Lisansı askıya alınan ya da iptal edilen pilot söz konusu lisansı ya da sertifikayı derhal yetkili otoriteye iade eder.

ALT BÖLÜM B

HAFİF HAVA ARACI PİLOTU LİSANSI - LAPL

KISIM 1

Genel Gereklilikler

FCL.100 LAPL - Asgari yaş

LAPL başvurusunda bulunan adaylar:

- (a) uçaklar ve helikopterler için en az 17 yaşında;
- (b) planörler ve balonlar için en az 16 yaşında olmalıdır.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

FCL.105 LAPL - İmtiyazlar ve koşullar

- (a) Genel: LAPL sahibi bir pilotun imtiyazı, ilgili hava aracı kategorisinde ticari olmayan operasyonlarda herhangi bir gelir elde etmeksizin sorumlu pilot (PIC) olarak uçmaktır.
- (b) Koşullar. LAPL başvurusunda bulunan adaylar ilgili hava aracı kategorisinin ve gerektiği durumlarda yetenek testinde kullanılan hava aracı sınıfının/tipinin gerekliliklerini yerine getirmiş olmalıdırlar.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

FCL.110 LAPL – Aynı hava aracı kategorisinde kredilendirme

- (a) LAPL için başvuran ve aynı hava aracı kategorisinde başka bir lisansa sahip olan adaylar, söz konusu hava aracı kategorisine ilişkin LAPL gereklilikleri bakımından tam olarak kredilendirilir.
- (b) Yukarıdaki fıkra hükümleri saklı kalmak kaydıyla, lisansın geçerlilik süresinin sona ermiş olması durumunda, aday ilgili hava aracı kategorisinde LAPL tanzimine yönelik olarak FCL.125 uyarınca bir yetenek testini geçmelidir.

FCL.115 LAPL – Eğitim kursu

LAPL başvurusunda bulunan adaylar, bir ATO tarafından verilen eğitim kursunu tamamlamalıdır. Bu eğitim kursu uygun teorik bilgi eğitimini ve uçuş eğitimini kapsamalıdır.

FCL.120 LAPL – Teorik bilgi sınavı

LAPL başvurusunda bulunan adaylar, aşağıda belirtilen konularda düzenlenecek sınavlarda, uygun teorik bilgi düzeyine sahip olduklarını sergilemelidir:

- (a) genel konular:
- Hava Hukuku Bilgisi,
 - İnsan Performansı,
 - Meteoroloji,
 - Haberleşme;
- (b) farklı hava aracı kategorilerine yönelik spesifik konular:
- Uçuş Prensipleri,
 - Operasyon Usulleri,
 - Uçuş Performansı ve Planlaması,
 - Hava Aracı Genel Bilgisi,
 - Seyrüsefer

FCL.125 LAPL – Yetenek testi

- (a) LAPL başvurusunda bulunan adaylar, ilgili usulleri ve manevraları söz konusu hava aracı kategorisinde sorumlu pilot (PIC) olarak, tanınacak imtiyazlara uygun yetkinlikle gerçekleştirme becerisine sahip olduklarını sergileyerek yetenek testini başarıyla tamamlamalıdır.
- (b) Yetenek testine başvuran adayların yetenek testinde kullanılacak hava aracı ile aynı tipte/sınıfta bir hava aracında uçuş eğitimi almış olmaları gerekir. Lisansa tanınan imtiyazlar, bu Talimat hükümlerine uygun bir şekilde genişletilmediği müddetçe, yetenek testinde kullanılan hava aracı sınıfı/tipi ile sınırlıdır.
- (c) *Geçme notları*
- (1) Yetenek testinin, adayın uçtuğu hava aracı kategorisine uygun uçuş safhalarını temsil eden farklı bölümlere ayrılmış olması gerekir.
 - (2) Herhangi bir bölümün herhangi bir unsurunda başarılı olamayan aday söz konusu bölümün tamamında başarısız olmuş sayılır. Adayın sadece 1 bölümde başarısız olması durumunda sadece o bölüme yeniden girmesi gerekir. Birden fazla bölümde başarısız olması durumunda, aday testin tümünde başarısız olmuş sayılır.
 - (3) Testin, (2) bendi hükümleri uyarınca tekrar edilmesi gerektiği durumlarda; adayın, önceki denemede başarılı olduğu bölümler de dahil olmak üzere, herhangi bir bölümde başarısız olması halinde, aday testin tümünde başarısız olmuş sayılır.
 - (4) Testin tüm bölümlerini iki denemede geçemeyen adaylar ilave uygulamalı eğitim alır.

KISIM 2

LAPL Uçak kategorisine mahsus gereklilikler – LAPL(A)

FCL.105.A LAPL(A) - İmtiyazlar ve koşullar

- (a) Uçaklar için tanzim edilmiş LAPL sahibi bir pilotun imtiyazı, sertifikalandırılmış azami kalkış ağırlığı 2,000 kg'ı aşmayan, pistonlu tek motorlu uçak(kara) veya motorlu gezi planörü (TMG) ile, hava aracında hiç bir zaman 4 kişiden fazla sayıda insan bulunmaması koşuluyla, azami 3 yolcu taşıyarak sorumlu pilot (PIC) olarak uçmaktır.
- (b) LAPL(A) lisansına sahip olan pilotlar, ancak lisansın tanzim edilmesinin ardından uçakla veya TMG ile 10 saatlik PIC uçuş süresini tamamladıktan sonra yolcu taşıyabilirler.

FCL.110.A LAPL(A) – Tecrübe gereklilikleri ve kredilendirme

- (a) LAPL(A) başvurusunda bulunan adaylar, en azından aşağıda belirtilenleri de içerecek şekilde, uçakla veya TMG ile en az 30 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmalıdır:
- (1) yetenek testine girecekleri sınıfa ait bir uçakla 15 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi;



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (2) En az biri kalkış meydanından farklı bir meydana tam duruşlu inişin yapıldığı ve en az 150 km'lik (80NM) seyrüsefer uçuşunu içeren en az 3 saatlik yalnız seyrüsefer uçuşunu kapsayan 6 saatlik gözetim altında yalnız uçuş,
- (b) TMG yetkisi olan LAPL(S) sahibi adaylara özgü gereklilikler: LAPL(A) başvurusunda bulunan ve TMG yetkisi de olan LAPL(S) sahibi adaylar, lisanslarına TMG yetkisi işlenmesinin ardından TMG ile en az 21 saatlik uçuş süresi tamamlamalı ve uçaklara yönelik FCL.135A(a) gerekliliklerini karşılamalıdır.
- (c) Kredilendirme. Önceden sorumlu pilot (PIC) tecrübesine sahip olan adaylar yukarıda (a) fıkrasında öngörülen gereklilikler açısından kredilendirilebilirler.

Kredinin miktarı pilotun eğitim kursunu aldığı ATO tarafından, kabul öncesi testine dayanılarak kararlaştırılır. Ancak her halükarda:

- (1) sorumlu pilot (PIC) olarak yapılan toplam uçuş süresini aşamaz;
- (2) yukarıda (a) fıkrasında öngörülen uçuş saatinin % 50'sini aşamaz;
- (3) (a)(2) bendinde öngörülen gereklilikleri içeremez.

FCL.135.A. LAPL(A) - İmtiyazların diğer uçak sınıflarını/varyantlarını kapsayacak şekilde genişletilmesi

- (a) LAPL(A) ile tanınan imtiyazlar adayın yetenek testine girdiği uçak sınıfı ve varyantı veya TMG ile sınırlıdır. Bu sınırlama, pilotun aşağıdaki gereklilikleri başka bir sınıfta tamamlaması halinde kaldırılabilir:
- (1) aşağıda belirtilen unsurları da içerecek şekilde 3 saatlik uçuş eğitimi:
- (i) 10 çift kumanda kalkış ve iniş,
- (ii) gözetim altında 10 yalnız kalkış ve iniş.
- (2) adayın yeni sınıfta yeterli düzeyde pratik beceriye sahip olduğunu kanıtlamak amacı ile yapılacak yetenek testi; Bu yetenek testi sırasında adayın ayrıca diğer sınıfa ilişkin olarak aşağıda belirtilen konularda yeterli düzeyde teorik bilgiye sahip olduğunu kontrol pilotuna sergilemesi gerekir:
- (i) Operasyon Usulleri,
- (ii) Uçuş Performansı ve Planlaması,
- (iii) Hava Aracı Genel Bilgisi.
- (b) LAPL sahibinin lisansın imtiyazlarını yetenek testinde kullanılandan uçağın farklı varyantına ait bir uçakta kullanmak istemesi durumunda, bu pilotun fark eğitimi (difference) veya tanıma eğitimi (familiarisation) alması gerekmektedir. Fark eğitimi, pilotun uçuş kayıt defterine veya muadil dokümanına işlenir ve öğretmen tarafından imzalanır.

FCL.140.A. LAPL(A) - Son dönem gereklilikleri

- (a) LAPL(A) sahipleri lisanslarının imtiyazlarını son 24 ay içerisinde uçak veya TMG pilotu olarak aşağıda belirtilen şartları tamamlamış olmaları koşuluyla kullanırlar:
- (1) 12 kalkış ve iniş içeren sorumlu pilot (PIC) olarak en az 12 saatlik uçuş süresi; ve
- (2) bir öğretmen ile birlikte toplamda en az 1 saat uçuş süresini kapsayan tazeleme eğitimi.
- (b) Yukarıda (a) bendinde belirtilen gereklilikleri karşılayamayan LAPL(A) sahipleri:
- (1) lisanslarının imtiyazlarını yeniden kullanmaya başlamadan önce bir kontrol pilotu ile yeterlilik kontrolünden geçmelidir; veya
- (2) yukarıda (a) bendinde öngörülen gereklilikleri sağlayabilmek için gerekli ilave uçuş süresi veya kalkış ve inişleri bir öğretmen gözetiminde çift kumanda veya yalnız uçuş yaparak tamamlamalıdır.

KISIM 3

LAPL Helikopterler kategorisine mahsus gereklilikler - LAPL(H)

FCL.105.H. LAPL(H) - İmtiyazlar

LAPL(H) sahibi bir pilotun imtiyazı, helikopterde hiç bir zaman 4 kişiden daha fazla sayıda insan bulunmaması koşuluyla, sertifikalandırılmış azami kalkış ağırlığı 2,000 kg'yi aşmayan, tek motorlu helikopterler ile azami 3 yolcu taşıyarak sorumlu pilot (PIC) olarak uçmaktır.

FCL.110.H. LAPL(H) - Tecrübe gereklilikleri ve kredilendirme

- (a) LAPL(H) başvurusunda bulunan adayların helikopterler ile 40 saat uçuş eğitimi tamamlamış olmaları gerekir. Bu sürenin en az 35 saatinin yetenek testinde kullanılacak tipte helikopter ile uçulmuş olması gerekir. Uçuş eğitimi en az aşağıdaki unsurları içermelidir:
- (1) 20 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi,
- (2) En az biri kalkış meydanından farklı bir meydana tam duruşlu inişin yapıldığı ve en az 150 km'lik (80NM) seyrüsefer uçuşunu içeren en az 5 saatlik yalnız seyrüsefer uçuşunu kapsayan 10 saatlik gözetim altında yalnız uçuş.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (b) Kredilendirme. Önceden sorumlu pilot (PIC) tecrübesine sahip olan adaylar yukarıda (a) fıkrasında öngörülen gereklilikler açısından kredilendirilebilir.

Kredinin miktarı pilotun eğitim kursunu aldığı ATO tarafından, kabul öncesi testine dayanılarak kararlaştırılır. Ancak her halükarda:

- (1) sorumlu pilot (PIC) olarak yapılan toplam uçuş süresini aşamaz;
- (2) yukarıda (a) fıkrasında öngörülen uçuş saatinin % 50'sini aşamaz;
- (3) (a)(2) bendinde öngörülen gereklilikleri içeremez.

FCL.135.H. LAPL(H) - İmtiyazların diğer helikopter tiplerini/varyantlarını kapsayacak şekilde genişletilmesi

- (a) LAPL(H) ile tanınan imtiyazlar adayın yetenek testine girdiği helikopter sınıfı ve varyantı ile sınırlıdır. Bu sınırlama, pilotun aşağıdaki gereklilikleri tamamlaması halinde kaldırılabilir:
- (1) aşağıda belirtilen unsurları da içerecek şekilde 5 saatlik uçuş eğitimi:
 - (i) 15 çift kumanda kalkış ve iniş;
 - (ii) gözetim altında 15 yalnız kalkış, yaklaşma ve iniş.
 - (2) Aday, yeni tipte yeterli düzeyde pratik beceriye sahip olduğunu kanıtlamak amacı ile yetenek testine girer. Bu yetenek testi sırasında aday, diğer tipe ilişkin olarak aşağıda belirtilen konularda yeterli düzeyde teorik bilgiye sahip olduğunu kontrol pilotuna sergilemesi gerekir:
 - Operasyon Usulleri,
 - Uçuş Performansı ve Planlaması,
 - Hava Aracı Genel Bilgisi.
- (b) LAPL(H) sahibi, lisansın imtiyazlarını yetenek testinde kullanılan farklı bir varyanta ait helikopter üzerinde kullanmak istemesi durumunda, bu pilotun SHT-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde öngörülen fark eğitimini (difference) veya tanıma (familiarisation) eğitimini alması gerekir. Fark eğitimi, pilotun uçuş kayıt defterine veya eğitim kayıtlarına işlenir ve öğretmen pilot tarafından imzalanır.

FCL.140.H. LAPL(H) - Son dönem gereklilikleri

- (a) LAPL(H) sahipleri lisanslarının imtiyazlarını belirli bir tip üzerinde, ancak son 12 ay içerisinde aşağıda belirtilen unsurları aynı tipteki helikopterler üzerinde tamamlamış olmaları koşuluyla kullanabilirler:
- (1) 6 kalkış, yaklaşma ve iniş de dahil olmak üzere sorumlu pilot (PIC) olarak en az 6 saatlik uçuş süresi;
 - (2) Öğretmen pilot ile birlikte toplam en az 1 saat uçuş süresini kapsayan tazeleme eğitimi.
- (b) Yukarıda (a) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılayamayan LAPL(H) sahipleri:
- (1) lisans imtiyazlarını yeniden kullanmaya başlamadan önce bir kontrol pilotu nezaretinde söz konusu tipe ilişkin yeterlilik kontrolünden geçmeli;
 - (2) yukarıda (a) bendinde öngörülen gereklilikleri sağlayabilmek için bir öğretmen pilot nezaretinde çift kumanda veya yalnız uçuş yaparak istenen ilave kalkış ve inişleri gerçekleştirmelidir.

KISIM 4

LAPL Planörler kategorisine mahsus gereklilikler - LAPL(S)

FCL.105.S. LAPL(S) - İmtiyazlar ve koşullar

- (a) Planörler için tanzim edilmiş bir LAPL sahibi pilotun imtiyazı planörler ve motorlu planörlerle sorumlu pilot (PIC) olarak uçmaktır. Lisans sahibinin bu imtiyazları bir TMG üzerinde tatbik edebilmesi için FCL.135.S'de öngörülen gereklilikleri karşılaması gerekir.
- (b) LAPL(S) sahibi pilotlar, ancak lisansın tanzim edilmesinin ardından planörle veya motorlu planörle sorumlu pilot olarak 10 saatlik uçuş süresini ya da 30 kalkışı tamamladıktan sonra yolcu taşımaya başlayabilir.

FCL.110.S. LAPL(S) - Tecrübe gereklilikleri ve kredilendirme

- (a) LAPL(S) başvurusunda bulunan adayların en az aşağıda belirtilen uçuş sürelerini de içerecek şekilde, planörle veya motorlu planörle en az 15 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmaları gerekir:
- (1) 10 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi;
 - (2) 2 saat gözetim altında yalnız uçuş süresi;
 - (3) 45 kalkış ve iniş;
 - (4) En az 50 km'lik (27 NM) yalnız seyrüsefer uçuşu ya da en az 100 km'lik (55 NM) çift kumanda seyrüsefer uçuşu.
- (b) Gerekli görülen 15 saatlik uçuş süresinin azami 7 saatlik kısmı bir TMG ile tamamlanabilir.
- (c) Kredilendirme. Önceden sorumlu pilot (PIC) tecrübesine sahip olan adaylar yukarıda (a) fıkrasında öngörülen gereklilikler açısından kredilendirilebilir.

Kredinin miktarı pilotun eğitim kursunu aldığı ATO tarafından, kabul öncesi testine dayanılarak kararlaştırılır. Ancak her halükarda:



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (1) sorumlu pilot (PIC) olarak yapılan toplam uçuş süresini aşamaz;
- (2) yukarıda (a) fıkrasında öngörülen uçuş saatinin % 50'sini aşamaz;
- (3) (a)(2) ila (a)(4) bentlerinde öngörülen gereklilikleri içeremez.

FCL.130.S. LAPL(S) – Kalkış yöntemleri

- (a) LAPL(S)'nin imtiyazları yetenek testinde kullanılan kalkış yöntemi ile sınırlı olacaktır. Bu sınırlamalar, pilotun aşağıda öngörülen gereklilikleri tamamlaması halinde kaldırılır:
 - (1) vinç yardımı ile kalkış ve araç yardımı ile kalkış bağlamında, çift kumandalı eğitim uçuşu sırasında en az 10 kalkış, gözetim altında yalnız uçuşta ise 5 kalkış;
 - (2) başka bir hava aracı ile çekilerek kalkış ve kendi kendine kalkış bağlamında, çift kumanda eğitim uçuşu sırasında en az 5 kalkış, gözetim altında yalnız uçuşta ise 5 kalkış; Kendi kendine kalkış ile ilgili çift kumanda uçuş eğitimi TMG üzerinde verilebilir;
 - (3) fırlatma kalkışı bağlamında, çift kumanda eğitim uçuşu sırasında ya da gözetim altında yalnız uçuşta en az 3 kalkış.
- (b) İlave eğitim kalkışlarının tamamlanmış olduğu pilotun uçuş kayıt defterine işlenecek ve öğretmen pilot tarafından imzalanır.
- (c) Pilotların, her bir kalkış yöntemindeki imtiyazlarını muhafaza edebilmeleri için, son 24 ay içerisinde fırlatma kalkışı dışındaki yöntemlerle asgari 5 kalkış gerçekleştirmiş olmaları gerekir, fırlatma kalkışı için de asgari 2 kalkış gerçekleştirmeleri yeterlidir.
- (d) (c) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılayamaması durumunda, imtiyazlarını yenileyebilmek için pilotun gereken ilave kalkışları çift kumandalı uçuş ya da öğretmen nezaretinde yalnız uçuş yaparak gerçekleştirmesi gerekir.

FCL.135.S. LAPL(S) – İmtiyazların kapsamının TMG'yi de içerecek şekilde genişletilmesi

Pilotun bir ATO'da en az aşağıda belirtilen unsurları yerine getirmesi koşuluyla, LAPL(S) imtiyazları TMG'yi de kapsayacak şekilde genişletilir:

- (a) Aşağıdakileri de içerecek şekilde 6 saatlik uçuş eğitimi:
 - (1) 4 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi;
 - (2) Kalkış meydanından farklı bir meydanına tam duruşlu inişin yapıldığı, en az 150 km'lik (80NM) yalnız seyrüsefer uçuşu.
- (b) Adayın TMG'de yeterli düzeyde pratik beceriye sahip olduğunu kanıtlamak amacı ile yapılacak yetenek testi. Bu yetenek testi sırasında adayın ayrıca TMG'ye ilişkin olarak aşağıda belirtilen konularda yeterli düzeyde teorik bilgiye sahip olduğunu kontrol pilotuna sergilemesi gerekir:
 - Uçuş Prensipleri,
 - Operasyon Usulleri,
 - Uçuş Performansı ve Planlaması,
 - Hava Aracı Genel Bilgisi,
 - Seyrüsefer.

FCL.140.S. LAPL(S) – Son dönem gereklilikleri

- (a) Planörler ve motorlu planörler. LAPL(S) sahipleri lisanslarının imtiyazlarını planörler ve motorlu planörler üzerinde, ancak son 24 ay içerisinde aşağıdakileri planörler ve TMG dışındaki motorlu planörler üzerinde tamamlamış olmaları koşuluyla uygulayacaktır:
 - (1) 15 kalkışı da içerecek şekilde sorumlu pilot (PIC) olarak 5 saatlik uçuş süresi;
 - (2) bir öğretmen pilot ile birlikte gerçekleştirilecek 2 eğitim uçuşu.
- (b) TMG.
LAPL(S) sahipleri lisanslarının imtiyazlarını TMG üzerinde, ancak:
 - (1) aşağıda belirtilen unsurları son 24 ay içerisinde TMG üzerinde tamamlamış olmaları koşuluyla tatbik edebileceklerdir:
 - (i) 12 kalkış ve iniş de dahil olmak üzere sorumlu pilot (PIC) olarak en az 12 saatlik uçuş süresi; ve
 - (ii) bir öğretmen pilot ile birlikte toplamda en az 1 saat uçuş süresini kapsayan tazeleme eğitimi.
 - (2) LAPL(S) sahibinin uçak kullanma imtiyazına da sahip olması durumunda, (1) bentte öngörülen gereklilikler uçak üzerinde de tamamlanabilir.
- (c) Yukarıda (a) veya (b) bentlerinde öngörülen gereklilikleri karşılayamayan LAPL(S) sahipleri lisanslarının imtiyazlarını yeniden kullanmaya başlamadan önce:
 - (1) bir kontrol pilotu nezaretinde duruma bağlı olarak bir planör veya TMG üzerinde yeterlilik kontrolünden geçmeli; veya
 - (2) yukarıda (a) veya (b) bentlerinde belirtilen gereklilikleri karşılayabilmek için bir öğretmen pilot nezaretinde çift kumanda uçuş veya yalnız uçuş yaparak istenen ilave kalkış ve inişleri gerçekleştirmelidir.

KISIM 5

LAPL Balon kategorisine mahsus gereklilikler - LAPL(B)

FCL.105.B LAPL(B) - İmtiyazlar

Balonlar için tanzim edilmiş bir LAPL sahibi bir pilotun imtiyazı, azami 3.400 m³ kubbe kapasitesine sahip sıcak hava balonları veya sıcak-hava hava gemileri ya da azami 1.260 m³ kubbe kapasitesine sahip gaz balonları ile hava aracında hiç bir zaman 4 kişiden daha fazla sayıda insan bulunmaması koşuluyla azami 3 yolcu taşıyarak sorumlu pilot (PIC) olarak uçmaktır.

FCL.110.B LAPL(B) - Tecrübe gereklilikleri ve kredilendirme

- (a) LAPL(B) başvurusunda bulunan adayların en azından aşağıdakileri de içerecek şekilde, aynı sınıftaki balonlarla en az 16 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmalıdır:
- (1) 12 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi;
 - (2) 10 şişirme işlemi ve 20 çift kumanda kalkış ve iniş; ve
 - (3) Asgari uçuş süresi 30 dakika olmak kaydıyla gözetim altında yalnız uçuş.
- (b) Kredilendirme. Önceden balonlarda sorumlu pilot (PIC) tecrübesine sahip olan adaylar yukarıda (a) fıkrasında belirtilen gereklilikler açısından kredilendirilir.
Kredinin miktarı pilotun eğitim kursunu aldığı ATO tarafından, kabul öncesi testine dayanılarak kararlaştırılır. Ancak her halükarda:
- (1) balonlarda sorumlu pilot (PIC) olarak yapılan toplam uçuş süresini aşamaz;
 - (2) yukarıda (a) fıkrasında öngörülen uçuş saatinin % 50'sini aşamaz;
 - (3) (a)(2) ile (a)(3) bentlerinde öngörülen gereklilikleri içeremez.

FCL.130.B. LAPL(B) - İmtiyazların kapsamının bağlı uçuşları içerecek şekilde genişletilmesi

- (a) LAPL(B) imtiyazları bağlı olmayan uçuşlar ile sınırlandırılır. Bu sınırlama pilotun en az 3 bağlı eğitim uçuşunu tamamlaması halinde kaldırılır.
- (b) İlave eğitimin tamamlanmış olduğu pilotun uçuş kayıt defterine işlenir ve öğretmen pilot tarafından imzalanır.
- (c) Bu imtiyazı koruyabilmeleri için pilotların son 24 ay içerisinde en az 2 bağlı uçuş gerçekleştirmiş olmalıdır.
- (d) (c) bendinde belirtilen gereklilikleri karşılayamaması durumunda, imtiyazlarını yenileyebilmek için pilotun gereken ilave bağlı uçuşları çift kumandalı uçuş ya da öğretmen nezaretinde yalnız uçuş yaparak gerçekleştirmelidir.

FCL.135.B. LAPL(B) - İmtiyazların kapsamının farklı bir balon sınıfını içerecek şekilde genişletilmesi

LAPL(B) ile tanınan imtiyazlar adayın yetenek testine girdiği balon sınıfı ile sınırlı olacaktır. Bu sınırlama pilotun bir ATO'da farklı bir sınıfta en az aşağıdakileri tamamlaması koşuluyla kaldırılır:

- (a) 5 çift kumanda eğitim uçuşu; veya
- (b) sıcak hava balonu LAPL(B)'na sahip olan ve imtiyazının kapsamını sıcak-hava hava gemilerini de kapsayacak şekilde genişletmek isteyen pilotlar için 5 saatlik çift kumanda eğitim uçuşu; ve
- (c) adayın, diğer sınıfa ilişkin olarak aşağıdaki konularda yeterli düzeyde teorik bilgiye sahip olduğunu kontrol pilotuna sergileyeceği bir yetenek testi:
- Uçuş Prensipleri,
 - Operasyon Usulleri,
 - Uçuş Performansı ve Planlaması; ve
 - Hava Aracı Genel Bilgisi.

FCL.140.B. LAPL(B) - Son dönem gereklilikleri

- (a) LAPL(B) sahipleri lisanslarının imtiyazlarını ancak son 24 ay içerisinde aşağıdakileri bir balon sınıfı üzerinde tamamlamış olmaları koşuluyla kullanırlar:
- (1) 10 kalkış ve iniş de içeren sorumlu pilot (PIC) olarak 6 saatlik uçuş süresi; ve
 - (2) bir öğretmen pilot ile birlikte gerçekleştirilecek 1 eğitim uçuşu;
 - (3) ayrıca birden çok balon sınıfı ile uçuş vasfına sahip olması durumunda, pilotun imtiyazlarını diğer sınıflarda da kullanılabilmesi için, son 24 ay içerisinde söz konusu sınıfta 3 kalkış ve iniş işlemi de içerecek şekilde en az 3 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmalıdır.
- (b) Yukarıda (a) bendindeki gereklilikleri karşılayamayan LAPL(B) sahipleri lisanslarının imtiyazlarını yeniden kullanmaya başlamadan önce:
- (1) bir kontrol pilotu nezaretinde ilgili sınıfta yeterlilik kontrolünden geçmelidir; veya
 - (2) yukarıda (a) bendindeki gereklilikleri sağlayabilmek için gerekli ilave uçuş süresi veya kalkış ve inişleri bir öğretmen nezaretinde çift kumanda veya yalnız uçuş yaparak tamamlamalıdır.

ALT BÖLÜM C

HUSUSİ PİLOT LİSANSI (PPL), PLANÖR PİLOTU LİSANSI (SPL) VE BALON PİLOTU LİSANSI (BPL)

KISIM 1

Genel Gereklilikler

FCL.200 Asgari yaş sınırı

- (a) Hususi Pilot Lisansına (PPL) başvuran aday en az 17 yaşında olmalıdır;
(b) BPL veya SPL için başvuran aday en az 16 yaşında olmalıdır.

FCL.205 Koşullar

PPL tanzimi için başvuruda bulunan adaylar, Alt Bölüm H'da belirtildiği şekilde, yetenek testinde kullanılan hava aracı sınıf veya tip yetkisi gerekliliklerini yerine getirmiş olmalıdır.

FCL.210 Eğitim kursu

BPL, SPL ya da PPL başvurusunda bulunan adaylar, bir ATO tarafından verilen eğitim kursunu tamamlamalıdır. Bu eğitim kursu, uygun teorik bilgi eğitimini ve uçuş eğitimini kapsamalıdır.

FCL.215 Teorik bilgi sınavı

BPL, SPL veya PPL başvurusunda bulunan adaylar, aşağıda konularda yapılacak sınavları başarıyla tamamlayarak, uygun teorik bilgi düzeyine sahip olduklarını göstermelidir:

- (a) Genel konular:
– Hava Hukuku Bilgisi,
– İnsan Performansı,
– Meteoroloji,
– Haberleşme;
(b) Farklı hava aracı kategorilerine yönelik spesifik konular:
– Uçuş Prensipleri,
– Operasyon Usulleri,
– Uçuş Performansı ve Planlaması,
– Hava Aracı Genel Bilgisi,
– Seyrüsefer.

FCL.235 Yetenek Testi

- (a) BPL, SPL veya PPL başvurusunda bulunan adaylar, ilgili usulleri ve manevraları söz konusu hava aracı kategorisinde sorumlu pilot (PIC) olarak, tanınacak imtiyazlara uygun yetkinlikle gerçekleştirme becerisine sahip olduklarını göstererek yetenek testini başarıyla tamamlamalıdır.
(b) Yetenek testine başvuran adayların yetenek testinde kullanılacak hava aracı ile aynı tipte/sınıfta bir hava aracında ya da balon grubunda uçuş eğitimi almış olmaları gerekir.
(c) Geçme notları:
(1) Yetenek testinin adayın uçtuğu hava aracı kategorisine uygun uçuş safhalarını temsil eden farklı bölümlere ayrılmış olması gerekir.
(2) Herhangi bir bölümün herhangi bir unsurunda başarılı olamayan aday söz konusu bölümün tamamında başarısız olmuş sayılır. Adayın sadece 1 bölümde başarısız olması durumunda sadece o bölüme yeniden girmesi gerekir. Birden fazla bölümde başarısız olması durumunda, aday testin tümünde başarısız olmuş sayılır.
(3) Testin, yukarıdaki (2) bent hükümleri uyarınca tekrar edilmesi gerektiği durumlarda; adayın, önceki denemede başarılı olduğu bölümler de dahil olmak üzere, herhangi bir bölümde başarısız olması halinde, aday testin tümünde başarısız olmuş sayılır.
(4) Testin tüm bölümlerini iki denemede geçemeyen adaylar ilave eğitim alır.

KISIM 2

PPL Uçak kategorisine mahsus gereklilikler – PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) – İmtiyazlar

- (a) PPL(A) sahibi bir pilotun imtiyazı, uçaklarla veya TMG'lerle ticari olmayan operasyonlarda herhangi bir gelir elde etmeksizin sorumlu pilot (PIC) ya da ikinci pilot olarak uçmaktır.
(b) Yukarıdaki (a) fıkrası hükümlerine bakılmaksızın, öğretmen veya kontrol pilotu imtiyazlarına sahip olan bir PPL(A) sahibi pilot aşağıdaki işlemler karşılığında ücret alabilir:
(1) LAPL(A) veya PPL(A) için uçuş eğitimi vermek;



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (2) Bu lisanslara yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri gerçekleştirmek;
- (3) Bu lisanslara ilişkin yetkiler veya sertifikalar için eğitim, test ve kontroller.

FCL.210.A PPL(A) – Tecrübe gereklilikleri ve kredilendirme

- (a) PPL(A) başvurusunda bulunan adayların en azından aşağıda belirtilen uçuş sürelerini de içerecek şekilde, uçakla veya TMG ile en az 45 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmaları gerekmektedir, bu uçuş eğitiminin 5 saati bir FSTD'de tamamlanabilir:
 - (1) 25 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi; ve
 - (2) en az biri kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı ve en az 270 km'lik (150NM) seyrüsefer uçuşunu içeren en az 5 saatlik yalnız seyrüsefer uçuşunu kapsayan 10 saatlik gözetim altında yalnız uçuş,
- (b) LAPL(A) sahibi adaylara özgü gereklilikler: PPL(A) başvurusunda bulunan LAPL(A) sahibi adayların, LAPL(A)'nın düzenlendiği tarihten sonra, en az 10 saati bir ATO tarafından düzenlenen bir eğitim kursunda tamamlanan eğitim uçuşu olmak kaydıyla, uçakla en az 15 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları gerekir. Bu eğitim kursunda, kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı, en az 270 km'lik (150NM) bir seyrüsefer uçuşunu da kapsayan en az 2 saatlik yalnız seyrüsefer uçuşu içeren 4 saatlik gözetim altında yalnız uçuş yapılır.
- (c) TMG yetkisi olan LAPL(S) sahibi adaylara özgü gereklilikler: PPL(A) başvurusunda bulunan ve TMG yetkisi de olan LAPL(S) sahibi adaylar, aşağıda belirtilen uçuş sürelerini tamamlamalıdır:
 - (1) TMG yetkisinin işlenmesinin ardından TMG ile en az 24 saatlik uçuş,
 - (2) bir ATO'da, en az (a)(2) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılayan bir eğitim kursunda uçakla en az 15 saatlik uçuş eğitimi.
- (d) Kredilendirme: Balonlar dışında farklı bir hava aracı kategorisinde pilot lisansına sahip olan adaylar bu hava aracı kategorisinde sorumlu pilot olarak yaptıkları toplam uçuş süresinin % 10'u oranında ve en fazla 10 saate kadar kredilendirilebilir. Verilecek kredinin miktarı hiç bir şekilde (a)(2) bendinde öngörülen gereklilikleri içermez.

KISIM 3

PPL Helikopter kategorisine mahsus gereklilikler – PPL(H)

FCL.205.A PPL(H) – İmtiyazlar

- (a) PPL(H) sahibi pilotun imtiyazı helikopterle ticari olmayan operasyonlarda herhangi bir gelir elde etmeksizin sorumlu pilot (PIC) ya da ikinci pilot olarak uçmaktır.
- (b) Yukarıdaki (a) fıkrası hükümlerine bakılmaksızın öğretmen veya kontrol pilotu imtiyazlarına sahip olan bir PPL(H) sahibi pilot aşağıdaki işlemler karşılığında ücret alabilir:
 - (1) LAPL(H) veya PPL(H) için uçuş eğitimi vermek;
 - (2) Bu lisanslara yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri gerçekleştirmek;
 - (3) Bu lisanslara ilişkin yetkiler veya sertifikalar için eğitim, test ve kontroller.

FCL.210.H PPL(H) – Tecrübe gereklilikleri ve kredilendirme

- (a) PPL(H) başvurusunda bulunan adayların en azından aşağıda belirtilen uçuş sürelerini de içerecek şekilde, helikopterle en az 45 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmaları gerekir, bu uçuş eğitiminin 5 saati bir FNPT ya da FFS ile tamamlanabilir:
 - (1) 25 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi;
 - (2) En az biri kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı ve en az 185 km'lik (100NM) seyrüsefer uçuşunu içeren en az 5 saatlik yalnız seyrüsefer uçuşunu kapsayan 10 saatlik gözetim altında yalnız uçuş,
 - (3) 45 saatlik uçuş eğitiminin en az 35 saatini yetenek testinde kullanılacak tipte bir helikopterle uçuş olması gerekir.
- (b) LAPL(H) sahibi adaylara özgü gereklilikler: PPL başvurusunda bulunan ve bir LAPL(H)'ye sahip olan adaylar bir ATO tarafından düzenlenen bir eğitim kursunu tamamlamalıdır. Bu eğitim süresince en az kalkış hava meydanından farklı iki hava meydanına tam duruşlu inişin yapıldığı, en az 185 km'lik (100NM) seyrüsefer uçuşunu içeren en az 1 seyrüsefer uçuşunu kapsayan 5 saatlik gözetim altında yalnız uçuşu tamamlamış olacaktır.
- (c) Balonlar dışında farklı bir hava aracı kategorisinde pilot lisansına sahip olan adaylar bu hava aracı kategorisinde sorumlu pilot olarak yaptıkları toplam uçuş süresinin % 10' oranında ve her halükarda azami 6 saate kadar kredilendirilir. Verilecek kredinin miktarı hiç bir şekilde (a)(2) bendinde öngörülen gereklilikleri içeremez.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

KISIM 4

PPL Hava gemilerine mahsus gereklilikleri - PPL(As)

FCL.205.As PPL(As) - İmtiyazlar

- (a) PPL(As) sahibi bir pilotun imtiyazı hava gemileriyle ticari olmayan operasyonlarda herhangi bir gelir elde etmeksizin sorumlu pilot (PIC) ya da ikinci pilot olarak uçmaktır.
- (b) Yukarıdaki fıkra hükümlerine bakılmaksızın öğretmen veya kontrol pilotu imtiyazlarına sahip olan bir PPL(As) aşağıda belirtilen işlemler karşılığında ücret alabilir:
 - (1) PPL(As) için uçuş eğitimi vermek;
 - (2) Bu lisansa yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri gerçekleştirmek;
 - (3) Bu lisanslara ilişkin yetkiler veya sertifikalar için eğitim, test ve kontroller.

FCL.210.As PPL(As) - Tecrübe gereklilikleri ve kredilendirme

- (a) PPL(As) başvurusunda bulunan adayların en azından aşağıda belirtilen uçuş sürelerini de içerecek şekilde, hava gemisiyle en az 35 saatlik uçuş eğitimi tamamlamış olmalıdır, bu uçuş eğitiminin 5 saatlik kısmının bir FSTD ile tamamlanmış olması da kabul edilebilir:
 - (1) Aşağıdakileri de içeren 25 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi:
 - (i) En az 65 km'lik (35 NM) bir seyrüsefer uçuşunu da içeren 3 saatlik seyrüsefer uçuşu eğitimi;
 - (ii) 3 saatlik aletli uçuş eğitimi;
 - (2) Bir meydana direğe bağlama ve direktten çözüme usullerini de içeren 8 kalkış ve iniş;
 - (3) 8 saat gözetim altında yalnız uçuş süresi;
- (b) BPL'ye ve sıcak-hava hava gemilerini uçuşma vasfına sahip olan adaylar bu tür hava gemilerinde sorumlu pilot olarak yaptıkları toplam uçuş süresinin % 10'u oranında ve her halükarda azami 5 saate kadar kredilendirilir.

KISIM 5

Planör pilotu lisansına mahsus gereklilikler (SPL)

FCL.205.S SPL - İmtiyazlar ve koşullar

- (a) SPL'ye sahip olan bir pilotun imtiyazı planörlerle ve motorlu planörlerle sorumlu pilot (PIC) olarak uçmaktır. Lisans sahibinin bu imtiyazları bir TMG üzerinde tatbik edebilmesi için FCL.135.S'de belirtilen gereklilikleri karşılaması gerekir.
- (b) SPL'ye sahip olan pilotlar:
 - (1) Yolcu taşımaya ancak lisansın tanzim edilmesinin ardından planörle veya motorlu planörle sorumlu pilot olarak 10 saatlik uçuş süresini ya da 30 kalkışı tamamladıktan sonra başlayabilir;
 - (2) Aşağıdaki şartları karşılayıncaya kadar sadece ticari olmayan operasyonlarda herhangi bir gelir elde etmeden uçabilirler:
 - (i) 18 yaşını doldurmak;
 - (ii) Lisansın tanzim edilmesini müteakip planörle veya motorlu planörle sorumlu pilot olarak 75 saatlik uçuş süresini ya da 200 kalkışı tamamlamak;
 - (iii) Bir kontrol pilotu nezaretinde yeterlilik kontrolünden geçmek.
- (c) Yukarıdaki (b)(2) bendi hükümlerine bakılmaksızın öğretmen veya kontrol pilotu imtiyazlarını içeren bir SPL'ye sahip olan pilotlar aşağıda belirtilen işlemler karşılığında ücret alabilecektir:
 - (1) LAPL(S) veya SPL için uçuş eğitimi vermek;
 - (2) Bu lisansa yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri gerçekleştirmek;
 - (3) Bu lisanslara ilişkin yetkiler veya sertifikalar için eğitim, test ve kontroller.

FCL.210.S SPL - Tecrübe gereklilikleri ve kredilendirme

- (a) SPL başvurusunda bulunan adayların en azından FCL.110.S'deki gereklilikleri de içerecek şekilde, planörle veya motorlu planörle en az 15 saatlik uçuş eğitimi tamamlamış olmaları gerekir;
- (b) SPL başvurusunda bulunan ve bir LAPL(S)'ye sahip olan adaylar SPL tanzimi gereklilikleri bakımından tam olarak kredilendirilir.

SPL başvurusunda bulunan ve başvuru tarihinden önceki 2 yıl içerisinde bir LAPL(S)'ye sahip olan adaylar teorik bilgi ve uçuş eğitimi gereklilikleri bakımından tam olarak kredilendirilir.

Kredilendirme. Balonlar dışında farklı bir hava aracı kategorisinde pilot lisansına sahip olan adaylar bu hava aracı kategorisinde sorumlu pilot olarak yaptıkları toplam uçuş süresinin %10'u oranında ve her halükarda azami 7 saate kadar kredilendirilir. Verilecek kredinin miktarı hiç bir şekilde FCL.110.S(a)(2) ila (a)(4) bentlerinde öngörülen gereklilikleri içermez.

FCL.220.S SPL – Kalkış yöntemleri

SPL'nin imtiyazları yetenek testinde kullanılan kalkış yöntemi ile sınırlı olacaktır. Pilotun FCL.130.S'deki gereklilikleri karşılması halinde bu sınırlamanın kaldırılması ve yeni imtiyazların kullanılması mümkün olabilecektir.

FCL.230.S SPL – Son dönem gereklilikleri

SPL sahipleri lisanslarının imtiyazlarını ancak FCL.140.S'deki son dönem gerekliliklerini karşıladıkları takdirde kullanacaklardır.

KISIM 6

Balon pilotu lisansına mahsus gereklilikler (BPL)

FCL.205.B BPL – İmtiyazlar ve koşullar

- (a) BPL'ye sahip olan bir pilotun imtiyazı balonlarla sorumlu pilot (PIC) olarak uçmaktır.
- (b) BPL sahibi olan pilotlar aşağıda belirtilen şartları sağlayıncaya kadar sadece ticari olmayan operasyonlarda herhangi bir gelir elde etmeden uçabilir:
 - (1) 18 yaşını doldurmak;
 - (2) Balonla sorumlu pilot olarak 50 saatlik uçuş süresini ve 50 kalkış ve inişi tamamlamak;
 - (3) İlgili sınıfa ait bir balonla bir kontrol pilotu nezaretinde yeterlilik kontrolünden başarılı olmak.
- (c) Yukarıdaki (b) bendi hükümlerine bakılmaksızın öğretmen veya kontrol pilotu imtiyazlarını içeren bir BPL'ye sahip olan pilotlar aşağıdakiler karşılığında ücret alabilir:
 - (1) LAPL(B) veya BPL için uçuş eğitimi vermek;
 - (2) Bu lisanslara yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri gerçekleştirmek;
 - (3) Bu lisanslara ilişkin yetkiler veya sertifikalar için eğitim, test ve kontroller.

FCL.210.B BPL – Tecrübe gereklilikleri ve kredilendirme

- (a) BPL başvurusunda bulunan adayların en az aşağıdakileri de içerecek şekilde, aynı sınıftaki ve gruptaki balonlarla en az 16 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmalıdır:
 - (1) 12 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi;
 - (2) 10 şişirme işlemi ve 20 çift kumanda kalkış-iniş; ve
 - (3) Asgari uçuş süresi 30 dakika olmak kaydıyla gözetim altında yalnız uçuş.
- (b) BPL başvurusunda bulunan ve bir LAPL(B)'ye sahip olan adaylar BPL tanzimi gereklilikleri bakımından tam olarak kredilendirilir.

BPL başvurusunda bulunan ve başvuru tarihinden önceki 2 yıl içerisinde bir LAPL(B)'ye sahip olan adaylar teorik bilgi ve uçuş eğitimi gereklilikleri bakımından tam olarak kredilendirilir.

FCL.220.B BPL – İmtiyazların kapsamının bağlı uçuşları içerecek şekilde genişletilmesi

BPL imtiyazları bağlı olmayan uçuşlar ile sınırlandırılmamalıdır. Pilotun FCL.130.B'deki gereklilikleri karşılması halinde bu sınırlama kaldırılır.

FCL.225.B BPL – İmtiyazların kapsamının farklı bir balon sınıfı veya grubunu içerecek şekilde genişletilmesi

BPL ile tanınan imtiyazlar adayın yetenek testine girdiği balon sınıfı ve grubu ile sınırlıdır. Bu sınırlama, pilotun aşağıdaki gereklilikleri yerine getirmesi halinde kaldırılır:

- (a) İmtiyazların aynı grup içerisinde başka bir sınıfı kapsayacak şekilde genişletilmesi durumunda, FCL.135.B'deki gereklilikleri yerine getirmesi;
- (b) İmtiyazların aynı balon sınıfı içerisinde başka bir grubu kapsayacak şekilde genişletilmesi durumunda, en az aşağıdaki uçuş sürelerini tamamlamalıdır:
 - (1) İlgili gruba ait bir balonla 2 eğitim uçuşu; ve
 - (2) Balonlarda sorumlu pilot (PIC) olarak aşağıda belirtilen uçuş süreleri:
 - (i) 3.401 m3 ila 6.000 m3 kubbe kapasitesine sahip balonlar için asgari olarak 100 saat;
 - (ii) 6.001 m3 ila 10.500 m3 kubbe kapasitesine sahip balonlar için asgari olarak 200 saat;
 - (iii) Kubbe kapasitesi 10.500 m3'den fazla olan balonlar için asgari olarak 300 saat;
 - (iv) Kubbe kapasitesi 1.260 m3'den fazla olan gaz balonları için asgari olarak 50 saat.

FCL.230.B BPL – Son dönem gereklilikleri

- (a) BPL sahipleri lisanslarının imtiyazlarını son 24 ay içerisinde aşağıdakileri bir balon sınıfı üzerinde tamamlamış olmaları koşuluyla kullanır:
 - (1) 10 kalkış ve inişi içeren sorumlu pilot (PIC) olarak 6 saatlik uçuş süresi; ve
 - (2) Uygun bir sınıfta balonda öğretmen pilot ile birlikte 1 eğitim uçuşu;



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (3) Ayrıca birden çok balon sınıfı ile uçuş vasfına sahip olması durumunda, pilotun imtiyazlarını diğer sınıflarda da kullanabilmesi için, son 24 ay içerisinde söz konusu sınıfta 3 kalkış ve iniş işlemini de içerecek şekilde en az 3 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmalıdır.
- (b) BPL sahipleri sadece eğitim uçuşunun tamamlandığı balon grubundaki balonları ya da daha küçük kubbe büyüklüğüne sahip gruptaki balonları kullanabilir.
- (c) Yukarıda (a) bendindeki gereklilikleri karşılayamayan BPL(B) sahipleri lisanslarının imtiyazlarını yeniden kullanmaya başlamadan önce:
- (1) Uygun bir sınıfta balonda kontrol pilotu ile birlikte yeterlilik kontrolünden geçmelidirler;
 - (2) Yukarıda (a) bendindeki gereklilikleri karşılayabilmek için gerekli ilave uçuş süresi veya kalkış ve inişleri bir öğretmen nezaretinde çift kumanda veya yalnız uçuş yaparak tamamlamalıdır.
- (d) (c)(1) durumunda BPL sahibi sadece yeterlilik kontrolünün gerçekleştirildiği balon grubunda ya da daha küçük kubbe büyüklüğüne sahip grupta balonları kullanabilir.

ALT BÖLÜM D

TİCARİ PİLOT LİSANSI - CPL

KISIM 1

Genel Gereklilikler

FCL.300 CPL - Asgari yaş sınırı

Ticari Pilot Lisansına (CPL) başvuran aday en az 18 yaşında olmalıdır.

FCL.305 CPL - İmtiyazlar ve koşullar

- (a) İmtiyazlar. CPL sahibi bir pilotun imtiyazı ilgili kategoride yer alan bir hava aracı ile:
- (1) LAPL ve PPL sahibinin tüm imtiyazlarını kullanmak,
 - (2) Ticari hava taşımacılığı yapmayan bir hava aracında sorumlu pilot veya ikinci pilot olarak uçmak;
 - (3) FCL.060'da ve işbu Alt Bölümde belirtilen sınırlamalara tabi olmak kaydıyla tek pilotlu hava aracı ile ticari hava taşımacılığında sorumlu pilot olarak uçmak;
 - (4) FCL.060'da belirtilen sınırlamalara tabi olmak kaydıyla ticari hava taşımacılığında ikinci pilot olarak uçmak;
- (b) Koşullar. CPL tanzimi için başvuruda bulunan adaylar yetenek testinde kullanılan hava aracı sınıf veya tip yetkisi gerekliliklerini yerine getirmiş olmalıdır.

FCL.310 CPL - Teorik bilgi sınavı

CPL için başvuran adaylar, aşağıdaki konularda yapılacak sınavları başarıyla tamamlayarak, uygun teorik bilgi düzeyine sahip olduklarını sergilemelidir:

- Hava Hukuku Bilgisi,
- Hava Aracı Genel Bilgisi - Gövde/Sistemler/Motor,
- Hava Aracı Genel Bilgisi - Uçuş Aletleri,
- Ağırlık ve Denge,
- Performans,
- Uçuş planlama ve izleme,
- İnsan Performansı,
- Meteoroloji,
- Genel Seyrüsefer,
- Radyo Seyrüsefer,
- Operasyon Usulleri,
- Uçuş Prensipleri,
- VFR Haberleşmesi.

FCL.315 CPL - Eğitim kursu

CPL başvurusunda bulunan adaylar, bu Talimatın Ek 1.3'ünde belirtildiği şekilde, bir ATO tarafından verilen teorik bilgi eğitimini ve uçuş eğitimini tamamlamalıdır.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

FCL.320 CPL – Yetenek testi

CPL başvurusunda bulunan adaylar, işbu Bölümün Ek 1. 4'ünde belirtildiği şekilde ilgili usulleri ve manevraları hava aracı kategorisinde sorumlu pilot (PIC) olarak, tanınan imtiyazlara uygun bir yetkinlikle gerçekleştirme becerisine sahip olduklarını sergileyerek yetenek testini başarıyla tamamlamalıdır.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

KISIM 2

CPL Uçak kategorisine mahsus gereklilikler - CPL(A)

FCL.315.A CPL - Eğitim Kursu

CPL(A) tanzimi için teorik bilgi ve uçuş eğitimi, anormal durumları önleme ve kurtarma eğitimini içermelidir.

FCL.325.A CPL(A) - MPL sahiplerine mahsus koşullar

MPL sahipleri, CPL(A) imtiyazlarını kullanmak için, aşağıdakileri tamamlamış olmalıdır:

- (a) 70 saatlik uçakta uçuş süresi;
(1) PIC olarak; veya
(2) en az 10 saati PIC olmak üzere gözetim altında sorumlu pilot (PICUS) olarak.

Bu 70 saatin 20 saati PIC olarak VFR seyrüsefer uçuşu veya en az 10 saati PIC ve 10 saati de PICUS olarak seyrüsefer uçuşu olmalıdır. Bu süre, sorumlu pilot olarak kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı en az 540 km (300 NM)'lik VFR seyrüsefer uçuşunu içermelidir;

- (b) Bu Talimatın Ek 1.3'ünün E, 10(a) ve 11 sayılı bentlerinde öngörülen CPL(A) modüler kursunun unsurları;
(c) FCL.320'de öngörülen CPL(A) yetenek testi.

ALT BÖLÜM E

ÇOKLU EKİP PİLOT LİSANSI - MPL

FCL.400.A MPL - Asgari yaş sınırı

Çoklu ekip pilot lisansına (MPL) başvuran aday en az 18 yaşında olmalıdır.

FCL.405.A MPL - imtiyazlar

- (a) Çoklu ekip pilot lisansına (MPL) sahip bir pilotun imtiyazı ikinci pilot ile işletilmesi gereken uçakta ikinci pilot olarak görev yapmaktır.
- (b) MPL sahibi olan pilotlar ayrıca aşağıdaki imtiyazlara da sahip olabilir:
(1) Alt Bölüm C kapsamında PPL(A) için öngörülen gerekliliklerin karşılanması koşuluyla, PPL(A) sahibinin tüm imtiyazları;
(2) FCL.325'de öngörülen gerekliliklerin karşılanması koşuluyla, CPL(A) sahibinin tüm imtiyazları.
- (c) Çoklu ekip pilot lisansına (MPL) sahip bir pilot, ikinci pilot ile işletilmesi gereken uçaklarla sınırlı olmak üzere, aletli uçuş yetkisinin IR(A) tanıdığı imtiyazı kullanabilir. Lisans sahibinin sadece aletlerin referans alınması suretiyle gerçekleştirilen tek pilotlu operasyonlarda sorumlu pilot olarak görev yapmak için gereken eğitimi tamamlamış ve tek pilotlu uçaklar için aletli uçuş yetkisi IR(A) yetenek testini geçmiş olması koşuluyla, aletli uçuş yetkisinin IR(A) tanıdığı imtiyazın kapsamı uçaklarda tek pilotlu operasyonları kapsayacak şekilde genişletilebilir.

FCL.410.A MPL - Eğitim kursu ve teorik bilgi sınavı

- (a) Kurs: MPL başvurusunda bulunan adaylar, bu Talimatın Ek 1.5 ekinde belirtildiği şekilde, bir ATO tarafından verilen teorik bilgi eğitimini ve uçuş eğitimini tamamlamalıdır. Teorik bilgi ve uçuş eğitimi anormal durumları önleme ve kurtarma eğitimini içermelidir.
- (b) Sınav: MPL başvurusunda bulunan adaylar, FCL.515'de belirtildiği şekilde ATPL(A) ve çok pilotlu tip yetkisi için gereken düzeyde bilgiye sahip olduklarını göstermelidir.

FCL.415.A MPL - Uygulamalı yetenek

- (a) MPL başvurusunda bulunan adaylar, sürekli değerlendirilme yöntemiyle, bu Talimatın Ek 1.5 ekinde belirtilen yetkinlik unsurlarının tümünün VFR ve IFR şartlarda çok pilotlu ve çok motorlu türbin uçaklarda kumandada olan pilot (PF) ve kumandada olmayan pilot (PNF) olarak yerine getirilmesi için gerekli becerileri sergilemelidir.
- (b) Eğitim kursunun tamamlanmasını müteakiben aday, bu Talimatın Ek 1.9 sayılı eki belirtildiği şekilde ilgili usulleri ve manevraları, tanınan imtiyazlara uygun bir yetkinlikle gerçekleştirme becerisine sahip olduğunu sergileyerek yetenek testini başarıyla tamamlamalıdır. Aday, yetenek testine MPL entegre eğitim kursunun ileri (4ncü) safhasında kullanılan uçak tipinde ya da aynı uçak tipini temsil eden FFS'de girer.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

ALT BÖLÜM F

HAVAYOLU NAKLİYE PİLOTU LİSANSI -ATPL

KISIM 1

Genel Gereklilikler

FCL.500 ATPL - Asgari yaş sınırı

Havayolu nakliye pilotu lisansına (ATPL) başvuran aday, en az 21 yaşında olmalıdır.

FCL.505 ATPL - İmtiyazlar

- (a) ATPL sahibi bir pilotun imtiyazı ilgili kategoride yer alan bir hava aracı ile:
- (1) LAPL, PPL ve CPL sahibinin tüm imtiyazlarını kullanmak;
 - (2) ticari hava taşımacılığındaki bir hava aracının sorumlu pilotu (PIC) olarak görev yapmaktır.
- (b) ATPL tanzimi için başvuruda bulunan adaylar yetenek testinde kullanılan hava aracı tip yetkisi gerekliliklerini yerine getirmiş olmalıdır.

FCL.515 ATPL - Eğitim kursu ve teorik bilgi sınavı

- (a) Kurs. ATPL başvurusunda bulunan adaylar, bir ATO tarafından verilen eğitim kursunu tamamlamalıdır. Bu kurs, bu Talimatın Ek 1.3 ekinde belirtildiği şekilde entegre eğitim kursu ya da modüler kurs olmalıdır.
- (b) Sınav. ATPL için başvuran aday, aşağıdaki konularda yapılacak sınavları başarıyla tamamlayarak, uygun bilgi düzeyine sahip olduğunu sergilemelidir:
- Hava Hukuku Bilgisi,
 - Hava Aracı Genel Bilgisi - Gövde/Sistemler/Motor,
 - Hava Aracı Genel Bilgisi - Uçuş Aletleri,
 - Ağırlık ve Denge,
 - Performans,
 - Uçuş planlama ve izleme,
 - İnsan Performansı,
 - Meteoroloji,
 - Genel Seyrüsefer,
 - Radyo Seyrüsefer,
 - Operasyon Usulleri,
 - Uçuş Prensipleri,
 - VFR Haberleşmesi,
 - IFR Haberleşmesi.

KISIM 2

ATPL Uçak kategorisine mahsus gereklilikler - ATPL(A)

FCL.505.A ATPL(A) - Önceden MPL sahibi olan pilotların imtiyazlarına yönelik kısıtlamalar

Önceden sadece MPL sahibi olan bir ATPL(A) sahibi, tek pilotlu operasyonlar ile ilgili olarak FCL.405.A(b)(2) ve (c)'de öngörülen gereklilikleri yerine getirmedikçe, bu lisansın imtiyazları çok pilotlu operasyonlar ile sınırlıdır.

FCL.510.A ATPL(A) - Ön koşullar, tecrübe ve kredilendirme

- (a) Ön koşullar: ATPL(A) için başvuran adaylar:
- (1) MPL'ye; ya da
 - (2) CPL(A)'ya ve çok motorlu uçaklar için aletli uçuş yetkisine (IR) sahip olmaları gerekir. Bu durumda adayların ayrıca MCC eğitimi de almış olmaları gerekir.
- (b) Tecrübe: ATPL(A) başvurusunda bulunan adayların aşağıda belirtilen uçuş sürelerini de içerecek şekilde, uçakla en az 1,500 saat uçuş süresini tamamlamış olmaları gerekir:
- (1) Uçakla çok pilotlu operasyonlarda en az 500 saat;
 - (2) (i) gözetim altında PIC olarak 500 saat; veya
(ii) PIC olarak 250 saat; veya
(iii) en az 70 saati PIC olarak ve geri kalan kısmı da gözetim altında PIC olarak 250 saat;
 - (3) En az 100 saati PIC olarak veya gözetim altında PIC olarak 200 saat seyrüsefer uçuşu;
 - (4) En fazla 30 saati aletli yer süresi olan 75 saat aletli uçuş; ve
 - (5) PIC veya ikinci pilot olarak 100 saat gece uçuşu.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Yukarıda belirtilen 1,500 saatlik uçuş süresinin azami 100 saatlik kısmı FFS'de veya FNPT'de tamamlanabilir. Bu 100 saatlik uçuş süresinin en fazla 25 saatlik kısmı FNPT'de tamamlanabilir.

- (c) Kredilendirme.
- (1) Farklı hava aracı kategorilerinde pilot lisansına sahip adaylar, en fazla aşağıda belirtilen uçuş süreleri ile kredilendirilir:
 - (i) TMG'de veya planörlerde PIC olarak yapılan 30 saatlik uçuş;
 - (ii) Helikopterlerde, yukarıdaki (b) bendinde öngörülen tüm uçuş süresi gerekliliklerinin %50'si.
 - (2) Ulusal kurallara göre tanzim edilmiş uçuş mühendisi lisansı sahipleri, uçuş mühendisliği süresinin %50'si ile ve en fazla 250 saate kadar kredilendirilir. Söz konusu bentlerin herhangi birine karşı verilen toplam kredinin 250 saati aşmaması koşuluyla, bu 250 saat, (b) bendindeki 1500 saat koşuluna karşı ve (b) (1) bendindeki 500 saat koşuluna karşı kredilendirilir.
- (d) Yukarıdaki (b) bendinde öngörülen tecrübenin ATPL(A) için gereken yetenek testine girilmeden önce tamamlanması gerekir.

FCL.520.A ATPL(A) – Yetenek testi

ATPL başvurusunda bulunan adaylar, bu Talimatın Ek 1.9 ekine uygun olarak, ilgili usulleri ve manevraları çok pilotlu bir uçakta IFR şartlar altında PIC olarak, tanınacak imtiyazlara uygun bir yetkinlikle gerçekleştirme becerisine sahip olduklarını sergileyerek yetenek testini başarıyla tamamlamalıdır.

Bu yetenek testi bir uçakta veya aynı tipteki bir uçağı temsil eden, yeterli vasıflara sahip bir FFS ile gerçekleştirilmelidir.

KISIM 3

Helikopter kategorisine mahsus gereklilikler – ATPL(H)

FCL.510.H ATPL(H) – Ön koşullar, tecrübe ve kredilendirme

ATPL(H) için başvuran adaylar:

- (a) CPL(H)'a ve çok motorlu helikopter tip yetkisine sahip olmaları ve MCC eğitimi almış olmaları;
- (b) Tecrübe: ATPL(H) başvurusunda bulunan adayların aşağıdaki uçuş sürelerini de içerecek şekilde, helikopter pilotu olarak en az 1.000 saat uçuş süresini tamamlamış olmaları gerekir:
 - (1) Çok pilotlu helikopterlerde 350 saat;
 - (2) (i) sorumlu pilot (PIC) olarak 250 saat; veya
(ii) sorumlu pilot (PIC) olarak 100 saat ve gözetim altında sorumlu pilot olarak 150 saat; ya da
(iii) çok pilotlu helikopterlerde gözetim altında sorumlu pilot olarak 250 saat. Bu bağlamda sorumlu pilot olarak 100 saatlik uçuş süresi tamamlanana kadar ATPL(H) imtiyazları sadece çok pilotlu operasyonlarla sınırlıdır;
 - (3) En az 100 saati sorumlu pilot (PIC) olarak veya gözetim altında sorumlu pilot (PICUS) olarak 200 saat seyrüsefer uçuşu;
 - (4) En fazla 10 saati aletli yer süresi olan 30 saatlik aletli uçuş süresi; ve
 - (5) Sorumlu pilot (PIC) veya ikinci pilot olarak 100 saat gece uçuşu.

Yukarıda belirtilen 1.000 saatlik uçuş süresinin azami 100 saati bir FSTD'de, bu sürenin de azami 25 saati bir FNPT'de tamamlanabilir.

- (c) Uçakla uçuş süresinin azami % 50'si, (b) bendinde öngörülen uçuş süresi gerekliliklerine sayılmak üzere kredilendirilebilir.
- (d) Yukarıdaki (b) bendinde öngörülen tecrübenin ATPL(H) için gereken yetenek testine girilmeden önce tamamlanması gerekir.

FCL.520.H ATPL(H) – Yetenek testi

ATPL (H) başvurusunda bulunan adaylar, bu talimatın Ek 1.9 ekine uygun ilgili usulleri ve manevraları uygun çok pilotlu bir helikopterde sorumlu pilot (PIC) olarak, tanınan imtiyazlara uygun bir yetkinlikle gerçekleştirme becerisine sahip olduklarını sergileyerek bir yetenek testini başarıyla tamamlamalıdır.

Bu yetenek testinin bir helikopterle veya aynı tipteki bir helikopteri temsil eden, yeterli vasıflara sahip bir FFS ile gerçekleştirilmelidir.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

ALT BÖLÜM G

ALETLİ UÇUŞ YETKİSİ - IR

KISIM 1

Genel Gereklilikler

FCL.600 Aletli Uçuş Yetkisi (IR) – Genel

FCL.825'te yer alan durum hariç olmak üzere, bir uçak, helikopter, hava gemisi ya da dikey kalkışlı hava aracı ile IFR şartlardaki operasyonları; sadece söz konusu hava aracı kategorisine uygun bir aletli uçuş yetkisi (IR) olan PPL, CPL, MPL veya ATPL sahibi tarafından ya da yetenek testi veya çift kumanda uçuş eğitimi sırasında gerçekleştirilebilir.

FCL.605 Aletli Uçuş Yetkisi (IR) - İmtiyazlar

- Aletli uçuş yetkisine (IR) sahip olan bir pilotun imtiyazı, IFR şartlarda 200 feet (60 m) minimum karar yüksekliği ile hava araçlarını uçurmaktır.
- Çok motor aletli uçuş yetkisine (IR) sahip olan pilotların bir ATO tarafından verilecek spesifik bir eğitimi tamamlamaları ve bu Talimatın Ek 1.9 ekinde açıklanan yetenek testinin 6. bölümünü çok pilotlu bir uçakta geçmeleri koşuluyla bu imtiyazların kapsamı, 200 feet'in (60 m) altındaki karar yüksekliklerini de içerecek şekilde genişletilebilir.
- Aletli uçuş yetkisi (IR) sahipleri imtiyazlarını bu Talimatın Ek 1.8 ekinde belirtilen koşullara uygun olarak kullanabilir.
- Aletli uçuş yetkisine IR(H) sahip pilotlar, sorumlu pilot imtiyazlarını IFR şartlarda çok pilotlu helikopterlerde kullanabilmek için, en fazla 30 saati aletli yer süresi olmak üzere en az 70 saatlik aletli süreyi tamamlamalıdır.

FCL.610 Aletli Uçuş Yetkisi (IR) – Ön koşullar ve kredilendirme

Aletli uçuş yetkisi (IR) için başvuran adaylar:

- Aşağıdakilere sahip olmalıdır:
 - İlgili hava aracı kategorisinde en az PPL , ve
 - IR yetkileri gece kullanılacaksa, FCL.810 uyarınca gece uçuş imtiyazlarına; veya
 - Farklı bir hava aracı kategorisinde ATPL; veya
 - İlgili hava aracı kategorisinde CPL;
- Uçak veya helikopter için en az 10 saati, hava gemileri için ise en az 20 saati ilgili hava aracı kategorisinde olmak koşuluyla; uçaklarda, TMG'lerde, helikopterlerde ya da hava gemilerinde sorumlu pilot olarak en az 50 saatlik seyrüsefer uçuşunu tamamlamış olmalıdır.
- Sadece helikopterler: ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR veya CPL(H) entegre eğitim kursunu tamamlamış olan adaylar (b) bendinde öngörülen gereklilikten muaf tutulurlar.

FCL.615 Aletli Uçuş Yetkisi (IR) - Teorik bilgi ve uçuş eğitimi

- Kurs: Aletli uçuş yetkisi (IR) başvurusunda bulunan adaylar, bir ATO'da teorik bilgi ve uçuş eğitimi kursunu tamamlamalıdır.

Bu kurs:

- Bu Talimatın Ek 1.3 ekine uygun olarak aletli uçuş yetkisi (IR) eğitimini içeren entegre bir kurs olmalı; veya
 - Bu Talimatın Ek 1.6 ekine uygun olarak bir modüler kurs olmalıdır.
- Sınav: Adaylar, aşağıdaki konularda yapılacak sınavları başarıyla tamamlayarak, uygun bir teorik bilgi düzeyine sahip olduklarını göstermelidir:
 - Hava Hukuku Bilgisi,
 - Hava Aracı Genel Bilgisi – Uçuş Aletleri,
 - Uçuş planlama ve izleme,
 - İnsan Performansı,
 - Meteoroloji,
 - Radyo Seyrüsefer,
 - IFR Haberleşmesi.

FCL.620 Aletli Uçuş Yetkisi (IR) – Yetenek testi

- Aletli uçuş yetkisi (IR) başvurusunda bulunan adaylar, bu Talimatın Ek 1.7 ekine uygun olarak, ilgili usulleri ve manevraları, tanınacak imtiyazlara uygun bir yetkinlikle gerçekleştirme becerisine sahip olduklarını sergileyerek yetenek testini başarıyla tamamlamalıdır.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (b) Çok motorlu aletli uçuş yetkisi (IR) için teste çok motorlu bir hava aracında girilir. Tek motorlu aletli uçuş yetkisi (IR) için teste tek motorlu bir hava aracında girilir. Bu fıkra bağlamında, merkezi tepkili çok motorlu bir uçak tek motorlu sayılır.

FCL.625 Aletli Uçuş Yetkisi (IR) – Geçerlilik, temdit ve yenileme

- (a) Geçerlilik: Aletli uçuş yetkisi (IR) bir yıl süreyle geçerlidir.
- (b) Temdit:
- (1) IR, yetkinin son geçerlilik tarihinden önceki 3 ay içerisinde temdit edilir.
 - (2) IR geçerlilik tarihi sona ermeden önce IR yeterlilik kontrolünün ilgili bölümünden başarıyla geçemeyen aday, yeterlilik kontrolünü başarılı bir şekilde tamamlayıncaya kadar IR imtiyazlarını kullanamaz.
- (c) Yenileme: IR geçerlilik süresinin sona ermesi durumunda, imtiyazlarını yenileyebilmek için adayın:
- (1) Bu Talimatın Ek 1.9 ekine uygun olarak yetenek testinin aletli uçuş kısmını geçebilecek yeterliliğe ulaşabilmek için bir ATO tarafından düzenlenen tazeleme eğitimine katılması ve
 - (2) İlgili hava aracı kategorisinde bu Talimatın Ek 1.9 ekine uygun olarak bir yeterlilik kontrolünü tamamlaması gerekir.
- (d) Eğer IR 7 yıl içerisinde temdit edilmemiş veya yenilenmemiş ise, IR sahibi pilotun IR teorik bilgi sınavını ve yetenek testini yeniden geçmesi gerekir.

KISIM 2

Uçak kategorisine mahsus gereklilikler

FCL.625.A IR(A) – Temdit

- (a) Temdit: IR(A) temdidini için başvuran adayların:
- (1) Bir sınıf ya da tip yetkisinin temdidini ile birleştirildiğinde, bu Talimatın Ek 1.9 ekine uygun olarak yeterlilik kontrolünden geçmelidir;
 - (2) Bir sınıf ya da tip yetkisinin temdidini ile birleştirilmediğinde ise:
 - (i) Tek pilotlu uçaklar için, bu Talimatın Ek 1.9 ekinde açıklanan yeterlilik kontrolünün 3b kısmını ve 1nci kısmın amaçlanan uçuş ile ilgili bölümlerini, ve
 - (ii) Çok motorlu uçaklar için, bu Talimatın Ek 1.9 ekine uygun olarak tek pilotlu uçak yeterlilik kontrolünün 6ncı kısmındaki uçuşları sadece aletleri referans alarak tamamlamaları gerekir.
 - (3) (2)nci bentteki kontroller, ilgili uçak sınıfını veya tipini temsil eden bir FNPT II ya da FFS kullanılabilir, ancak IR(A) temdidine yönelik birbirini izleyen iki yeterlilik kontrolünden en az birisi uçakta yapılır.
- (b) Çapraz kredilendirme, bu Talimatın Ek 1.8 eki doğrultusunda uygulanır.

KISIM 3

Helikopter kategorisine mahsus gereklilikler

FCL.625.H IR(H) – Temdit

- (a) IR(H) aletli uçuş yetkisi temdidini için başvuran adaylar:
- (1) Tip intibak yetkisinin temdidini ile birleştirildiğinde, ilgili helikopter tipi için, bu talimatın Ek 1.9 eki uyarınca bir yeterlilik kontrolünü tamamlamaları gerekir;
 - (2) Tip intibak yetkisinin temdidini ile birleştirilmediği takdirde ise, sadece, ilgili helikopter tipi için, bu talimatın Ek 1.9 eki uyarınca öngörülen yeterlilik testinin 5. kısmı ve 1. kısmının ilgili bölümlerini tamamlamaları gerekir. Bu durumda FTD 2/3 ya da ilgili helikopter tipini temsil eden bir FFS kullanılabilir olmakla birlikte, aletli uçuş yetkisi (IR(H)) temdidine yönelik birbirini izleyen iki yeterlilik kontrolünden en az birisi helikopterde yapılır.
- (b) Çapraz kredilendirme, bu Talimatın Ek 1.8 eki doğrultusunda sağlanır.

FCL.630.H Aletli Uçuş Yetkisi IR(H) – Tek motorlu helikopter için tanınan imtiyazların çok motorlu helikopterleri de kapsayacak şekilde genişletilmesi

Tek motorlu helikopterler için geçerli IR(H) sahibi olan ve imtiyazlarını ilk kez çok motorlu helikopterlere yönelik IR(H) yetkisini de kapsayacak şekilde genişletmek isteyen adaylar:

- (a) ATO tarafından düzenlenen ve 3 saati bir FFS veya FTD 2/3 veya FNPT II/III'de gerçekleştirilebilen, en az 5 saatlik çift kumanda aletli uçuş eğitimini içeren bir eğitim ; ve
- (b) Bu Talimatın Ek 1.9 eki uyarınca, çok motorlu helikopterlere yönelik yetenek testinin 5. kısmını tamamlamaları gerekir.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

KISIM 4

Hava gemisi kategorisine özgü gereklilikler

FCL.625.H Aletli uçuş Yetkisi IR(As) – Temdit

IR(As) yetkisinin temdidini için başvuran adaylar:

- Tip intibak yetkisinin temdidini ile birleştirdiğinde, ilgili hava gemisi tipi için, bu Talimatın Ek 1.9 eki uyarınca bir yeterlilik kontrolünü tamamlamaları gerekir;
- Tip intibak yetkisinin temdidini ile birleştirilmediği takdirde ise, bu Talimatın Ek 1.9 eki uyarınca hava gemileri için öngörülen yeterlilik testinin 5. kısmı ve 1. kısmının amaçlanan uçuş ile ilgili bölümlerini tamamlamaları gerekir. Bu bağlamda bir FTD 2/3 ya da ilgili hava gemisi tipini temsil eden FFS kullanılabilir olmakla birlikte, aletli uçuş yetkisi (IR(A)) temdidine yönelik birbirini izleyen iki yeterlilik kontrolünden en az birisi hava gemisinde yapılır.

ALT BÖLÜM H

SINIF VE TİP YETKİLERİ

KISIM 1

Genel Gereklilikler

FCL.700 Sınıf veya tip yetkilerinin gerektiği durumlar

- LAPL, SPL ve BPL hariç olmak üzere, pilot lisansı sahipleri, sınıf veya tip yetkilerinin yetenek testine veya yetkilerinin yenilenmesi amacı ile yeterlilik kontrolüne girdikleri veya uçuş eğitimi aldıkları durumlarda dışında, geçerli ve uygun bir sınıf veya tip yetkisine sahip olmadıkları müddetçe bir hava aracında pilotluk yapamazlar.
- Yukarıdaki (a) bendi hükümlerine bakılmaksızın, yetkili otorite, yeni hava aracı tiplerinde veya modifikasyonlarında uçuş yapacak pilotlara bu uçuşları gerçekleştirmelerine izin veren özel bir sertifika tanzim edebilir. Bu yetkilendirme, sadece söz konusu özel uçuşlarda geçerlidir.
- Yukarıdaki (a) ve (b) bendi hükümleri saklı kalmak kaydıyla, tasarım veya üretim organizasyonlarının imtiyazları kapsamındaki yeni hava aracı tiplerinin veya modifikasyonlarının uçuşları ile test uçuşu yetkisine yönelik eğitim uçuşlarını, bu alt bölümün gerekliliklerinin yerine getirilemediği durumlarda, FCL.820'e uygun olarak tanzim edilmiş test uçuşu yetkisine sahip pilotlar yapabilir.

FCL.705 Sınıf veya tip yetkisi sahiplerinin imtiyazları

Sınıf veya tip yetkisi sahiplerinin imtiyazları, yetkide belirtilen sınıfta veya tipte hava araçlarında pilot olarak uçmaktır.

FCL.710 Sınıf ve tip yetkileri - varyantlar

- Bir hava aracı sınıfında veya tipinde mevcut imtiyazlarını, ilgili hava aracının başka bir varyantına genişletmek için, pilotun söz konusu sınıfta veya tipte fark eğitimi veya tanıma eğitimi alması gerekir. Bir tip yetkisinin varyantlar için gerekli fark eğitimi (difference) veya tanıma eğitimi (familiarisation), SHT-21'e uygun olarak oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde tanımlanan ilgili unsurları içermesi gerekir.
- Pistonlu tek motor ve TMG sınıf yetkisi kapsamındaki tipler ya da varyantlar hariç olmak üzere, fark eğitimi müteakip bir varyant ile 2 sene uçulmamışsa, imtiyazların korunabilmesi için ilgili varyantta ilave fark eğitimi ya da yeterlilik kontrolü gerekir.
- Fark eğitimi, pilotun uçuş kayıt defterine veya muadil kayıt dokümanına işlenir ve öğretmen tarafından imzalanır.

FCL.725 Sınıf ve tip yetkisi tanzimine ilişkin gereklilikler

- Eğitim kursu: Bir sınıf ya da tip yetkisi başvurusunda bulunan adayların bir ATO tarafından verilen ilgili eğitim kursunu tamamlamaları gerekir. Tip yetkisi eğitim kursu, ilgili tip için SHT-21'e uygun olarak oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde tanımlanan zorunlu eğitim unsurlarını içermelidir.
- Teorik bilgi sınavı: Bir sınıf ya da tip intibak yetkisi için başvuruda bulunan adayların, ilgili sınıftaki veya tipteki hava aracının emniyetli işletimi için gereken teorik bilgi düzeyine sahip olduklarını gösterebilmek amacı ile bir ATO'da teorik bilgi sınavını başarıyla geçmeleri gerekir.
 - Çok pilotlu hava araçları için, teorik bilgi sınavının yazılı olarak yapılması ve kurs müfredatındaki temel konulara uygun bir şekilde dağıtılmış çoktan seçmeli en az 100 sorudan oluşması gerekir.
 - Tek pilotlu ve çok motorlu hava araçları için, teorik bilgi sınavının yazılı olarak yapılması ve çoktan seçmeli soru sayısının hava aracının karmaşıklık düzeyine göre belirlenmesi gerekir.
 - Tek motorlu hava araçları için teorik bilgi sınavı, kontrol pilotu tarafından yetenek testi sırasında sözlü olarak yapılır.
 - Yüksek performanslı olarak sınıflandırılmış tek pilotlu uçaklar için, teorik bilgi sınavının yazılı olarak yapılması ve kurs müfredatındaki temel konulara uygun bir şekilde dağıtılmış çoktan seçmeli en az 100 sorudan oluşması gerekir.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (c) Yetenek testi: Bir sınıf ya da tip yetkisi için başvuruda bulunan adayların ilgili sınıftaki veya tipteki hava aracının emniyetli bir şekilde işletimi için gerekli beceriye sahip olduklarını göstererek bu Talimatın Ek 1.9 ekine uygun olarak yetenek testini başarıyla geçmeleri gerekir.

Aday yetenek testini, sınıf ya da tip intibak eğitim kursunun başlangıcını müteakip 6 ay içerisinde ve sınıf ya da tip yetkisi başvuru tarihi öncesindeki 6 ay içerisinde geçmelidir.

- (d) Bir hava aracı tipi için tanzim edilmiş, tek pilotlu ya da çok pilotlu operasyon imtiyazını içeren bir tip yetkisine sahip olan pilotlar, aynı hava aracı tipinde diğer operasyon türüne ilişkin imtiyazın eklenmesi için başvurduklarında, teorik gereklilikleri yerine getirmiş sayılırlar.
- (e) Yukarıdaki bentlerin hükümlerine bakılmaksızın, FCL.820 uyarınca tanzim edilmiş bir test uçuş yetkisine sahip olan ve bir hava aracı tipinin geliştirilmesine, sertifikasyonuna veya üretimine ilişkin uçuş testlerinde görev alan ve söz konusu hava aracı tipinin test uçuşlarında toplam 50 saatlik uçuş süresini ya da sorumlu pilot olarak 10 saatlik uçuş süresini tamamlamış olan pilotlar, bu Alt Bölümde söz konusu hava aracı kategorisi için öngörülen tecrübe gerekliliklerini ve önkoşulları karşılamaları koşuluyla ilgili tip yetkisi tanzimi için müracaatta bulunabilirler.

FCL.740 Sınıf ve tip yetkilerinin geçerlilik süresi ve yenilenmesi

- (a) SHT-21'e uygun olarak oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde aksi yönde bir hüküm bulunmadığı müddetçe; tek pilotlu tek motorlu sınıf yetkileri geçerlilik süresi 2 yıl, diğer sınıf ve tip yetkilerinin geçerlilik süresi 1 yıldır.
- (b) Yenileme: Geçerlilik süresi sona ermiş bir sınıf ya da tip yetkisini yenilemek için başvuru sahibinin:
- (1) Gerektiğinde ilgili sınıfta ya da tipte hava aracının emniyetli bir şekilde işletilmesi için gereken yeterlilik düzeyine ulaşması için bir ATO'da tazeleme eğitimine katılması; ve
 - (2) Bu Talimatın Ek 1.9 ekine uygun olarak yeterlilik kontrolünden geçmesi gerekir.

KISIM 2

Uçak kategorisine mahsus gereklilikler

FCL.720.A Sınıf ya da tip yetkilerinin tanzimine yönelik tecrübe gereklilikleri ve ön koşullar – uçaklar

SHT-21'e uygun olarak oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde aksi yönde bir hüküm bulunmadığı müddetçe, sınıf ya da tip yetkisi tanzimi için müracaatta bulunan adaylar, aşağıdaki tecrübe gerekliliklerini ve önkoşulları karşılamalıdır:

- (a) Tek pilotlu çok motorlu uçaklar: Tek pilotlu çok motorlu uçaklarda ilk defa sınıf ya da tip yetkisi alacak adaylar, uçaklarda en az 70 saat PIC olarak uçmuş olmalıdır.
- (b) Kompleks olmayan tek pilotlu yüksek performanslı uçaklar: Yüksek performanslı olarak sınıflandırılan tek pilotlu uçaklarda ilk defa sınıf ya da tip yetkisi alacak adaylar, uçuş eğitimine başlamadan önce:
- (1) 70 saati uçaklarda PIC olarak gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, en az 200 saat toplam uçuş tecrübesine,
 - (2) (i) bir ATO'da ilave teorik bilgi kursunu başarıyla tamamladığını gösteren sertifikaya sahip olması; veya (ii) Bu Talimata uygun olarak ATPL(A) teorik bilgi sınavlarından geçmiş olması; veya (iii) Bu Talimata uygun olarak tanzim edilmiş bir lisansa ek olarak, Şikago Konvansiyon'u Annex 1 eki uygun olarak tanzim edilmiş bir ATPL(A)'ya veya ATPL(A) teorik bilgi kredisi içeren bir CPL(A)/IR'ye sahip olması gerekir.
 - (3) çok pilotlu operasyonlarda görev yapacak pilotlar, ayrıca (d)(4) bendi gerekliliklerini de karşılamalıdır.
- (c) Tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar: Yüksek performanslı olarak sınıflandırılan tek pilotlu kompleks uçaklarda ilk defa tip yetkisi alacak adaylar (b) bendinde öngörülen gerekliliklere ilaveten Alt Bölüm G'de öngörülen, çok motorlu IR(A) gerekliliklerini de karşılamalıdır.
- (d) Çok pilotlu uçaklar: Çok pilotlu uçaklarda ilk defa tip yetkisi alacak adaylar, halihazırda bir MPL eğitim kursuna devam eden bir öğrenci pilot olmalı veya aşağıdaki gereklilikleri karşılamalıdır:
- (1) Uçaklarda sorumlu pilot olarak en az 70 saatlik uçuş tecrübesine sahip olmak;
 - (2) Çok motorlu IR(A) sahibi olmak;
 - (3) Bu Talimata uygun olarak ATPL(A) teorik bilgi sınavlarından geçmiş olmak; ve
 - (4) Tip yetkisi kursunun bir MCC kursu ile birleştirildiği durumlarda dışındadır:
 - (i) Uçaklarda MCC kursunu başarıyla tamamladığını gösteren sertifikaya sahip olmak; ya da
 - (ii) Helikopterlerde MCC kursunu başarıyla tamamladığını gösteren sertifikaya sahip olmak ve çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak 100 saatin fazla uçuş tecrübesine sahip olmak; ya da
 - (iii) Çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak en az 500 saat tecrübeye sahip olmak; ya da
 - (iv) İlgili operasyon gereklilikleri doğrultusunda çok pilotlu olarak yapılan ticari hava taşımacılığı operasyonlarında tek pilotlu çok motorlu uçaklarda pilot olarak en az 500 saat tecrübeye sahip olmak.
- (e) Yetkili otorite, yukarıdaki (d) bendi hükümlerine bakılmaksızın, ekibin diğer iki üyesinin (d) bendine uygun olarak tanzim edilmiş bir tip yetkisine sahip olması koşuluyla, çok pilotlu uçaklar için, yetki sahibine FL 200



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

üzerinde seyir safhası yedek ikinci pilot olarak görev yapmasıyla sınırlı imtiyaz sağlayan tip yetkisi tanzim edebilir.

- (f) Çok pilotlu ve tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar için ilave tip yetkisi alacak adaylar çok motorlu IR(A) yetkisine sahip olmalıdır.
- (g) SHT-21'e uygun olarak oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde öngörülmesi halinde, bir tip yetkisinin imtiyazlarının kullanımı, başlangıçta bir öğretmen gözetiminde yapılacak uçuşlar ile sınırlandırılabilir. Gözetim altında yapılan uçuş süresi pilotun uçuş kayıt defterine veya muadil kayıt dokümanına işlenir ve öğretmen tarafından imzalanır. Pilot, operasyonel uygunluk verilerinde öngörülen nezaret altında uçuş saatlerinin tamamlandığını belgelediğinde bu tahdit kaldırılır.

FCL.725.A Sınıf ya da tip yetkilerinin tanzimine yönelik teorik bilgi ve uçuş eğitimi - uçaklar

SHT-21'e uygun olarak oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde aksi öngörülmedikçe:

- (a) Tek pilotlu çok motorlu uçaklar:
- (1) Tek pilotlu çok motorlu sınıf yetkisi teorik bilgi kursu, çok motorlu uçak operasyonlarında en az 7 saatlik eğitimi içermelidir.
 - (2) Tek pilotlu çok motorlu bir sınıf veya tip yetkisine yönelik uçuş eğitimi kursu, çok motorlu uçaklarda normal koşullar altında en az 2 saat 30 dakika çift kumanda uçuş eğitimini ve motor arızası usulleri ve asimetric uçuş tekniklerinde en az 3 saat 30 dakika çift kumanda eğitimini içermelidir.
- (b) Tek pilotlu uçaklar (deniz): Tek pilotlu uçak (deniz) yetkileri eğitim kursu, teorik bilgi eğitimini ve uçuş eğitimini içermelidir. Tek pilotlu uçak (deniz) sınıf ya da tip yetkisi eğitim kursu, adayın aynı sınıf ya da tip yetkisinin kara versiyonuna sahip olması durumunda, en az 8 saatlik çift kumanda uçuş eğitimini, adayın söz konusu yetkiye sahip olmaması durumunda ise en az 10 saatlik çift kumanda uçuş eğitimini içermelidir.
- (c) Çok pilotlu uçaklar. Çok pilotlu uçaklarda tip yetkisi tanzimi için teorik bilgi ve uçuş eğitimi, anormal durumları önleme ve kurtarma eğitimini içermelidir.

FCL.730.A Sadece simülâtörde yapılacak tip yetkisi eğitimi (ZFTT) kursu alacak pilotlara mahsus gereklilikler — Uçaklar

- (a) ZFTT kursuna tabi olan pilot, CS-25 standartlarına veya muadili bir uçuşa elverişlilik regülasyonuna uygun bir şekilde sertifikalandırılmış çok pilotlu turbo-jet uçakta veya sertifikalandırılmış azami kalkış ağırlığı en az 10 ton olan veya 19'dan fazla onaylanmış yolcu koltuk konfigürasyonuna sahip olan çok pilotlu bir turbo-prop uçakta en az aşağıdakileri tamamlamış olmalıdır:
- (1) Eğitimin CG, C veya geçici C seviyesinde sertifikalandırılmış bir FFS'te yapılması halinde, 1500 saat veya 250 sektör uçuş;
 - (2) Eğitimin DG veya D seviyesinde sertifikalandırılmış bir FFS'te yapılması halinde, 500 saat veya 100 sektör uçuş;
- (b) Bir pilot turbo-prop uçaktan turbo-jet uçağa veya turbo-jet uçaktan turbo-prop uçağa geçerken, simülâtörde ilave eğitim tamamlamalıdır.

FCL.735.A Uçuş ekibi işbirliği(MCC) eğitimi - uçaklar

- (a) MCC eğitim kursu en az aşağıdakileri içermelidir:
- (1) 25 saat teorik bilgi eğitimi ve uygulamaları; ve
 - (2) 20 saat pratik MCC eğitimi, ATP entegre kursu alan öğrenci pilotlar için ise 15 saat pratik MCC eğitimi.
- Eğitimde FNPT II MCC veya FFS kullanılmalıdır. Eğitim MCC gerektiren ilk tip yetkisi eğitimi ile birleştirildiği durumda MCC ve tip yetkisi eğitimi için aynı FFS kullanılması halinde, pratik MCC eğitimi 10 saate kadar düşürülebilir.
- (b) MCC eğitim kursu 6 ay içerisinde bir ATO'da tamamlanır.
- (c) MCC kursunun bir tip yetkisi kursu ile birleştirildiği durumlar dışında, MCC kursunun tamamlayan adaylara bitirme sertifikası verilir.
- (d) MCC kursunu farklı bir hava aracı kategorisinde tamamlamış olan adaylar (a)(1) bendinde öngörülen gereklilikten muaf tutulur.

FCL.740.A Sınıf ve tip yetkilerinin temdidii - uçaklar

- (a) Çok motorlu sınıf yetkilerinin ve tip yetkilerinin temdidii: Tip yetkilerinin ve çok motorlu sınıf yetkilerinin temdidii için adayın:
- (1) Yetkinin son geçerlilik tarihinden önceki üç ay içerisinde ilgili uçak tipi veya sınıfında ya da ilgili uçak tipini ya da sınıfını temsil eden bir FSTD'de bu Talimatın Ek 1.9 eki gereğince bir yeterlilik kontrolünden geçmesi; ve
 - (2) Tip yetkisinin geçerlilik süresi içerisinde ;
 - (i) ilgili uçak tipinde ya da sınıfında, pilot olarak en az 10 sektör uçuş; ya da
 - (ii) ilgili uçak tipinde ya da sınıfında veya bunları temsil eden FFS'te bir kontrol pilotu ile birlikte pilot olarak en az 1 sektör uçuş tamamlamış olmalıdır. Bu sektör yeterlilik kontrolü sırasında uçulabilir.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (3) İlgili operasyon gereklilikleri doğrultusunda onaylanmış bir ticari hava taşımacılığı işletmesinde çalışan bir pilot, sınıf ya da tip intibak yetkisinin temdidini için gerçekleştirilen yeterlilik kontrolü ile birleştirilen operatör yeterlilik testinden geçmesi halinde (2)nci fıkrada öngörülen gereklilikten muaf tutulur.
 - (4) Eğer varsa EIR veya IR(A)'nın temdidini sınıf ya da tip intibak yetkisinin temdidini için yapılan yeterlilik kontrolü ile birleştirilebilir.
- (b) Tek pilotlu tek motorlu sınıf yetkilerinin temdidini:
- (1) Tek pilotlu ve pistonlu tek motorlu uçak sınıf yetkilerinin veya TMG sınıf yetkilerinin temdidini için aday;
 - (i) Söz konusu yetkinin son geçerlilik tarihinden önceki üç ay içerisinde, bir kontrol pilotu ile bu Talimatın Ek 1.9 ekine uygun olarak ilgili sınıfta yeterlilik kontrolünden geçmelidir; veya
 - (ii) Yetkinin son geçerlilik tarihinden önceki 12 ay içerisinde, aşağıdakileri içeren 12 uçuş saatini tamamlamalıdır:
 - 6 saat sorumlu pilot olarak,
 - 12 kalkış ve 12 iniş, ve
 - Bir uçuş öğretmeni (FI) ya da sınıf yetkisi öğretmeni (CRI) ile en az 1 saatlik eğitim uçuşu. Başka bir sınıf veya tip yetkisi yeterlilik kontrolünden veya yetenek testinden geçmiş olanlar, bu uçuştan muaf tutulurlar.
 - (2) Adayın, hem pistonlu tek motorlu uçak (kara) sınıfı yetkisine hem de TMG yetkisine sahip olduğu durumlarda, yukarıdaki (1) bendinde belirtilen gereklilikleri bu iki sınıftan herhangi birinde tamamlayabilir ve her iki yetki de temdit edilir.
 - (3) Tek pilotlu tek motorlu turbo-prop uçak sınıf yetkisinin temdidini için adayın, yetkinin son geçerlilik tarihinden 3 ay önce, bu Talimatın Ek 1.9 eki gereğince bir kontrol pilotu ile ilgili sınıfta yeterlilik kontrolünden geçmesi gerekir.
 - (4) Başvuranın hem tek motor piston uçak kara sınıf yetkisi hem de tek motor piston uçak deniz yetkisi olması durumunda, başvuran (1)(ii)'de yer alan gereklilikleri herhangi bir sınıfta veya ikisinde birden tamamlarsa, iki yetki için gereklilikleri sağlamış olur. Bu durumda ise en az bir saat PIC uçuş süresi ve gerekli 12 kalkış ve inişin 6'sı her iki sınıfta da tamamlanmalıdır.
- (c) Bir tip veya sınıf yetkisinin son geçerlilik tarihi öncesinde yeterlilik kontrolünün tüm bölümlerinden başarıyla geçemeyen aday, yeterlilik kontrolü başarılı bir şekilde tamamlanmaya kadar o yetkinin imtiyazlarını kullanamaz.

KISIM 3

Helikopter kategorisine mahsus gereklilikler

FCL.720.H Sınıf ya da tip yetkilerinin tanzimine yönelik tecrübe gereklilikleri ve ön koşullar – helikopterler

SHT-21'e uygun olarak oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde aksi yönde bir hüküm bulunmadığı müddetçe, ilk kez helikopter tip yetkisi tanzimi için müracaatta bulunan adaylar aşağıdaki tecrübe gerekliliklerini ve ön koşulları karşılamalıdır:

- (a) Çok pilotlu helikopterler. Çok pilotlu helikopter tipi için ilk kez bir tip yetkisi kursuna başvuran aday:
 - (1) Helikopterlerde sorumlu pilot olarak en az 70 saat tecrübeye sahip olması;
 - (2) Tip intibak yetkisi kursunun bir MCC kursu ile birleştirildiği durumlar dışında:
 - (i) helikopterlerde bir MCC kursunu başarıyla tamamladığını gösteren bir sertifikaya sahip olması; yada
 - (ii) çok pilotlu uçaklarda pilot olarak en az 500 saat tecrübeye sahip; ya da
 - (iii) çok motorlu helikopterlerle yürütülen çok pilotlu operasyonlarda pilot olarak en az 500 saat tecrübeye sahip;
 - (3) ATPL(H) teorik bilgi sınavlarını geçmiş olması gerekir.
- (b) İlk kez çok pilotlu helikopterler için tip yetkisi kursuna başvuran ve bir ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR veya CPL(H) entegre kursundan mezun olmuş bulunan ve (a)(1) bendi gerekliliklerini karşılayamayan adayların tip yetkileri sadece ikinci pilot fonksiyonlarının yerine getirilmesi ile tahdit edilmiş imtiyazlara sahip olacak şekilde tanzim edilir. Bu tahdit, pilotun aşağıda öngörülen gereklilikleri yerine getirmesi halinde kaldırılır:
 - (1) Helikopterlerde sorumlu pilot (PIC) olarak 70 saatlik uçuş süresini tamamlamak;
 - (2) İlgili helikopter tipinde sorumlu pilot olarak çok pilotlu yetenek testinden başarılı olmak.
- (c) Tek pilotlu çok motorlu helikopter için ilk kez tip yetkisine başvuran aday:
 - (1) Uçuş eğitimine başlamadan önce:
 - (i) ATPL(H) teorik bilgi sınavlarından başarılı olması; ya da
 - (ii) Bir ATO tarafından düzenlenen kabul öncesi kursu tamamlama sertifikasına sahip olması gerekmektedir. Bu kurs aşağıdaki ATP(H) teorik bilgi kursu konularından oluşacaktır:
 - Hava Aracı Genel Bilgisi: gövde/sistemler/güç sistemi ve aletler/elektronik sistemler,
 - Uçuş Performansı ve Planlaması: ağırlık ve denge, performans;
 - (2) ATP(H)/IR, ATP(H), veya CPL(H)/IR entegre eğitim kursunu tamamlamamış olan adayların helikopterlerde sorumlu pilot olarak en az 70 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları gerekir.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

FCL.735.H Uçuş ekibi işbirliği (MCC) eğitimi – helikopterler

- (a) MCC eğitim kursu en azından aşağıdakileri içermelidir:
- (1) MCC/IR için:
 - (i) 25 saatlik teorik bilgi eğitimi ve uygulamaları; ve
 - (ii) 20 saatlik pratik MCC eğitimi, ya da ATP(H)/IR entegre kursuna katılan öğrenci pilotlar için 15 saatlik pratik MCC eğitimi. MCC eğitiminin ilk tip yetkisi eğitimi ile birleştirildiği durumlarda, MCC ve tip yetkisi eğitimi için aynı uçuş simülatörünün (FSTD) kullanılması halinde, pratik MCC eğitimi 10 saate kadar düşürülebilir;
 - (2) MCC/VFR için:
 - (i) 25 saatlik teorik bilgi eğitimi ve uygulamaları; ve
 - (ii) 15 saatlik pratik MCC eğitimi, ya da ATP(H)/IR entegre kursuna katılan öğrenci pilotlar için 10 saatlik pratik MCC eğitimi. MCC eğitiminin ilk tip yetkisi eğitimi ile birleştirildiği durumlarda, MCC ve tip yetkisi eğitimi için aynı uçuş simülatörünün (FSTD) kullanılması halinde, pratik MCC eğitimi 7 saate kadar düşürülebilir;
- (b) MCC eğitim kursunun 6 ay içerisinde bir ATO'da tamamlanması gerekir. MCC'ye uygun bir FNPT II veya III, FTD 2/3 ya da bir FFS kullanılmalıdır.
- (c) MCC kursunun bir çok pilotlu tip yetkisi kursu ile birleştirildiği durumlar dışında, MCC kursunun tamamlanmasının ardından adaya bir tamamlama sertifikası verilir.
- (d) MCC kursunu farklı bir hava aracı kategorisinde tamamlamış olan adaylar duruma bağlı olarak (a)(1)(i) veya (a)(2)(i) bentlerinde öngörülen gereklilikten muaf tutulur.
- (e) MCC/IR eğitimi başvurusunda bulunan ve MCC/VFR eğitimini tamamlamış olan adayların (a)(1)(i) bendinde öngörülen gereklilikten muaf tutulmaları ve 5 saatlik pratik MCC/IR eğitimini tamamlamaları gerekir.

FCL.740.H Tip yetkilerinin temdidi – helikopterler

- (a) Temdit. Helikopter tip yetkilerinin temdidi için, aday aşağıdakileri tamamlar:
- (1) Yetkinin son geçerlilik tarihi öncesindeki üç ay içerisinde ilgili helikopter tipinde ya da ilgili helikopter tipini temsil eden bir FSTD'de bu talimatın Ek 1.9 eki gereğince bir yeterlilik kontrolünden geçmek; ve
 - (2) Yetkinin geçerlilik süresi dahilinde ilgili helikopter tipinin pilotu olarak en az 2 saat görev yapmak. Yeterlilik kontrolünün süresi söz konusu iki saatin içinde sayılabilir.
 - (3) Pistonlu tek motorlu helikopterler için birden fazla tip yetkisine sahip olan adaylar, geçerlilik süresi boyunca diğer tiplerle sorumlu pilot olarak en az 2 saatlik uçuşu tamamlamış olmaları koşuluyla, ilgili tip yetkilerinin temdidini, yetkisine sahip oldukları ilgili tiplerin sadece birinde yeterlilik kontrolünü tamamlamak suretiyle sağlayabilir.
Yeterlilik kontrolü her seferinde farklı bir tip üzerinde gerçekleştirilmelidir.
 - (4) Sertifikalandırılmış azami kalkış ağırlığı 3,175 kg'a kadar olan tek motorlu türbinli helikopterler için birden fazla tip yetkisine sahip olan adaylar, aşağıda belirtilen gereklilikleri tamamlamış olmaları koşuluyla, ilgili tip yetkilerinin temdidini, yetkisine sahip oldukları ilgili tiplerin sadece birinde yeterlilik kontrolünü tamamlamak suretiyle sağlayabilir.
 - (i) Helikopterlerde PIC olarak 300 saat uçuş;
 - (ii) Yetkisine sahip oldukları tiplerin her birinde 15 saat uçuş; ve
 - (iii) Geçerlilik süresi içerisinde yetkisine sahip oldukları diğer tiplerin her birinde en az 2 saat sorumlu pilot olarak uçuş.Yeterlilik kontrolü her seferinde farklı bir tip üzerinde gerçekleştirilmelidir.
 - (5) İlave bir tip yetkisinin tanzimine yönelik yetenek testini başarıyla tamamlayan pilotlar (3) ve (4) bentler uyarınca ilgili tip yetkilerinin temdidini ortak gruplarda alabilir.
 - (6) Eğer varsa IR(H)'ın temdidi tip yetkisinin temdidi için gerçekleştirilen yeterlilik kontrolü ile birleştirilebilir.
- (b) Bir tip yetkisinin son geçerlilik tarihi öncesinde yeterlilik kontrolünün tüm bölümlerinden başarıyla geçemeyen aday, yeterlilik kontrolü başarılı bir şekilde tamamlanmaya değin o yetkinin imtiyazlarını kullanmayacaktır. Yukarıdaki (a)(3) ve (4) sayılı bentlerin geçerli olduğu durumlarda aday imtiyazlarını hiç bir tip üzerinde tatbik edemez.

KISIM 4

Dikey kalkışlı hava aracı kategorisine mahsus gereklilikler

FCL.720.PL Sınıf ya da tip intibak yetkilerinin tanzimine yönelik tecrübe gereklilikleri ve ön koşullar – dikey kalkışlı hava araçları

SHT-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde aksi yönde bir hüküm bulunmadığı müddetçe, ilk kez dikey kalkışlı hava aracı tip yetkisi tanzimi için müracaatta bulunan adayların aşağıda yer verilen tecrübe gerekliliklerini ve ön koşulları karşılamaları gerekir:



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (a) Uçak pilotları için:
- (1) ATPL teorik bilgisi ile birlikte CPL/IR(A) sahibi olmak ya da ATPL(A) sahibi olmak;
 - (2) MCC kursunu başarıyla tamamladığını gösteren bir sertifikaya sahip olmak;
 - (3) Çok pilotlu uçaklarda pilot olarak 100 saatin üzerinde uçmuş olmak;
 - (4) Helikopterlerde en az 40 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmak;
- (b) Helikopter pilotları için:
- (1) ATPL teorik bilgisi ile birlikte CPL/IR(H) sahibi olmak ya da ATPL/IR(H) sahibi olmak;
 - (2) MCC kursunu tamamladığını gösteren bir sertifikaya sahip olmak;
 - (3) Çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak 100 saatin üzerinde uçmuş olmak;
 - (4) Uçaklarda en az 40 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmak;
- (c) Hem uçaklarda hem de helikopterlerde uçuş vasfına sahip olan pilotlar için:
- (1) En az CPL(H) sahibi olmak;
 - (2) IR ve ATPL teorik bilgisi sahibi olmak ya da helikopterler veya uçaklar için ATPL lisansına sahip olmak;
 - (3) Helikopterlerde ya da uçaklarda bir MCC kursunu başarıyla tamamladığını gösteren bir sertifikaya sahip olmak;
 - (4) Çok pilotlu helikopterlerde ya da uçaklarda pilot olarak en az 100 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak;
 - (5) Pilotun çok pilotlu hava araçlarında veya ATPL olarak tecrübesi yok ise, uygunluğuna göre uçaklarda ya da helikopterlerde 40 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmak.

FCL.725.PL Tip yetkilerinin tanzimine yönelik uçuş eğitimi – dikey kalkışlı hava araçları

Dikey kalkışlı hava aracı tip yetkisi eğitim kursunun uçuş eğitimi kısmı hem ilgili hava aracında hem de bu hava aracını temsil eden ve bu amaca uygun olan bir FSTD üzerinde tamamlanır.

FCL.740.PL Sınıf ve tip intibak yetkilerinin temdidini – dikey kalkışlı hava araçları

- (a) Temdit. Dikey kalkışlı hava aracı tip yetkilerinin temdidini için adayın:
- (1) Yetkinin son geçerlilik tarihi öncesindeki üç ay içerisinde ilgili dikey kalkışlı hava aracı tipinde bu talimatın Ek 1.9 eki gereğince bir yeterlilik kontrolünden geçmesi;
 - (2) Tip yetkisinin geçerlilik süresi içerisinde en az;
 - (i) İlgili dikey kalkışlı hava aracı tipinde pilot olarak 10 hat sektörünü; ya da
 - (ii) İlgili dikey kalkışlı hava aracı tipinde ya da FFS'de bir kontrol pilotu ile birlikte pilot olarak en az 1 hat sektörünü tamamlaması gerekir. Bu hat sektörünün yeterlilik kontrolü sırasında uçulması mümkün olabilir.
 - (3) İlgili hava operasyonları gereklilikleri doğrultusunda onaylanmış bir ticari hava taşımacılığı işleticisi için çalışan ve ilgili işleticinin, tip yetkisinin temdidini için gerçekleştirilen yeterlilik kontrolü ile birleştirilmiş yeterlilik testinden geçen bir pilot (2)nci fıkrada öngörülen gereklilikten muaf tutulur.
- (b) Bir tip yetkisinin son geçerlilik tarihi öncesinde yeterlilik kontrolünün tüm bölümlerinden başarıyla geçemeyen aday, yeterlilik kontrolü başarılı bir şekilde tamamlanıncaya kadar o yetkinin imtiyazlarını kullanmaz.

KISIM 5

Hava gemisi kategorisine mahsus gereklilikler

FCL.720.As Tip yetkisinin tanzimine yönelik ön koşullar – hava gemileri

SHT-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde aksi yönde bir hüküm bulunmadığı müddetçe, ilk kez hava gemisi tip yetkisi tanzimi için müracaatta bulunan adayların aşağıda yer verilen tecrübe gerekliliklerini ve ön koşulları karşılamaları gerekir:

- (a) Çok pilotlu hava gemileri için:
- (1) Hava gemilerinde sorumlu pilot olarak en az 70 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak;
 - (2) Hava gemilerinde MCC'nin tamamlandığına ilişkin yeterli sertifikaya sahip olmak.
 - (3) Yukarıdaki (2) bentte öngörülen gereklilikleri karşılayamayan adayların tip yetkileri sadece ikinci pilot fonksiyonlarının yerine getirilmesi ile tahdit edilmiş imtiyazlara sahip olacak şekilde tanzim edilecektir. Pilotun hava gemilerinde PIC veya gözetim altında sorumlu pilot (PICUS) olarak 100 saatlik uçuş süresini tamamlaması durumunda bu tahdit kaldırılır.

FCL.735.As Ekip işbirliği (MCC) eğitimi – hava gemileri

- (a) MCC eğitimi en az aşağıda belirtilen unsurları içerir:
- (1) 12 saatlik teorik bilgi eğitimi ve uygulamaları;
 - (2) 5 saatlik pratik MCC eğitimi;
- MCC'ye uygun bir FNPT II veya III, FTD 2/3 ya da bir FFS kullanılmalıdır.
- (b) MCC eğitim kursunun 6 ay içerisinde bir ATO'da tamamlanması gerekir.
- (c) MCC kursunun bir çok pilotlu tip yetkisi kursu ile birleştirildiği durumlar dışında, MCC kursunun tamamlanmasının ardından adaya bir tamamlama sertifikası verilir.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (d) MCC kursunu farklı bir hava aracı kategorisinde tamamlamış olan adaylar (a) bendinde öngörülen gereklilikten muaf tutulur.

FCL.740.As Tip yetkilerinin temdidi – hava gemileri

- (a) Temdit. Hava gemisi tip yetkilerinin temdidi için adayın aşağıdaki şartları yerine getirmesi gerekir:
- (1) Yetkinin son geçerlilik tarihi öncesindeki üç ay içerisinde ilgili hava gemisi tipinde bu Talimatın Ek 1.9 eki gereğince bir yeterlilik kontrolünden geçmek ve
 - (2) Yetkinin geçerlilik süresinde ilgili hava gemisi tipinin pilotu olarak en az 2 saatlik uçuş süresini tamamlamak. Yeterlilik kontrolünün süresi söz konusu iki saate dahil edilebilir.
 - (3) Eğer varsa IR(As)'nin temdidi, sınıf ya da tip intibak yetkisinin temdidi için gerçekleştirilen yeterlilik kontrolü ile birleştirilebilir.
- (b) Bir tip yetkisinin son geçerlilik tarihi öncesinde yeterlilik kontrolünün tüm bölümlerinden başarıyla geçmeyen aday, yeterlilik kontrolü başarılı bir şekilde tamamlanıncaya değin o yetkinin imtiyazlarını kullanamaz.

ALT BÖLÜM I

İLAVE YETKİLER

FCL.800 Akrobasi yetkisi

- (a) Uçak, TMG ya da planör pilotu lisansına sahipleri, sadece gerekli yetkiye sahip oldukları takdirde akrobatik uçuş gerçekleştirebilir.
- (b) Akrobasi yetkisi için başvuran adayların:
- (1) Lisansın tanziminden sonra ilgili hava aracı kategorisinde sorumlu pilot olarak en az 40 saat uçuş süresini ya da planörlerde PIC olarak 120 kalkışı tamamlamış olmalıdır;
 - (2) Bir ATO'da aşağıdaki unsurları içeren bir eğitim kursunu tamamlamalıdır:
 - (i) Yetkiye uygun teorik bilgi eğitimi;
 - (ii) İlgili hava aracı kategorisinde en az 5 saatlik ya da 20 uçuş akrobasi eğitimi.
- (c) Akrobasi yetkisinin imtiyazları uçuş eğitiminin tamamlandığı hava aracı kategorisi ile sınırlıdır. Pilotun başka bir hava aracı kategorisinde lisansa sahip olması ve o hava aracında akrobasi eğitimi müfredat konularının tamamını içerecek şekilde, en az 3 çift kumanda eğitim uçuşunu başarıyla tamamlamış olması koşuluyla bu imtiyazların kapsamı söz konusu hava aracı kategorisini içerecek şekilde genişletilir.

FCL.805 Planör çekme ve pano çekme yetkileri

- (a) Uçak veya TMG yetkisi içeren pilot lisansı sahipleri, ancak planör çekme ve pano çekme yetkisine sahip oldukları takdirde planör veya pano çekebilirler.
- (b) Planör çekme yetkisi için başvuran adayların:
- (1) Faaliyetin uçakla gerçekleştirilecek olması durumunda uçaklarda, faaliyetin TMG ile gerçekleştirilecek olması durumunda ise TMG'lerde, lisansın tanziminden sonra PIC olarak en az 30 saat uçuş süresini ve 60 kalkış ve iniş tamamlamış olmalıdır;
 - (2) Bir ATO'da aşağıdaki unsurları içeren bir eğitim kursunu tamamlamış olmalıdır:
 - (i) Çekme operasyonları ve usulleri hakkında teorik bilgi eğitimi;
 - (ii) Planör çekerek, en az 5 çift kumanda uçuş eğitimini içeren en az 10 eğitim uçuşu;
 - (iii) LAPL(S) ya da SPL lisansı sahibi olan pilotlar hariç, bir hava aracı yardımı ile kalkış yapan bir planörde 5 alıştırma uçuşu.
- (c) Pano çekme yetkisi için başvuran adayların:
- (1) Lisansın tanziminden sonra uçaklarda veya TMG'de PIC olarak en az 100 saatlik uçuş süresini ve 200 kalkış ve iniş tamamlamış olmalıdır. Bu uçuşların en az 30 saati; faaliyetin uçakla gerçekleştirilecek olması durumunda uçaklarda, faaliyetin TMG ile gerçekleştirilecek olması durumunda ise TMG'lerde tamamlanmalıdır;
 - (2) Bir ATO'da aşağıdaki unsurları içeren bir eğitim kursunu tamamlamalıdır:
 - (i) Çekme operasyonları ve usulleri hakkında teorik bilgi eğitimi;
 - (ii) Pano çekerek, en az 5 çift kumanda uçuş eğitimini içeren en az 10 eğitim uçuşu.
- (d) Planör ve pano çekme yetkisinin imtiyazları, uçuş eğitiminin tamamlandığı uçaklar veya TMG ile sınırlıdır. Pilotun uçaklarda veya TMG'de bir lisansa sahip olması ve çekme eğitimi müfredat konularının tamamını içerecek şekilde, en az 3 çift kumanda eğitim uçuşunu başarıyla tamamlamış olması koşuluyla bu yetkinin imtiyazların kapsamı diğer hava aracı için genişletilir.
- (e) Planör veya pano çekme yetkisinin imtiyazlarını kullanabilmek için, yetki sahibinin son 24 ay içerisinde en az 5 çekme işlemi tamamlamış olmalıdır.
- (f) Pilotun (e) bendinde öngörülen gerekliliği karşılayamaması durumunda, imtiyazlarını tatbik etme hakkını yeniden kazanabilmek için, noksan çekme işlemlerini bir öğretmen ile birlikte ya da bir öğretmenin gözetimi altında tamamlamalıdır.

FCL.810 Gece uçuşu yetkisi

- (a) Uçaklar, TMG'ler, hava gemileri:
- (1) Uçaklar, TMG'ler ya da hava gemileri ile ilgili LAPL, SPL veya PPL imtiyazlarının gece VFR koşullarında kullanabilmek için, adayların bir ATO'da gece eğitimi kursunu tamamlamış olmaları gerekir. Kurs aşağıdakileri içermelidir:
 - (i) Teorik bilgi eğitimi;
 - (ii) İlgili hava aracı kategorisinde en az 5 saatlik gece uçuşu süresi, bunun en az 3 saatlik çift kumanda eğitim uçuşu, bunun da en az 1 saati en az 50 km (27NM) uzunluğunda seyrüsefer uçuşu ve gece şartlarında 5 yalnız kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu iniş.
 - (2) LAPL sahibi adaylar gece eğitimini tamamlamadan önce, PPL tanzimi için gereken temel alet eğitimini tamamlamalıdır.
 - (3) Hem pistonlu tek motorlu uçak (kara) hem de TMG sınıf yetkisine sahip olan adaylar yukarıda (1)nci bentte öngörülen gereklilikleri bu sınıflardan herhangi birinde ya da her ikisinde birden yerine getirebilir.
- (b) Helikopterler: Helikopterler için tanzim edilen PPL'nin imtiyazlarının gece VFR koşullarında kullanılabilme için adayların:
- (1) En az 60 saati PIC ve 20 saati seyrüsefer uçuşu olmak üzere, lisansın tanziminden sonra helikopter pilotu olarak en az 100 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmalıdır;
 - (2) Bir ATO'da eğitim kursunu tamamlamalıdır. Bu kurs 6 aylık sürede tamamlanmış olmalı ve aşağıdaki unsurları içermelidir:
 - (i) 5 saatlik teorik bilgi eğitimi;
 - (ii) Helikopterlerde 10 saatlik çift kumanda alet eğitim süresi;
 - (iii) 5 saatlik gece uçuş süresi; bunun en az 3 saati çift kumanda eğitimi, bunun da en az 1 saati seyrüsefer uçuşu ve 5 yalnız gece meydan turu. Her bir meydan turu bir kalkış ve bir iniş içermelidir.
 - (3) Uçak ya da TMG'de IR sahibi olmuş olan adaylar yukarıda (2)(ii) bendinde öngörülen gereklilik için 5 saat süre ile kredilendirilir.
- (c) Balonlar: Balonlar için tanzim edilen LAPL ya da BPL'nin imtiyazlarını gece VFR koşullarında kullanabilmek için adayların her biri en az 1 saatlik en az 2 gece eğitim uçuşunu tamamlamalıdır.

FCL.815 Dağ uçuşu yetkisi

- (a) İmtiyazlar: Dağ uçuşu yetkisine sahip bir pilotun imtiyazları uçaklarla veya TMG ile, uçuş yapılacak ülkenin yetkili otoriteleri tarafından bu yetkinin gerektiği belirtilen yerlere/yerlerden uçmaktır. İlk kez alınacak dağ uçuşu yetkisi:
- (1) Karla kaplı olmadıkları durumlarda bu yerlere/yerlerden tekerlekle yapılacak uçuşlar için ; ya da
 - (2) Karla kaplı oldukları durumlarda bu yerlere/yerlerden kayakla yapılacak uçuşlar için alınabilir.
 - (3) İlk kez alınan yetkinin imtiyazları, pilotun ek olarak, teorik bilgi eğitimini ve uçuş eğitimini içeren uygun bir tanıma (familiarisation) kursunu dağ uçuş yetkisi öğretmeni ile tamamlaması koşulu ile tekerlekle ya da kayakla yapılacak uçuşlar için genişletilebilir.
- (b) Eğitim kursu: Dağ uçuşu yetkisi için başvuran adaylar, bir ATO'da teorik bilgi kursunu ve uçuş eğitimini 24 ay içerisinde tamamlamalıdır. Bu kursun içeriği talep edilen imtiyazlara uygun olmalıdır.
- (c) Yetenek testi: Eğitimin tamamlanmasının ardından aday, bu amaca uygun bir FE tarafından gerçekleştirilecek yetenek testini geçmelidir. Yetenek testi aşağıda belirtilen unsurları içerir:
- (1) Sözlü teorik bilgi sınavı;
 - (2) Kalkış yeri dışında, dağ yetkisi gerektiren en az 2 farklı yere 6 iniş.
- (d) Geçerlilik süresi: Dağ uçuşu yetkisinin geçerlilik süresi 24 aydır.
- (e) Temdit: Dağ uçuşu yetkisinin temdidini için adayın:
- (1) Son 24 ay içerisinde en az 6 dağ inişini tamamlamış olması; ya da
 - (2) Yeterlilik kontrolünden geçmiş olması gerekir. Yeterlilik kontrolünün (c) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılaması gerekir.
- (f) Yenileme. Yetkinin geçerlilik süresinin sona ermesi durumunda adayın (e)(2) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılamalıdır.

FCL.820 Test uçuşu yetkisi

- (a) Uçak ya da helikopter pilotu lisansına sahip olan kişiler, SHT-21'de tanımlandığı şekilde kategori 1 ve 2 test uçuşlarında PIC olarak görev yapabilmek için test uçuşu yetkisine sahip olmalıdır.
- (b) Yukarıda (a) bendinde öngörülen test uçuşu yetkisi sadece aşağıda belirtilen hava araçlarında gerçekleştirilen test uçuşları için gereklidir:
- (1) CS-27 veya CS-29 standartları ya da muadili bir uçuşa elverişlilik regülasyonu doğrultusunda sertifikalandırılmış ya da sertifikalandırılacak helikopterler; veya



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (2) Aşağıda belirtilen standartlar doğrultusunda sertifikalandırılmış ya da sertifikalandırılacak uçaklar:
- CS-25 standartları ya da muadili uçuşa elverişlilik regülasyonları; ya da
 - Azami kalkış ağırlığı 2,000 kg'dan az olan uçaklar hariç olmak üzere, CS-23 standartları ya da muadili uçuşa elverişlilik düzenlemeleri.
- (c) Test uçuşu yetkisine sahip olan bir pilotun imtiyazı, ilgili kategoride yer alan bir hava aracı ile:
- Kategori 1 test uçuşu yetkisi ile, SHT-21'de tanımlanan tüm kategorilerdeki uçuş testlerini PIC ya da ikinci pilot olarak gerçekleştirmek;
 - Kategori 2 test uçuşu yetkisi ile:
 - SHT-21'de tanımlanan kategori 1 uçuş testlerini:
 - İkinci pilot olarak gerçekleştirmek; ya da
 - 'Commuter' kategorisinde yer alanlar ya da tasarlanmış dalış hızı 0,6 mach'ın üzerinde veya azami irtifası 25.000 feet'in üzerinde olanlar dışında, (b)(2)(ii) bendinde atıfta bulunulan uçaklarda PIC olarak gerçekleştirmek;
 - SHT-21'de tanımlanan diğer tüm kategorilerdeki uçuş testlerini PIC ya da ikinci pilot olarak gerçekleştirmek
 - Kategori 1 ve 2 test uçuşu yetkileri ile, Alt Bölüm H'da öngörülen gerekliliklerin karşılanmadığı durumlarda, tasarım ve üretim organizasyonlarının imtiyazları kapsamındaki faaliyetler ile ilgili uçuşlar gerçekleştirmek.
- (d) İlk kez bir test uçuşu yetkisi başvurusunda bulunan adayların:
- İlgili hava aracı kategorisinde en az CPL ve IR sahip olmaları;
 - En az 400 saati PIC olarak gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, ilgili hava aracı kategorisinde en az 1 000 saat uçuş tecrübesini tamamlamış olmaları;
 - Bir ATO'da ilgili hava aracına ve uçuş kategorisine uygun bir eğitim kursunu tamamlamış olmaları gerekir. Bu eğitim en az aşağıda belirtilen konuları kapsamalıdır:
 - Performans,
 - Stabilite ve kontrol/sevk ve idare nitelikleri,
 - Sistemler,
 - Test yönetimi,
 - Risk/Emniyet Yönetimi.
- (e) Test uçuşu yetkisine sahip pilotların imtiyazlarının kapsamı, bir ATO'da ilave eğitim kursunu tamamladıklarında, farklı bir uçuş testi kategorisini ve farklı bir hava aracı kategorisini içerecek şekilde genişletilebilir.

FCL.825 Yol Boyu Aletli Uçuş Yetkisi (EIR)

(a) İmtiyazlar ve koşullar

- (1) Yol boyu Aletli uçuş yetkisi sahibinin imtiyazı IFR altında, yol boyu uçuş safhasında, sınıf yetkisi veya tip yetkisi olan bir hava aracıyla gündüz uçuş yapmaktır. Eğer pilot FCL.810. ile uyumlu bir gece yetkisine sahipse, Bu imtiyaz IFR altında yol boyu uçuş safhasında gece uçuşunu da kapsayacak şekilde genişletilebilir
- (2) EIR sahibi yetkisinin imtiyazlarını uygulamak istediği uçuşlarını sadece mevcut meteorolojik veri aşağıdaki şartlar sağlandığında gerçekleştirmelidir;
- Kalkıştaki hava şartlarının, kalkıştan uçuşun planlanmış VFR'dan IFR'a geçişine kadar VFR ile uyumlu olması,
 - Planlanmış iniş yerine tahmini varış saatinde; hava şartlarının, uçuşun IFR'dan VFR'a geçişinden inişe kadar VFR ile uyumlu olması.
- (b) Ön koşullar. EIR için başvuran adaylar asgari PPL sahibi olmalı ve uçaklarda PIC olarak en az 20 saat seyrüsefer uçuşu yapmış olmalıdır.
- (c) Eğitim kursu: EIR için başvuran adayların 36 ay içinde bir ATO'da aşağıdakileri tamamlamış olmaları gerekmektedir.
- FCL.615 ile uyumlu olacak şekilde en az 80 saat teorik eğitim;
 - Aşağıdaki gereklilikleri sağlayan aletli uçuş eğitimi,
 - Tek motorlu EIR için uçuş eğitimi en az 15 saat alet uçuş eğitimi içermelidir; ve
 - Çok motorlu EIR için, en az 4 saati çok motorlu bir uçakta olmak üzere, uçuş eğitimi en az 16 saat aletli uçuş eğitimi içermelidir.

(d) Teorik bilgi. Yetenek testini almadan önce başvuran aday, verilecek imtiyazlara uygun seviyede FCL.615(b)'de belirtilmiş konular üzerinde teorik bilgisini göstermelidir.

(e) Yetenek testi. Eğitiminin bitişinden sonra başvuran, bir IRE ile bir uçakta yetenek testini geçmelidir. Çok motorlu EIR için, yetenek testi çok motorlu bir uçakta alınmalıdır. Tek motorlu EIR için yetenek sınavı tek motorlu bir uçakta alınmalıdır.

(f) Çok motorlu sınıf veya tip yetkisi sahibi olup aynı zamanda tek motorlu EIR sahibi bir kişi; eğer ilk defa çok motorlu EIR almak istiyorsa, (c) ve (d) bentlerinde belirtilen gereklilikler yerine, bir ATO'da çok motorlu uçaklarda



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

yol boyu uçuş safhasında en az iki saat aletli uçuş eğitimi içeren bir kurs almalıdır ve (e) bendinde belirtilen yetenek testini geçmelidir.

(g) Geçerlilik, temdit ve yenileme.

(1) EIR 1 yıl geçerlidir.

(2) EIR temditi için başvuranlar;

(i) yetki suresinin dolmasından hemen öncesindeki 3 ay içerisinde bir uçakta yeterlilik kontrolünden geçmelidir; ya da

(ii) yetki suresinin dolmasından önceki 12 ay içerisinde IFR altında PIC olarak 6 saat uçuşu olmalı ve IR(A) veya EIR eğitimi verme yetkisi sahibi olan bir öğretmenle en az 1 saat eğitim uçuşu gerçekleştirmelidir.

(3) Bir birini takip eden iki temdit işleminin en az birinde, EIR sahibi (g)(2)(i) bendine göre bir yeterlilik kontrolünden geçmelidir.

(4) Eğer bir EIR'nin geçerlilik süresi dolduysa, imtiyazlarını yenilemek için başvuranlar:

- (i) IR(A) veya EIR eğitimi verme imtiyazına sahip olan bir öğretmen tarafından verilen, gerekli yeterliliğe ulaştırılacak tazeleme eğitimi almalı ve
- (ii) Yeterlilik kontrolünü tamamlamalıdır.

(5) Eğer EIR için son geçerlilik tarihinden itibaren 7 yıl içinde temdit veya yenileme yapılmazsa, EIR sahibi FCL.615(b) ile uyumlu olacak şekilde EIR teorik bilgi sınavını tekrar geçmelidir.

(6) Çok motorlu EIR temdit veya yenilemesi için yeterlilik kontrolü ve (g)(2)(ii) bendinde belirtilen eğitim uçuşu çok motorlu bir uçakta tamamlanmalıdır. Eğer pilot aynı zamanda tek motorlu EIR sahibiyse, bu yeterlilik kontrolü tek motorlu EIR için temdit veya yenileme yerine de geçer. Çok motorlu bir uçakta gerçekleştirilen eğitim uçuşu, aynı zamanda tek motorlu EIR eğitim uçuşu gerekliliklerini de karşılar.

(h) EIR başvuran aday, bir IRI(A) veya IR/EIR eğitimi verme yetkisine sahip bir FI(A) ile aletli eğitim uçuşu gerçekleştirirse, bu saatler (c)(2)(i) bendi için 5 ve (c)(2)(ii) bendi için 6 saate kadar kredilendirilebilir. (c)(2)(ii)' de belirtilen 4 saatlik çok motorlu uçakta aletli uçuş eğitimi için kredilendirme yapılmaz.

(1) Kredilendirilebilecek uçuş sürelerine karar vermek ve eğitim ihtiyaçlarını belirlemek için, başvuru sahibi bir ATO'da kurs öncesi ön değerlendirmeye alınmalıdır.

(2) Bir IRI(A) veya FI(A) tarafından verilmiş aletli uçuş eğitiminin tamamlandığı öğretmen tarafından belli bir eğitim kaydı ile belgelenmeli ve imzalanmalıdır.

(i) Part-FCL PPL veya CPL'i sahibi olup ve üçüncü bir ülke tarafından verilmiş Chicago Konvansiyonunun Ek-1'ine uygun olarak düzenlenmiş geçerli IR(A) sahibi olan ve EIR'ye başvuran bir aday, (c) bendinde belirtilmiş eğitim kursu gereklilikleri için tam kredilendirilebilir. EIR düzenlenebilmesi için aday;

(1) EIR için gerekli yetenek testini başarıyla geçmeli,

(2) (d) bendindeki gereklilikler yerine, yetenek testi esnasında yeterli seviyede hava hukuku, meteoroloji, uçuş planlaması ve performans (IR) bilgisine sahip olduğunu kontrol pilotuna göstermeli,

(3) IFR altında uçaklarda PIC olarak en az 25 saat uçuş tecrübesine sahip olmalıdır.

FCL.830 Planör bulut içi uçuş yetkisi

(a) Lisansında Planör uçuş yetkisi olan bir pilot, planör bulut içi uçuş yetkisine sahip olmadığı sürece, TMG hariç olmak üzere, bir planör veya bir motorlu planör ile bulut içi uçuş yapamaz.

(b) Planör Bulut içi uçuş yetkisi için başvuran adayların en az;

(1) Lisansın tanziminden sonra PIC olarak planörlerde veya motorlu planörlerde 30 saat uçuşu olmalıdır,

(2) Bir ATO'da aşağıdakileri içeren bir eğitim kursunu tamamlamalıdır:

(i) Teorik bilgi eğitimi; ve

(ii) En fazla bir saati TMG'lerde olmak üzere, Planörlerde veya Motorlu planörlerde en az iki saat sadece göstergeleri referans alarak çift kumanda eğitim uçuşu.

(3) Bu amaç için kalifiye bir FE ile yetenek testini tamamlamalıdır.

(c) Bir EIR veya IR(A) yetkisi sahibi (b)(2)(i) gerekliliklerine yönelik kredilendirilir. (b)(2)(ii)'de yer alan gereklilikler yerine, TMG'ler hariç olmak üzere, Planörlerde veya Motorlu planörlerde en az bir saat sadece göstergeleri referans alarak çift kumanda eğitim uçuşu tamamlanmalıdır.

(d) Bulut içi uçuş yetkisi sahipleri, son 24 ay içerisinde, TMG'ler hariç olmak üzere, planörlerle veya motorlu planörlerle PIC olarak en az 1 saat uçuş veya 5 uçuş gerçekleştirmedikleri sürece bulut içi uçuş yetkilerini kullanamazlar.

(e) (d) bendinin gerekliliklerini sağlamayan bulut içi uçuş yetkisi sahipleri, imtiyazlarını kullanmaya devam etmeden önce aşağıdaki gereklilikleri sağlamalıdır.

(1) Bu amaç için kalifiye bir FE ile yeterlilik kontrolüne girmelidir; ya da

(2) (d) bendindeki gereklilikleri yerine getirmek için kalifiye bir öğretmen ile ilave uçuşlar gerçekleştirmelidir.

(f) Geçerli bir EIR veya IR(A) sahibi (d) bendinin gereklilikleri için tam olarak kredilendirilir.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

ALT BÖLÜM J
ÖĞRETMENLER
KISIM 1

Genel Gereklilikler

FCL.900 Öğretmenlik Sertifikaları

- (a) Genel: Bir kişi ancak;
- (1) Aşağıda belirtilen belgelere sahip olduğu takdirde bir hava aracında uçuş eğitimi verebilir:
 - (i) Bu Talimat doğrultusunda tanzim ya da kabul edilmiş bir pilot lisansı;
 - (ii) Bu Alt Bölüm doğrultusunda tanzim edilmiş, verilen eğitime uygun bir öğretmenlik sertifikası;
 - (2) Bu talimat doğrultusunda tanzim edilmiş, verilen eğitime uygun bir öğretmenlik sertifikasına sahip olması halinde, sentetik uçuş eğitimi veya MCC eğitimi verebilir.
- (b) Özel Koşullar:
- (1) Ülkeye veya işletcinin filosuna yeni bir hava aracının dahil edilmesi halinde, bu Alt Bölümün gerekliliklerine uymanın mümkün olmadığı durumlarda, yetkili otorite, uçuş eğitiminin icra edilmesine yönelik imtiyazlar veren bu duruma özgü bir sertifika tanzim edebilir. Bu sertifika, yeni hava aracı tipinin dahil edilmesi için gerekli olan eğitim uçuşları ile sınırlı olur ve her halükarda söz konusu sertifikanın geçerlilik süresi 1 yılı aşamaz.
 - (2) Yukarıdaki (b)(1) bendi hükümlerine uygun olarak tanzim edilmiş bir sertifikaya sahip olanlar, öğretmenlik yetkisi tanzimi için müracaat etmek istemeleri halinde, söz konusu öğretmenlik kategorisi için öngörülen ön koşulları ve temdit gerekliliklerini karşılamalıdır. FCL.905.TRI(b) hükümlerine bakılmaksızın, işbu bent hükümlerine uygun olarak TRI sertifikaları ilgili tip için TRI veya SFI sertifikası tanzimine yönelik eğitim verme imtiyazını da içerir.
- (c) Türkiye ve EASA ülkeleri sınırları dışında gerçekleştirilen eğitimler:
- (1) Yukarıdaki (a) bendi hükümlerine bakılmaksızın, Türkiye ve EASA ülkeleri sınırları dışında yerleşik bir ATO tarafından verilen uçuş eğitimlerine ilişkin olarak, üçüncü ülkeler tarafından Şikago Konvansiyonu Annex 1 ekine uygun olarak tanzim edilmiş pilot lisansına sahip olan bir adaya aşağıda belirtilen gereklilikleri karşılaması kaydıyla, öğretmenlik sertifikası tanzim edilebilir:
 - (i) Eğitimi vermek üzere yetkilendirildiği lisansa, yetkiye veya sertifikaya muadil bir lisans, yetki veya sertifika ve her durumda en az CPL sahibi olmak;
 - (ii) İlgili öğretmenlik sertifikasının tanzim edilmesi için işbu Alt Bölüm'de öngörülen gereklilikleri karşılamak;
 - (iii) Yetkili otoriteye, öğretmenlik imtiyazlarını kullanabilmek için Avrupa havacılık emniyet kurallarına ilişkin yeterli düzeyde bilgi sahibi olduklarını göstermek.
 - (2) Bu sertifika aşağıda belirtilen koşullarda uçuş eğitimi verilmesi ile sınırlı olur:
 - (i) Türkiye ve EASA ülkeleri sınırları dışında yerleşik ATO'larda verilen uçuş eğitimleri;
 - (ii) Eğitimin verildiği dilde yeterli bilgiye sahip olan öğrenci pilotlara verilen uçuş eğitimleri;

FCL.915 Öğretmenlere özgü genel ön koşullar ve gereklilikler

- (a) Genel. Öğretmenlik sertifikası için başvuran aday en az 18 yaşında olmalıdır.
- (b) Bir hava aracı üzerinde uçuş eğitimi veren öğretmenlere ilişkin ilave gereklilikler: Bir hava aracı üzerinde uçuş eğitimi verme imtiyazını içeren bir öğretmenlik sertifikasına sahip olan ya da bu tür bir sertifika tanzimi için başvuran aday:
- (1) En az verilecek uçuş eğitimine ilişkin bir lisansa ve gerektiğinde ilgili yetkiye sahip olmalı;
 - (2) Test uçuşu öğretmenleri hariç olmak üzere;
 - (i) Uçuş eğitiminin verileceği hava aracı sınıfında ya da tipinde en az 15 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmalı, uygulanabilir olduğu durumlarda bunun azami 7 saati söz konusu hava aracı sınıfını ya da tipini temsil eden bir FSTD'de olabilir;
 - (ii) Söz konusu hava aracı sınıfında ya da tipinde, ilgili öğretmenlik kategorisine yönelik yetkinlik değerlendirilmesine tabi tutulmuş olmalı;
 - (3) Söz konusu eğitim uçuşu sırasında o hava aracında PIC olarak görev yapma hakkına sahip olmalı
- (c) İlave yetkilere ve temdit amaçlarına yönelik kredilendirme:
- (1) İlave öğretmenlik sertifikaları için başvuran adaylar, sahip oldukları öğretmenlik sertifikası için göstermiş oldukları öğretim ve öğrenme becerileri ile kredilendirilebilir.
 - (2) Yetenek testleri veya yeterlilik kontrolleri sırasında kontrol pilotu olarak uçulan saatler, sahip olunan öğretmenlik sertifikalarına yönelik temdit gereklilikleri açısından kredilendirilir.
- (d) Yetkinin başka tiplere de genişletilmesi durumunda, kredilendirme için SHT-21'e göre düzenlenmiş olan operasyonel uygunluk verisinde tanımlanan ilgili maddeler göz önünde bulundurulur.

FCL.920 Öğretmenlik yetkinlikleri ve değerlendirilmesi

Tüm öğretmenlerin aşağıdaki yetkinlikleri kazanmalarını sağlayacak eğitime tabi tutulmalıdır:



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- Kaynakları hazırlama,
- Öğrenmeye yardımcı bir ortam oluşturma,
- Bilgiyi sunma,
- Tehdit ve Hata Yönetimi (TEM) ile ekip kaynak yönetimini (CRM) entegre etme,
- Zamanı, eğitim amaçlarına ulaşılacak şekilde yönetme,
- Öğrenmeyi kolaylaştırma,
- Kursiyer performansını değerlendirme,
- Gelişimi izleme ve inceleme,
- Eğitim seanslarını değerlendirme,
- Sonuçları raporlama.

FCL.925 MPL eğitimi verecek öğretmenleri için ilave gereklilikler

- (a) MPL eğitimi veren öğretmenler:
- (1) Bir ATO'da MPL öğretmeni eğitimini başarıyla tamamlamalı;
 - (2) MPL entegre eğitim kursunun temel, orta ve ileri safhaları için ilave olarak:
 - (i) Çok pilotlu operasyonlarda tecrübeli olmalı;
 - (ii) İlgili operasyon gereklilikleri doğrultusunda onaylanmış ticari hava taşımacılığı işletmesi bünyesinde ekip kaynak yönetimi (CRM) başlangıç eğitimini tamamlamış olmalıdır.
- (b) MPL öğretmenliği eğitim kursu
- (1) MPL öğretmenliği kursu en az 14 saatlik eğitimden oluşur.
Bu eğitim kursunun tamamlanmasının ardından aday, öğretmenlik yetkinliğine ve yetkinlik esaslı eğitim yaklaşımına ilişkin bir değerlendirmeye tabi tutulur.
 - (2) Bu değerlendirme, MPL eğitim kursunun ilgili safhasında uçuş eğitiminin pratik olarak sergilenmesini içerir. Bu değerlendirme Alt Bölüm K'da yer alan niteliklere sahip bir kontrol pilotu tarafından gerçekleştirilir.
 - (3) MPL eğitim kursunu başarıyla tamamlayan adaylara, ATO tarafından MPL öğretmenlik sertifikası tanzim edilir.
- (c) Öğretmenin imtiyazlarını devam ettirebilmek için son 12 ay içerisinde bir MPL eğitim kursu kapsamında:
- (1) En az 3 saatlik bir simülatör seansını; veya
 - (2) En az 2 kalkıştan ve inişten oluşan en az 1 saatlik hava uçuş egzersizini tamamlamalıdır.
- (d) Yukarıdaki (c) bendinde öngörülen gereklilikleri yerine getirmemiş olması durumunda, öğretmenin MPL uçuş eğitimi verme imtiyazını kullanmadan önce:
- (1) Öğretmenlik yetkinlik değerlendirmesini geçebilmek için gereken yetkinlik düzeyine ulaşabilmesi amacıyla bir ATO'da tazeleme eğitimine katılması; ve
 - (2) Yukarıda (b)(2) bendinde belirtilen öğretmenlik yetkinlik değerlendirmesini geçmesi gerekir.

FCL.930 Eğitim kursu

Öğretmenlik sertifikası başvurusunda bulunan adaylar, bir ATO'da teorik bilgi ve uçuş eğitimi kursunu tamamlamalıdır. Söz konusu kurs, bu Talimata her bir öğretmenlik kategorisi için belirtilen unsurlara ek olarak FCL.920'de öngörülen unsurları da içerir.

FCL.935 Yetkinlik değerlendirmesi

- (a) Uçuş ekibi işbirliği öğretmeni (MCCI), sentetik eğitim öğretmeni (STI), dağ uçuşu yetkisi öğretmeni (MI) ve test uçuşu öğretmeni (FTI) dışında öğretmenlik sertifikası için müracaatta bulunan adayların, öğrenci pilotlara ilgili lisansın, yetkinin ya da sertifikanın tanzimi için gereken düzeyde eğitim verme yeteneğine sahip olduklarını Alt Bölüm K'da öngörülen niteliklere sahip bir kontrol pilotuna sergileyerek ilgili hava aracı kategorisinde bir yetkinlik değerlendirmesine tabi tutulurlar.
- (b) Bu değerlendirme aşağıdakileri içerir:
- (1) FCL.920'de açıklanan yetkinliklerin uçuş öncesi, uçuş sonrası ve teorik bilgi eğitimleri sırasında sergilenmesi;
 - (2) yerde sözlü teorik sınavlar, ilgili hava aracı sınıfında, tipinde ya da FSTD'de uçuş öncesi ve uçuş sonrası brifingler ve uçuş hareketlerinin gösterimi ;
 - (3) öğretmen yetkinliklerini değerlendirmek için yeterli kadar hava egzersizleri.
- (c) Bu değerlendirme uçuş eğitiminde kullanılan sınıfa ya da tipe ait hava aracı veya FSTD üzerinde gerçekleştirilir.
- (d) Öğretmenlik sertifikasının temdidini için bir yetkinlik değerlendirmesinin gerçekleştirilmesi gerektiği durumlarda, öğretmenlik sertifikasının geçerlilik tarihi sona ermeden önce değerlendirmeden geçemeyen adaylar, bu değerlendirmeyi başarıyla tamamlayıncaya kadar sertifikanın imtiyazlarını kullanamazlar.

FCL.940 Öğretmenlik sertifikalarının geçerlilik süresi

MI hariç olmak üzere ve FCL.900(b)(1) bendi hükümleri saklı kalmak kaydıyla, öğretmenlik sertifikalarının geçerlilik süresi 3 yıldır.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

KISIM 2

Uçuş öğretmenliğine mahsus gereklilikler - FI

FCL.905.FI FI – İmtiyazlar ve koşullar

FI'nin imtiyazları aşağıdakilerin tanzimi, temdidi veya yenilenmesi için uçuş eğitimi vermektir:

- (a) ilgili hava aracı kategorisinde PPL, SPL, BPL ve LAPL eğitimi;
- (b) tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar dışındaki tek pilotlu tek motorlu hava araçları için sınıf ve tip yetkileri; balonlar için sınıf ve grup kapsam genişletmeleri ve planörler için sınıf kapsam genişletmeleri;
- (c) tek ya da çok pilotlu hava gemileri için tip yetkileri;
- (d) en az 200 saati uçuş öğretmenliği olmak üzere ilgili hava aracı kategorisinde pilot olarak en az 500 uçuş saatini tamamlamış olması koşuluyla CPL eğitimi;
- (e) aşağıda belirtilen gereklilikleri karşılaması koşuluyla gece uçuşu yetkisi eğitimi:
 - (1) ilgili hava aracı kategorisinde gece uçuşu imtiyazına sahip olması;
 - (2) gece eğitimi verme yeteneğine sahip olduğunu, aşağıdaki (i) bendinde öngörülen niteliklere sahip bir FI'ya sergilemesi; ve
 - (3) FCL.060(b)(2)'de öngörülen gece tecrübesi gerekliliklerini karşılaması;
- (f) ilgili imtiyazlara sahip olması ve bu yetkiler için eğitim verme yeteneğine sahip olduğunu, aşağıdaki (i) bendinde öngörülen niteliklere sahip bir FI'ya sergilemesi koşuluyla çekme yetkisi, akrobasi yetkisi veya FI(S) için bulut içi uçuş yetkisi eğitimi;
- (g) aşağıda belirtilen gereklilikleri karşılaması koşuluyla ilgili hava aracı kategorisinde EIR veya IR eğitimi:
 - (1) en fazla 50 saati FFS'de, FTD 2/3'de veya FNPT II'de aletli yer süresi olmak üzere en az 200 saatlik IFR şartlarda uçuş süresi;
 - (2) öğrenci pilot olarak IRI eğitim kursunu tamamlaması ve IRI sertifikası için yetkinlik değerlendirmesinden geçmiş olması; ve
 - (3) ilave olarak:
 - (i) çok motorlu uçaklar için CRI sertifikası tanzimi gerekliliklerini karşılaması;
 - (ii) çok motorlu helikopterler için TRI sertifikası tanzimi gerekliliklerini karşılaması;
- (h) aşağıda belirtilen gereklilikleri karşılaması koşuluyla tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar hariç, tek pilotlu çok motorlu sınıf ya da tip yetkileri eğitimi:
 - (1) uçaklar için, FCL.915.CRI(a)'da öngörülen CRI eğitim kursu ön koşulları ile FCL.930.CRI ve FCL.935 gereklilikleri;
 - (2) helikopterler için, FCL.910.TRI(c)(1)'da öngörülen gereklilikler ve FCL.915.TRI(d)(2)'de öngörülen TRI(H) eğitim kursu ön koşulları;
- (i) aşağıda belirtilen gereklilikleri karşılaması koşuluyla FI, IRI, CRI, STI veya MI sertifikaları eğitimi:
 - (1) en az aşağıdakileri tamamlamış olmak:
 - (i) FI(S) için, planörlerle en az 50 saat ya da 150 kalkış uçuş eğitimi;
 - (ii) FI(B) için, balonlarla en az 50 saat ya da 50 kalkış uçuş eğitimi;
 - (iii) diğer tüm durumlarda, ilgili hava aracı kategorisinde 500 saatlik uçuş eğitimi;
 - (2) bir Uçuş Öğretmeni Kontrol Pilotuna (FIE) FI sertifikası eğitimi verme yeteneğine sahip olduğunu sergileyerek ilgili hava aracı kategorisinde FCL.935 gereğince gerçekleştirilen yetkinlik değerlendirmesinden geçmek;
- (j) aşağıda belirtilen gereklilikleri karşılaması koşuluyla MPL eğitimi:
 - (1) eğitimin başlangıç uçuş safhası için, en az 200 saati uçuş öğretmenliği olmak üzere uçaklarda pilot olarak en az 500 uçuş saatini tamamlamış olmak;
 - (2) eğitimin temel safhası için:
 - (i) çok motorlu uçaklar için IR sahibi olmak ve IR eğitimi verme imtiyazına sahip olmak;
 - (ii) çok pilotlu operasyonlarda en az 1,500 saatlik uçuş süresini tamamlamak;
 - (3) (2)(ii) bendinde öngörülen gereklilikler, ATP(A) veya CPL(A)/IR entegre kurslarında eğitim verme imtiyazına sahip olan FI'lar için, aşağıda belirtilen unsurlardan oluşan yapılandırılmış eğitim kursunun tamamlama şartı ile değiştirilebilir:
 - (i) MCC nitelikleri;
 - (ii) MPL kursunun 3. safhasındaki uçuş eğitimini 5 seans gözlemlemek;
 - (iii) MPL kursunun 4.safhasındaki uçuş eğitimini 5 seans gözlemlemek;
 - (iv) Operatör hat uçuşuna yönelik yenileme uçuş eğitimini 5 seans gözlemlemek;
 - (v) MCCI öğretmenliği kursunun içeriği.

Bu durumda FI'nin ilk 5 öğretmenlik seansını MPL uçuş eğitimi imtiyazına sahip olan bir TRI(A), MCCI(A) ya da SFI(A) gözetiminde gerçekleştirmesi gerekir.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

FCL.910.FI FI - Tahditli imtiyazlar

- (a) Aşağıda belirtilen durumlarda FI'nin imtiyazları, bu amaçla ATO tarafından aynı hava aracı kategorisinde bir FI'nın gözetiminde uçuş eğitimi verme ile tahditlidir:
- (1) PPL, SPL, BPL veya LAPL tanzimi;
 - (2) uçaklar ve helikopterler için tüm entegre kursların PPL seviyesinde;
 - (3) tek pilotlu tek motorlu hava araçlarının, tek pilot yüksek performanslı kompleks uçaklar hariç, sınıf ve tip yetkileri, balonlar için sınıf ve grup kapsam genişletmeleri ve planörler için sınıf kapsam genişletmeleri;
 - (4) gece uçuşu, çekme veya akrobasi yetkileri.
- (b) Yukarıdaki (a) fıkrası uyarınca gözetim altında eğitim veren FI'nın, öğrenci pilotları ilk yalnız uçuşlar ve ilk yalnız seyrüsefer uçuşları için yetkilendirme imtiyazı yoktur.
- (c) FI'nın yukarıda (a) ve (b) fıkralarında öngörülen tahditleri, aşağıdaki gereklilikleri karşılaması durumunda kaldırılır:
- (1) FI(A) için, uçaklarda ya da TMG'lerde en az 100 saatlik uçuş eğitimi ve öğrencilere gözetim altında en az 25 yalnız uçuş yaptırmak;
 - (2) FI(H) için, helikopterlerde en az 100 saatlik uçuş eğitimi ve öğrencilere gözetim altında en az 25 yalnız hava hareketi yaptırmak;
 - (3) FI(As), FI(S) ve FI(B) için, ilgili hava aracı kategorisinde PPL(As), SPL veya BPL tanzimi için eğitim ders konularının tamamını içeren 15 saatlik ya da 50 kalkışlık uçuş eğitimi.

FCL.915.FI FI - Ön koşullar

FI sertifikası isteyen aday:

- (a) FI(A) ve FI(H) için:
- (1) ilgili hava aracı kategorisinde, en fazla 5 saati FSTD'de aletli yer süresi olmak üzere, en az 10 saatlik aletli uçuş eğitimi almalıdır;
 - (2) ilgili hava aracı kategorisinde PIC olarak 20 saatlik VFR seyrüsefer uçuşunu tamamlamalıdır;
- (b) FI(A) için ilave olarak:
- (1) en az CPL(A) sahibi olmalı; ya da
 - (2) en az PPL(A) sahibi olmalı ve,
 - (i) sadece LAPL(A) eğitimi veren FI(A)'lar hariç olmak üzere, CPL teorik bilgi gerekliliklerini karşılamalı;
 - (ii) en az 150 saati PIC olarak gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, uçaklarda ya da TMG'de en az 200 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak;
 - (3) tek motorlu piston uçaklarda en az 30 saat uçuş saati olmak; bunun en az 5 saatini aşağıdaki FCL.930.FI(a) bendinde belirtilen giriş öncesi testinden önceki altı ay içerisinde yapmış olmalı,
 - (4) PIC olarak, iki farklı meydana tam duruşlu inişin yapıldığı toplamda en az 540 km (300 NM)'lik bir VFR seyrüsefer uçuşunu tamamlamış olmalıdır.
- (c) FI(H) için ilave olarak; helikopterlerde pilot olarak aşağıda belirtilen süreleri içeren toplam 250 saatlik uçuşu tamamlamış olmalıdır:
- (1) adayın CPL(H) sahibi olması halinde, PIC olarak en az 100 saat; veya
 - (2) adayın PPL(H) sahibi olması ve CPL teorik bilgi gerekliliklerini karşılaması halinde PIC olarak en az 200 saat;
- (d) FI(As) için, 400 saati CPL(As) sahibiyken PIC olarak gerçekleştirilmek kaydıyla, hava gemilerinde PIC olarak en az 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmalıdır;
- (e) FI(S) için planörlerde PIC olarak 100 saatlik uçuş süresini ve 200 kalkışı tamamlamış olmalıdır. TMG'lerde uçuş eğitimi vermek istemesi durumunda adayın ilave olarak, TMG'lerde PIC olarak 30 saatlik uçuş süresini ve FCL.905.FI(i) uygun niteliklere sahip bir FI ile birlikte FCL.935 uyarınca bir TMG'de ilave yetkinlik değerlendirmesini tamamlamış olmalıdır.
- (f) FI(B) için, balonlarda, en az 15 saati eğitimin verileceği sınıfta olmak kaydıyla, PIC olarak toplam 75 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmalıdır.

FCL.930.FI FI - Eğitim kursu

- (a) FI sertifikası için müracaatta bulunan adaylar, kursa katılmak için gerekli becerilere sahip olup olmadıklarını değerlendirmek amacı ile, kursun başlangıç tarihinden önceki 6 ay içerisinde FCL.905.FI(i) uyarınca niteliklere sahip bir FI ile birlikte spesifik bir kabul öncesi uçuş testini başarıyla tamamlamalıdır. Kabul öncesi uçuş testi bu Talimatın Ek 1.9 ekinde belirtilen sınıf ve tip yetkilerine ilişkin yeterlilik testini temel almalıdır.
- (b) FI eğitim kursu aşağıda belirtilen unsurları içermelidir:
- (1) 25 saatlik öğretim ve öğrenme teknikleri;
 - (2) (i) FI(A), FI(H) ve FI(As) için, gelişim testlerini de içerecek şekilde en az 100 saatlik teorik bilgi eğitimi;
(ii) FI(B) veya FI(S) için, gelişim testlerini de içerecek şekilde en az 30 saatlik teorik bilgi eğitimi;
 - (3) (i) FI(A) ve FI(H) için en fazla 5 saati bir FFS, FNPT I veya II ya da FTD 2/3 üzerinde olmak üzere en az 25 saatlik çift kumanda uçuş eğitimini içeren en az 30 saatlik uçuş eğitimi;
(ii) FI(As) 15 saati çift kumanda uçuş eğitimi olmak üzere en az 20 saatlik uçuş eğitimi;



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (iii) FI(S) için, en az 6 saatlik veya 20 kalkışlık uçuş eğitimi;
- (iv) FI(S)'in TMG üzerinde eğitim vermesi için, TMG üzerinde en az 6 saat çift kumanda uçuş eğitimi;
- (v) FI(B) için, en az 3 kalkış içeren en az 3 saat uçuş eğitimi;

- (4) FI(A), FI(H) ya da FI(As) sahibi pilotlar farklı bir hava aracı kategorisinde FI sertifikası için müracaat ettiklerinde (b)(2)(i) bendinde öngörülen gereklilikler için 55 saat veya (b)(2)(ii) bendinde öngörülen gereklilikler için 18 saat kredilendirilir.

FCL.940.FI FI – Temdit ve Yenileme

- (a) FI sertifikasının temdidini için, sertifika sahibi aşağıdaki üç koşuldaki ikisini yerine getirmelidir:
 - (1) aşağıda belirtilen uçuş saatlerinin tamamlamak:
 - (i) FI(A) ve FI(H) için, sertifikanın geçerlilik süresi içerisinde, ilgili hava aracı kategorisinde FI, TRI, CRI, IRI, MI ya da kontrol pilotu olarak en az 50 saatlik uçuş eğitimi. IR eğitimi verme imtiyazı temdit edilecekse, bu sürenin 10 saati IR uçuş eğitimini içermeli ve FI sertifikasının son geçerlilik tarihinden önceki 12 ay içerisinde tamamlanmış olmalıdır;
 - (ii) FI(As) için, sertifikanın geçerlilik süresi içerisinde, hava gemilerinde FI veya IRI ya da kontrol pilotu olarak en az 20 saatlik uçuş eğitimi. IR eğitimi verme imtiyazı temdit edilecekse, bu sürenin 10 saati IR uçuş eğitimini içermeli ve FI sertifikasının son geçerlilik tarihinden önceki 12 ay içerisinde tamamlanmış olmalıdır;
 - (iii) FI(S) için, sertifikanın geçerlilik süresi içerisinde, planörlerde, motorlu planörlerde ya da TMG'lerde FI ya da kontrol pilotu olarak en az 30 saatlik veya 60 kalkışlık uçuş eğitimi;
 - (iv) FI(B) için, sertifikanın geçerlilik süresi içerisinde, balonlarda FI veya kontrol pilotu olarak en az 6 saatlik uçuş eğitimi;
 - (2) FI sertifikasının geçerlilik süresi içerisinde bir öğretmen tazeleme seminerine katılmak;
 - (3) FI sertifikasının son geçerlilik tarihinden önceki 12 ay içerisinde FCL.935 uyarınca bir yetkinlik değerlendirmesinden geçmek.
- (b) FI(A) veya FI(H) için, birbirini izleyen her iki temdidin birinde ya da FI(As), FI(S) ve FI(B) için ise birbirini izleyen her üç temdidin birinde, sertifika sahibi FCL.935 uyarınca bir yetkinlik değerlendirmesinden geçmelidir.
- (c) Yenileme: FI sertifikasının geçerlilik süresi sona ermiş ise, adayın yenileme öncesindeki 12 ay içerisinde:
 - (1) bir öğretmen tazeleme seminerine katılmış olması;
 - (2) FCL.935 uyarınca bir yetkinlik değerlendirmesinden geçmiş olması gerekir.

KISIM 4

Tip yetkisi öğretmenine mahsus gereklilikler - TRI

FCL.905.TRI TRI – İmtiyazlar ve koşullar

TRI'nin imtiyazları, aşağıdaki konularda eğitim vermektir:

- (a) TRI'nin geçerli bir IR'ye sahip olması koşuluyla, EIR veya IR'nin temdidini ve yenilenmesi;
- (b) sertifika sahibinin TRI olarak 3 yıllık tecrübeye sahip olması koşuluyla, TRI veya SFI sertifikası;
- (c) tek pilotlu uçakların TRI'ları:
 - (1) tek pilotlu operasyonlarda görev yapacak adaylara, tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçakların tip yetkisi tanzimi, temdidini ve yenilenmesi.
TRI'nin aşağıda belirtilen gereklilikleri karşılaması koşuluyla, TRI(SPA) imtiyazlarının kapsamı, çok pilotlu operasyonlar için tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçakların tip yetkisi eğitimini kapsayacak şekilde genişletilebilir:
 - (i) MCCI sertifikasına sahip olmak; ya da
 - (ii) çok pilotlu uçaklar için TRI sertifikasına sahip olmuş olmak;
 - (2) imtiyazlarının kapsamı çok pilotlu operasyonları içerecek şekilde genişletilmiş olması ve FI(A) ya da IRI(A) sertifikasına sahip olması ya da geçmişte sahip olmuş olması koşuluyla, MPL kursunun temel safhası;
- (d) çok pilotlu uçakların TRI'ları:
 - (1) aşağıda belirtilen uçakların tip yetkilerinin tanzimi, temdidini ve yenilenmesi:
 - (i) Çok pilotlu uçaklar;
 - (ii) çok pilotlu operasyonlarda için, tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçakların tip yetkisi;
 - (2) MCC eğitimi;
 - (3) MPL kursunun orta ve ileri safhası; FI(A) ya da IRI(A) sertifikasına sahip olması ya da geçmişte sahip olmuş olması koşuluyla MPL kursunun temel safhası;



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (e) helikopterlerin TRI'ları:
- (1) helikopter tip yetkilerinin tanzimi, temdidi ve yenilenmesi;
 - (2) çok pilotlu helikopter tip yetkisine sahip olması koşuluyla MCC eğitimi;
 - (3) tek motorlu IR(H) imtiyazının çok motorlu IR(H) imtiyazını içerecek şekilde genişletilmesi;
- (f) dikey kalkışlı hava araçlarının TRI'ları:
- (1) dikey kalkışlı hava aracı tip yetkilerinin tanzimi, temdidi ve yenilenmesi;
 - (2) MCC eğitimi.

FCL.910.TRI TRI - Tahditli imtiyazlar

- (a) Genel TRI eğitiminin sadece FFS üzerinde gerçekleştirilmesi durumunda, TRI'nin imtiyazları FFS'de verilecek eğitim ile sınırlandırılır.
Bu durumda, TRI'nin gözetim altında hat uçuşu yaptırabilmesi için, TRI eğitim kursu bu amaca yönelik ilave eğitim içermelidir.
- (b) Uçaklar ve dikey kalkışlı hava araçları için TRI — TRI(A) ve TRI(PL). TRI imtiyazları, eğitimin ve yetkinlik değerlendirmesinin gerçekleştirildiği uçak ya da dikey kalkışlı hava aracı tipi ile sınırlıdır. SHT-21'e göre düzenlenmiş operasyonel uygunluk verisinde aksi belirtilmedikçe, aşağıda belirtilen gereklilikleri yerine getirilmesi halinde TRI imtiyazlarının kapsamı diğer tipleri de içerecek şekilde genişletilebilir:
- (1) başvurudan önceki 12 ay içerisinde ilgili hava aracı tipinde, kalkışları ve inişleri de içeren 15 sektörü tamamlaması, bunun 7 sektörü FFS üzerinde gerçekleştirilebilir;
 - (2) ilgili TRI kursunun teknik eğitim ve uçuş eğitimi ile ilgili bölümlerinin tamamlanması;
 - (3) uçuş öncesi, uçuş sonrası ve teorik bilgi eğitimleri de dahil olmak üzere, bir pilota tip yetkisinin tanzimi için gereken düzeyde eğitim verme yeteneğine sahip olduğunu Alt Bölüm K'da öngörülen vasıflara sahip bir FIE'ye veya TRE'ye sergilemek amacı ile FCL.935 gereğince gerçekleştirilen yetkinlik değerlendirmesinden geçmiş olması.
- (c) Helikopterler için TRI — TRI(H).
- (1) TRI(H) imtiyazları TRI sertifikasının tanzimine ilişkin yetenek testinde kullanılan helikopter tipi ile sınırlıdır. SHT-21'e göre düzenlenmiş operasyonel uygunluk verisinde aksi belirtilmedikçe, TRI'nin aşağıdaki gereklilikleri yerine getirmesi halinde TRI imtiyazlarının kapsamı diğer tipleri de içerecek şekilde genişletilir:
 - (i) TRI kursunun ilgili teknik bölümünü ilgili helikopter tipi ya da bu tipi temsil eden bir FSTD üzerinde tamamlamak;
 - (ii) ilgili tip ile, yeterli vasıflara sahip bir TRI(H)'ın gözetim altında en az 2 saat uçuş eğitimi almış olmak; ve
 - (iii) uçuş öncesi, uçuş sonrası ve teorik bilgi eğitimi de dahil olmak üzere, bir pilota tip intibak yetkisinin tanzimi için gereken düzeyde eğitim verme yeteneğine sahip olduğunu Alt Bölüm K'da öngörülen vasıflara sahip bir FIE'ye veya TRE'ye kanıtlayabilmek amacı ile FCL.935 gereğince gerçekleştirilen yetkinlik değerlendirmesinden geçmiş olmak.
 - (2) TRI(H)'ın imtiyazlarının kapsamı aynı helikopter tipinde tek pilottan çok pilot imtiyazlarına genişletilmeden önce, sertifika sahibinin aynı tip üzerinde çok pilotlu operasyonlarda en az 100 saat uçuşu tamamlamış olmalıdır.
- (d) Yukarıdaki fıkraların hükümlerine bakılmaksızın, TRI sertifikasına ve FCL.725(e) uyarınca tanzim edilmiş bir tip yetkisine sahip olan adaylar, TRI imtiyazlarının yeni hava aracı tipini de içerecek şekilde genişletilmesine hak kazanırlar.

FCL.915.TRI TRI - Ön koşullar

TRI sertifikasına başvuran aday:

- (a) ilgili hava aracı kategorisinde bir CPL, MPL ya da ATPL pilot lisansına sahip olması;
- (b) TRI(MPA) sertifikası için:
- (1) çok pilotlu uçaklarda pilot olarak 1 500 saat uçuş süresini tamamlamış olması;
 - (2) başvurudan önceki 12 ay içerisinde ilgili hava aracı tipinde, kalkışları ve inişleri de içeren 30 sektör uçuşu sorumlu pilot ya da ikinci pilot olarak tamamlamalı; bunun 15 sektörü ilgili tipi temsil eden FFS üzerinde gerçekleştirilebilir.
- (c) TRI(SPA) sertifikası için:
- (1) başvurudan önceki 12 ay içerisinde ilgili hava aracı tipinde, kalkışları ve inişleri de içeren 30 sektör uçuşu sorumlu pilot olarak tamamlamalı; bunun 15 sektörü ilgili tipi temsil eden FFS üzerinde gerçekleştirilebilir,
 - (2) (i) 30 saati ilgili uçak tipinde sorumlu pilot olarak gerçekleştirilmek kaydıyla, uçaklarda 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması; ya da
(ii) çok motorlu uçaklar için IR(A) imtiyazlarına sahip bir FI sertifikasına sahip olması ya da sahip olmuş olması;
- (d) TRI(H) için:
- (1) tek pilotlu tek motorlu helikopterlerde TRI(H) sertifikası için, helikopter pilotu olarak 250 saati doldurmuş olması;



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (2) Tek pilotlu çok motorlu helikopterlerde TRI(H) sertifikası için, tek pilotlu çok motorlu helikopterlerde sorumlu pilot (PIC)olarak 100 saat, toplamda helikopter pilotu olarak en az 500 saati doldurmuş olması;
 - (3) çok pilotlu helikopterle de TRI(H) sertifikası için, helikopter pilotu olarak 1 000 saati doldurmuş olması;
 - (i) çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak 350 saati doldurmuş olması; ya da
 - (ii) halihazırda tek pilotlu çok motorlu helikopterler için bir TRI(H) sertifikasına sahip olan adayların ilgili tipte çok pilotlu operasyonlarda pilot olarak 100 saati doldurmuş olması.
 - (4) FI(H) sertifikasına sahip olan adaylar ilgili tek pilotlu helikopterde (1) ve (2) bentlerinde öngörülen gereklilikler bakımından tam olarak kredilendirilir;
- (e) TRI(PL) için:
- (1) çok pilotlu uçaklarda, dikey kalkışlı hava araçlarında ya da çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak 1.500 saat uçuş süresini tamamlamış olması; ve
 - (2) başvurudan önceki 12 ay içerisinde ilgili dikey kalkışlı hava aracı tipinde, 15 sektörü ilgili tipi temsil eden bir FFS üzerinde gerçekleştirilebilecek olan ve kalkış ve inişleri de içeren 30 hat sektörünü sorumlu pilot (PIC) ya da ikinci pilot olarak tamamlanması gerekir.

FCL.930.TRI TRI - Eğitim kursu

- (a) TRI eğitim kursu aşağıdaki unsurları içerir:
- (1) En az 25 saatlik öğretme ve öğrenme teknikleri;
 - (2) teknik bilginin revizyonu, ders planlarının hazırlanması ve sınıf ortamında/simülator üzerinde eğitim verme becerilerinin geliştirilmesini de içeren en az 10 saatlik teknik eğitim;
 - (3) tek pilotlu hava araçları için ilgili hava aracında ya da bu hava aracını temsil eden bir simülatorde 5 saatlik uçuş eğitimi; çok pilotlu hava araçları için ilgili hava aracında ya da bu hava araçlarını temsil eden simülatorde 10 saatlik uçuş eğitimi.
- (b) Bir öğretmen sertifikasına sahip olan ya da sahip olmuş olan adaylar (a)(1) bendinde öngörülen gereklilikler bakımından tam olarak kredilendirilir.
- (c) TRI sertifikası için müracaatta bulunan ve ilgili tipte SFI sertifikasına sahip olan adaylar, simülatorde verilecek uçuş eğitimleri ile sınırlandırılmış bir TRI sertifikasının tanzimi için bu bentte öngörülen gereklilikler bakımından tam olarak kredilendirilir.

FCL.935.TRI TRI - Yetkinlik değerlendirme

TRI yetkinlik değerlendirmesinin FFS üzerinde gerçekleştirilmiş olması halinde, TRI sertifikası FFS'lerde gerçekleştirilecek uçuş eğitimi ile sınırlandırılır.

TRI'nin bir hava aracı üzerinde yetkinlik değerlendirmesinden geçmesi halinde bu tahdit kaldırılır.

FCL.940.TRI TRI - Temdit ve yenileme

- (a) *Temdit*
- (1) Uçaklar. TRI(A) sertifikasının temdidini için, aday, söz konusu sertifikanın son geçerlilik tarihinden önceki 12 ay içerisinde aşağıdaki 3 gereklilikten birini yerine getirmelidir:
 - (i) tam bir tip yetkisi eğitimi kursunun en az 3 saatlik simülator seansında ya da asgari 2 kalkıştan ve inişten oluşan en az 1 saat süreli hava egzersizinde öğretmenlik yapmak;
 - (ii) bir ATO'da TRI olarak öğretmen tazeleme eğitimi almak;
 - (iii) FCL.935 uyarınca bir yetkinlik değerlendirmesinden geçmek.
 - (2) Helikopterler ve dikey kalkışlı hava araçları. Bir TRI (H) ya da TRI(PL) sertifikasının temdidini için, aday, TRI sertifikasının geçerlilik süresi içerisinde, aşağıdaki 3 gereklilikten ikisini yerine getirir:
 - (i) öğretmenlik imtiyazlarına sahip olduğu her hava aracı tipinde ya da bu tipleri temsil eden bir FSTD üzerinde, en az 15 saati TRI sertifikasının son geçerlilik tarihinden önceki 12 ay içerisinde olmak kaydıyla, 50 saatlik uçuş eğitimini tamamlayacaktır.
TRI(PL) bağlamında, bu uçuş eğitimi saatleri TRI ya da tip intibak yetkisi kontrol pilotu (TRE) veya SFI ya da sentetik uçuş kontrol pilotu (SFE) olarak uçulacaktır. TRI(H) bağlamında, FI, aletli uçuş yetkisi öğretmeni (IRI), sentetik eğitim öğretmeni (STI) ya da farklı bir konuda kontrol pilotu olarak yapılan uçuşlar da bu amaçla kullanılabilir;
 - (ii) bir ATO'da TRI olarak öğretmen tazeleme eğitimi alacaktır;
 - (iii) FCL.935 uyarınca bir yetkinlik değerlendirmesinden geçecektir.
 - (3) TRI sertifikasının birbirini izleyen her iki temdidinin birinde sertifika sahibinin FCL.935 uyarınca bir yetkinlik değerlendirmesinden geçmesi gerekir.
 - (4) Adayın aynı kategoride birden çok hava aracı tipinde bir TRI sertifikasına sahip olması durumunda, bu tiplerden herhangi birinde gerçekleştirilen yetkinlik değerlendirme TRI sertifikasının aynı hava aracı kategorisindeki diğer tipler için temdidini de sağlar.
 - (5) TRI(H) temdidine özgü gereklilikler. İlgili tipte bir FI(H) sertifikasına sahip olan bir TRI(H) yukarıda (a) bendinde öngörülen gereklilikler için tam olarak kredilendirilir. Bu durumda TRI(H) sertifikası FI(H) sertifikasının son geçerlilik tarihine kadar geçerli olacaktır.
- (b) *Yenileme*
- (1) Uçaklar. TRI(A) sertifikasının geçerlilik süresinin sona ermiş olması halinde, adayın;



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (i) başvurudan önceki son 12 ay içerisinde ilgili uçak tipinde, kalkışları ve inişleri de içeren 30 sektör uçuşu tamamlaması, bunun 15 sektörü bir uçuş simülatörü üzerinde gerçekleştirilebilir;
 - (ii) bir ATO tarafından düzenlenen bir TRI kursunun ilgili bölümlerini tamamlaması;
 - (iii) tam bir tip yetkisi kursunda, bir TRI(A)'nın gözetimi altında ilgili uçak tipinde en az 3 saatlik uçuş eğitimi gerçekleştirmesi gerekir.
- (2) Helikopterler ve dikey kalkışlı hava araçları. TRI(H) veya TRI(PL) sertifikasının geçerlilik süresi sona ermiş ise, adayın yenileme öncesindeki 12 ay içerisinde:
- (i) bir ATO'da, TRI eğitim kursunun ilgili unsurlarını kapsayan bir öğretmen tazeleme eğitimi almış olması; ve
 - (ii) öğretmenlik imtiyazlarının yenilenmesi istenen tüm hava aracı tiplerinde FCL.935 uyarınca bir yetkinlik değerlendirmesinden geçmesi gerekir.

KISIM 5

Sınıf intibak yetkisi öğretmenine özgü gereklilikler - CRI

FCL.905.CRI CRI – İmtiyazlar ve koşullar

- (a) CRI'nin imtiyazları aşağıdaki konularda eğitim vermektir:
 - (1) adayın tek pilotlu operasyonlarda uçuş imtiyazına sahip olmak istediği durumlarda, kompleks olmayan, yüksek performanslı olmayan tek pilotlu uçaklar için tip yetkisinin tanzimi, temdidini veya yenilenmesi.
 - (2) CRI'nin ilgili yetkiye sahip olması ve bu yetkiler için eğitim verme yeteneğine sahip olduğunu, FCL.905 (i) bendine uygun niteliklere sahip bir FI'ya sergilemesi koşuluyla uçak kategorisinde çekme yetkisi veya akrobasi yetkisi;
 - (3) LAPL(A) imtiyazlarının başka bir uçak sınıfı veya varyantına genişletilmesi.
- (b) CRI'nin imtiyazları yetkinlik değerlendirmesinin gerçekleştirildiği uçak sınıfı veya tipi ile sınırlıdır. CRI'nin son 12 ay içerisinde aşağıda belirtilen gereklilikleri yerine getirmesi halinde, CRI'nin imtiyazlarının kapsamı diğer sınıfları ve tipleri de içerecek şekilde genişletilir:
 - (1) ilgili uçak sınıfında ya da tipinde sorumlu pilot olarak 15 saatlik uçuş süresinin tamamlanması;
 - (2) söz konusu sınıf ya da tipte yetkili ve diğer pilot koltuğunda oturan bir CRI'nin ya da FI'nin gözetiminde sağ koltuktan bir eğitim uçuşu gerçekleştirmesi.
- (c) Çok motorlu uçaklarda CRI için başvuran, tek motorlu uçaklarda CRI sahipleri, FCL.935.CRI(a)'da belirtilen ön koşulları ve FCL.930(a)(3) ve FCL.935'te belirtilen gereklilikleri sağlar.

FCL.915.CRI CRI – Ön koşullar

Bir CRI sertifikası için başvuran adayın:

- (a) çok motorlu uçaklar için:
 - (i) uçaklarda pilot olarak en az 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması;
 - (ii) ilgili uçak sınıfında ya da tipinde sorumlu pilot olarak en az 30 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması;
- (b) tek motorlu uçaklar için:
 - (i) uçaklarda pilot olarak en az 300 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması;
 - (ii) ilgili uçak sınıfında ya da tipinde sorumlu pilot olarak en az 30 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması gerekir.

FCL.930.CRI CRI – Eğitim kursu

- (a) CRI eğitim kursu aşağıdaki unsurları içermelidir:
 - (1) En az 25 saatlik öğretim ve öğrenme eğitimi;
 - (2) teknik bilginin revizyonu, ders planlarının hazırlanması ve sınıf ortamında/simülatör üzerinde eğitim verme becerilerinin geliştirilmesi de dahil olmak üzere en az 10 saatlik teknik eğitim;
 - (3) FCL.905.FI(i) bendine uygun niteliklere sahip bir FI(A) tarafından verilmek üzere, çok motorlu uçaklarda en az 5 saatlik uçuş eğitimi ya da tek motorlu uçaklarda en az 3 saatlik uçuş eğitimi.
- (b) Bir öğretmen sertifikasına sahip olan ya da sahip olmuş olan adaylar (a)(1) bendinde öngörülen gereklilikler bakımından tam olarak kredilendirilir.

FCL.940.CRI CRI – Temdit ve yenileme

- (a) CRI yetkisinin temdidini için aday, CRI sertifikasının son geçerlilik tarihinden önceki 12 ay içerisinde:
 - (1) CRI olarak en az 10 saatlik uçuş eğitimi vermiş olmalıdır. Adayın hem tek motorlu hem de çok motorlu uçaklarda CRI imtiyazlarına sahip olması durumunda, 10 saatlik uçuş eğitimi tek motorlu uçaklarla çok motorlu uçaklar arasında eşit olarak bölünmelidir; ya da
 - (2) bir ATO'da CRI olarak tazeleme eğitimi almalıdır; ya da
 - (3) uygunluğuna göre çok motorlu ya da tek motorlu uçaklar için FCL.935 uyarınca bir yetkinlik değerlendirmesinden geçmelidir.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (b) CRI sertifikasının birbirini izleyen iki temdidinin birinde sertifika sahibinin (a)(3) bendinde öngörülen gereklilikleri yerine getirmesi gerekir.
- (c) Yenileme. CRI sertifikasının geçerlilik süresi sona ermiş ise, aday yenileme öncesindeki 12 ay içerisinde:
- (1) bir ATO'da CRI olarak tazeleme eğitimi almalı;
 - (2) FCL.935 uyarınca bir yetkinlik değerlendirmesinden geçmelidir.

KISIM 6

Aletli uçuş yetkisi öğretmenine mahsus gereklilikler - IRI

FCL.905. IRI - İmtiyazlar ve koşullar

- (a) IRI'nin imtiyazları, ilgili hava aracı kategorisinde EIR veya IR tanzimine, temdidine veya yenilenmesine yönelik eğitim vermektir.
- (b) MPL kursuna özgü gereklilikler. Bir MPL kursunun temel safhasında eğitim verebilmek için IRI(A)'nın:
- (1) çok motorlu uçaklar için bir IR'ye sahip olmalı; ve
 - (2) çok pilotlu operasyonlarda en az 1,500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmalıdır.
 - (3) halihazırda ATP(A) veya CPL(A)/IR entegre kurslarında eğitim verme imtiyazına sahip olan IRI'ler için, (b)(2) bendinde öngörülen gereklilikler yerine, FCL.905.FI(j)(3) bendinde belirtilen eğitim kursu tamamlanabilir.

FCL.915. IRI - Ön koşullar

IRI sertifikasına başvuran adayın:

- (a) IRI(A) için:
- (1) en az 400 saati uçaklarda olmak üzere, IFR şartlarda en az 800 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması;
 - (2) çok motorlu uçaklarda IRI(A) için FCL.915.CRI(a), FCL.930.CRI ve FCL.935'te öngörülen gereklilikleri yerine getirmiş olması;
- (b) IRI(H) için:
- (1) en az 250 saati helikopterlerde olmak üzere, IFR şartlarda en az 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması;
 - (2) çok pilotlu helikopterlere IRI(H) için FCL.905.FI(g)(3)(ii) bendinde öngörülen gereklilikleri yerine getirmiş olması;
- (c) IRI(As) için en az 100 saati hava gemilerinde olmak üzere, IFR şartlarda en az 300 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması gerekir.

FCL.930. IRI - Eğitim kursu

- (a) IRI eğitim kursu aşağıdaki unsurları içerir:
- (1) En az 25 saatlik öğretim ve öğrenme eğitimi;
 - (2) teorik aletli uçuş bilgilerinin revizyonu, ders planlarının hazırlanması ve sınıf ortamında üzerinde eğitim verme becerilerinin geliştirilmesi de dahil olmak üzere en az 10 saatlik teknik eğitim;
 - (3) (i) IRI(A) için; uçakta, FFS'de, FTD 2/3'de ya da FNPT II'de en az 10 saatlik uçuş eğitimi. FI(A) sertifikasına sahip olan adaylar için bu süre 5 saate düşürülür;
 - (ii) IRI(H) için; helikopterde, FFS'de, FTD 2/3'de ya da FNPT II/III'de en az 10 saatlik uçuş eğitimi;
 - (iii) IRI(As) için; hava gemisinde, FFS'de, FTD 2/3'de ya da FNPT II'de en az 10 saatlik uçuş eğitimi.
- (b) Uçuş eğitimi FCL.905.FI(i) bendine uygun niteliklere sahip bir FI tarafından verilir.
- (c) Bir öğretmen sertifikasına sahip olan ya da sahip olmuş olan adaylar (a)(1) bendinde öngörülen gereklilikler bakımından tam olarak kredilendirilir.

FCL.940. IRI - Temdit ve yenileme

Bir IRI sertifikasının temdidini ve yenilenmesi için sertifika sahibinin FCL.940.FI uyarınca FI sertifikasının temdidine ve yenilenmesine ilişkin gereklilikleri yerine getirmelidir.

KISIM 7

Sentetik uçuş öğretmenine mahsus gereklilikler - SFI

FCL.905. SFI - İmtiyazlar ve koşullar

SFI'nin imtiyazları, aşağıda belirtilen amaçlar için ilgili hava aracı kategorisinde sentetik uçuş eğitimi vermektir:

- (a) sertifika sahibinin ilgili hava aracı kategorisinde bir IR'ye sahip olması ya da sahip olmuş olması ve bir IRI kursunu tamamlamış olması koşuluyla IR tanzimi, temdidini ve yenilenmesi;



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (b) tek pilotlu uçaklarda SFI yetkisi olanlar:
- (1) tek pilotlu operasyonlarda görev yapacak adaylara, tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçakların tip yetkilerinin tanzimi, temdidi ve yenilenmesi.
SFI(SPA)'nın imtiyazları, aşağıda belirtilen gereklilikleri karşılması koşuluyla çok pilotlu operasyonlarda tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçakların tip intibak yetkileri eğitimini kapsayacak şekilde genişletilebilir:
 - (i) MCCI sertifikasına sahip olmak; ya da
 - (ii) çok pilotlu uçaklar için TRI sertifikasına sahip olmak ya da sahip olmuş olmak;
 - (2) SFI(SPA)'nın imtiyazlarının (1)nci bent hükümleri uyarınca çok pilotlu operasyonları içerecek şekilde genişletilmiş olması koşuluyla:
 - (i) MCC;
 - (ii) MPL kursunun temel safhası;
- (c) çok pilotlu uçaklarda SFI yetkisi olanlar:
- (1) aşağıda belirtilen uçakların tip intibak yetkilerinin tanzimi, temdidi ve yenilenmesi:
 - (i) Çok pilotlu uçaklar;
 - (ii) adayın çok pilotlu operasyonlarda faaliyet göstermek istemesi durumunda, tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar;
 - (2) MCC;
 - (3) MPL kursunun orta ve ileri safhaları; SFI(A)'nın FI(A) ya da IRI(A) sertifikasına sahip olması ya da olmuş olması koşuluyla temel safhası;
- (d) helikopterlerde SFI yetkisi olanlar :
- (1) helikopter tip yetkilerinin tanzimi, temdidi ve yenilenmesi;
 - (2) TRI'nin çok pilotlu helikopterlere yönelik eğitim verme imtiyazlarına sahip olması durumunda MCC eğitimi.

FCL.910.SFI SFI - Tahditli imtiyazlar

SFI'nin imtiyazları, SFI eğitim kursunun alınmış olduğu hava aracı tipinin FTD 2/3'ü ya da FFS'si ile sınırlıdır.

Sertifika sahibinin aşağıda belirtilen gereklilikleri yerine getirmesi durumunda bu imtiyazların kapsamı aynı hava aracı kategorisinin diğer tiplerini temsil eden diğer FSTD'leri de içerecek şekilde genişletilebilir:

- (a) ilgili tip yetkisi kursunun simülör içeriğini başarılı bir şekilde tamamlamak,
- (b) ilgili tipte, tam bir tip yetkisi kursunda SFI görevlerine ilişkin en az 3 saatlik uçuş eğitimini bu amaç doğrultusunda yetkilendirilmiş bir TRE gözetiminde ve tatmin edici seviyede vermek;

FCL.915.SFI SFI - Ön koşullar

SFI sertifikasına başvuran adayın:

- (a) ilgili hava aracı kategorisinde bir CPL, MPL veya ATPL sahibi olması ya da sahip olmuş olması;
- (b) başvuru tarihinden önceki 12 ay içerisinde söz konusu hava aracı tipini temsil eden bir FFS'de, bu hava aracının tip yetkisine yönelik yeterlilik kontrolünden geçmiş olması;
- (c) ayrıca çok pilotlu uçaklarda SFI(A) ve SFI(PL) yetkisi için:
 - (1) çok pilotlu uçaklarda ya da dikey kalkışlı hava araçlarında pilot olarak 1 500 saat uçuş süresini tamamlamış olması;
 - (2) başvuru tarihinden önceki 12 ay içerisinde pilot ya da gözlemci olarak en az:
 - (i) ilgili hava aracı tipinin uçuş kokpitinde 3 sektör uçuşunu; ya da
 - (ii) ilgili tipin uçuş kokpitinde yetkili uçuş ekibi ile birlikte icra edilmiş hat uçuş eğitimi odaklı 2 simülör seansını tamamlamış olması. Bu simülör seansları, 2 farklı meydan arasında en az 2'şer saatlik 2 uçuşu ve bu uçuşlarla ilgili uçuş öncesi planlamasını ve uçuş sonrası briefingini içermelidir;
- (d) tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklarda SFI(A) yetkisi için ayrıca:
 - (1) tek pilotlu uçaklarda sorumlu pilot olarak en az 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması;
 - (2) çok motorlu IR(A) yetkisine sahip olması ya da sahip olmuş olması;
 - (3) (c)(2) bendinde öngörülen gereklilikleri yerine getirmiş olması gerekir.
- (e) SFI(H) yetkisi için ayrıca:
 - (1) başvuru tarihinden önceki 12 ay içerisinde ilgili tipin uçuş kokpitinde pilot ya da gözlemci olarak en az 1 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması; ve
 - (2) çok pilotlu helikopterler bağlamında, çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak en az 350 saatlik uçuş tecrübesini de içerecek şekilde, helikopterlerde pilot olarak en az 1.000 saatlik uçuş tecrübesine sahip olması;
 - (3) tek pilotlu çok motorlu helikopterler bağlamında, tek pilotlu çok motorlu helikopterlerde sorumlu pilot olarak 100 saati içerecek şekilde helikopter pilotu olarak en az 500 saati doldurmuş olması;
 - (4) tek pilotlu tek motorlu helikopterler için helikopter pilotu olarak 250 saati doldurmuş olması gerekir.

FCL.930.SFI SFI - Eğitim kursu

- (a) SFI eğitim kursu aşağıdaki unsurları içerir:



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (1) ilgili tip yetkisi kursunun FSTD içeriği;
- (2) TRI eğitim kursunun içeriği.

(b) SFI sertifikası için müracaatta bulunan ve ilgili tipte TRI sertifikasına sahip olan aday bu bentte öngörülen gereklilikler bakımından tam olarak kredilendirilir.

FCL.940.SFI SFI – Temdit ve yenileme

- (a) Temdit. SFI sertifikasının temdidini için, aday, SFI sertifikasının geçerlilik süresi içerisinde, aşağıdaki 3 gereklilikten ikisini yerine getirmelidir:
 - (1) en az 15 saati SFI sertifikasının son geçerlilik süresinden önceki 12 ay içerisinde gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, FSTD'lerde öğretmen veya kontrol pilotu olarak 50 saatlik süreyi tamamlamak;
 - (2) bir ATO'da SFI öğretmenliği tazeleme eğitimi almak;
 - (3) FCL.935'e uygun olarak yetkinlik değerlendirmesinin ilgili bölümlerinden geçmiş olmak.
- (b) İlaveten, adayın öğretmenlik imtiyazına sahip olduğu ilgili tipleri temsil eden FFS üzerinde, hava aracı tip yetkilerinin tanzimine yönelik yeterlilik kontrollerini tamamlamış olması gerekir.
- (c) SFI sertifikasının birbirini izleyen her iki temdidinin en az birinde sertifika sahibinin (a)(3) bendinde öngörülen gereklilikleri yerine getirmesi gerekir.
- (d) Yenileme. SFI sertifikasının geçerlilik süresinin sona ermiş olması halinde, aday, başvuru tarihinden önceki 12 ay içerisinde;
 - (1) SFI eğitim kursunun simülatör içeriğini tamamlamalı,
 - (2) yukarıdaki (a)(2) ve (3) bentlerinde öngörülen gereklilikleri yerine getirmelidir.

KISIM 8

Çoklu ekip işbirliği öğretmenine mahsus gereklilikler – MCCI

FCL.905.MCCI MCCI- İmtiyazlar ve koşullar

- (a) MCCI'nin imtiyazları aşağıda belirtilen durumlarda uçuş eğitimi vermektir:
 - (1) tip yetkisi eğitimi ile birleştirilmediğinde, MCC kurslarının uygulamalı kısmı;
 - (2) MCCI(A) yetkisi sahipleri, FI(A) veya IRI(A) sertifikasına sahip olması veya olmuş olması koşuluyla, MPL entegre eğitim kursunun temel safhası.

FCL.910.MCCI MCCI – Tahditli imtiyazlar

MCCI sertifikası sahibinin imtiyazları MCCI eğitim kursunun alınmış olduğu FNPT II/III MCC, FTD 2/3 veya FFS ile sınırlıdır.

Sertifika sahibinin başka bir tipin FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ya da FFS'inde MCCI kursunun pratik eğitimini tamamladığında, imtiyazların kapsamı ilgili hava aracı tiplerini temsil eden FSTD'leri de içerecek şekilde genişletilebilir.

FCL.915.MCCI MCCI – Ön koşullar

MCCI sertifikasına başvuran adayın:

- (a) ilgili hava aracı kategorisinde bir CPL, MPL veya ATPL sahibi olması ya da olmuş olması;
- (b) en az:
 - (1) uçaklar, hava gemileri ve dikey kalkışlı hava araçları için, çok pilotlu operasyonlarda pilot olarak 1.500 saatlik uçuş tecrübesine sahip olması;
 - (2) helikopterler için, en az 350 saati çok pilotlu helikopterlerde gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, çok pilotlu operasyonlarda pilot olarak 1.000 saatlik uçuş tecrübesine sahip olması gerekir.

FCL.930.MCCI MCCI – Eğitim kursu

- (a) MCCI eğitim kursu aşağıdaki unsurları içerir:
 - (1) En az 25 saatlik öğretim ve öğrenme eğitimi;
 - (2) adayın eğitim vermek istediği FSTD tipine ilişkin teknik eğitim;
 - (3) ATO tarafından bu amaçla görevlendirilmiş bir TRI, SFI veya MCCI'nin gözetiminde, ilgili FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ya da FFS'de uçuş eğitimi veya MCC eğitimi olarak 3 saatlik pratik eğitim. Gözetim altındaki uçuş eğitimi süresi FCL.920'de öngörüldüğü şekilde adayın yetkinliğinin değerlendirilmesini de içermelidir.
- (b) Bir FI, TRI, CRI, IRI ya da SFI sertifikasına sahip olan ya da sahip olmuş olan adaylar (a)(1) bendinde öngörülen gereklilikler bakımından tam olarak kredilendirilir.

FCL.940.MCCI MCCI – Temdit ve yenileme

- (a) MCCI sertifikasının temdidini için adayın MCCI sertifikasının geçerlilik süresinden önceki 12 ay içerisinde ilgili tipteki bir FNPT II/III, FTD 2/3 ya da FFS'de FCL.930.MCCI(a)(3) bendinin gerekliliklerini tamamlamış olması gerekir.
- (b) Yenileme. MCCI sertifikasının geçerlilik süresinin sona ermiş olması halinde, adayın ilgili tipteki bir FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ya da FFS'de FCL.930.MCCI(a)(2) ve(3) bentlerinin gerekliliklerini tamamlaması gerekir.

KISIM 9

Sentetik eğitim öğretmenine özgü gereklilikler – STI

FCL.905.STI STI – İmtiyazlar ve koşullar

- (a) STI'nin imtiyazları aşağıda belirtilen amaçlar için ilgili hava aracı kategorisinde sentetik uçuş eğitimi vermektir:
 - (1) lisans tanzimi;
 - (2) tek pilotlu, yüksek performanslı kompleks uçaklar dışındaki tek pilotlu hava araçları için IR ve sınıf ya da tip yetkisinin tanzimi, temdidini veya yenilenmesi.
- (b) STI(A)'ya tanınan ilave imtiyazlar: STI(A)'nın imtiyazları MPL entegre eğitim kursunun başlangıç uçuş safhası eğitimi sırasında sentetik uçuş eğitimini de içerir.

FCL.910.STI STI – Tahditli imtiyazlar

STI'nin imtiyazları STI eğitim kursunun alınmış olduğu FNPT II/III, FTD 2/3 veya FFS ile sınırlıdır.

Sertifika sahibinin aşağıda belirtilen gereklilikleri yerine getirmesi durumunda, bu imtiyazların kapsamı diğer hava aracı tiplerini temsil eden FSTD'leri de içerecek şekilde genişletilebilir:

- (a) ilgili tipte TRI kursunun FFS içeriğini tamamlamış olmak;
- (b) başvuru tarihinden önceki 12 ay içerisinde söz konusu hava aracı tipini temsil eden bir FFS'de, bu hava aracının tip yetkisine yönelik bir yeterlilik kontrolünden geçmiş olmak;
- (c) bir tip yetkisi kursunda, bir uçuş öğretmeni kontrol pilotunun (FIE) gözetiminde en az 3 saat süreli bir FSTD seansında STI görevlerini icra etmiş olmak.

FCL.915.STI STI – Ön koşullar

STI sertifikasına başvuran adayın:

- (a) pilot lisansına ve eğitim verilmek istenen kurslara uygun öğretmenlik imtiyazlarına sahip olması veya bunlara başvuru tarihinden önceki 3 yıl içerisinde sahip olmuş olması;
- (b) başvuru tarihinden önceki 12 ay içerisinde sınıf ya da tip yetkisi için gereken yeterlilik kontrolünü bir FNPT'de tamamlamış olması gerekir.
STI(A) başvurusunda bulunan ve sadece BITD'lerde öğretmenlik yapmak isteyen adayların, sadece PPL(A) yetenek testinin egzersizlerini tamamlamaları gerekir;
- (c) STI(H) adayları ilave olarak, başvuru tarihinden önceki 12 ay içerisinde ilgili helikopter tipinin uçuş kokpitinde, gözlemci olarak en az 1 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması gerekir.

FCL.930.STI STI – Eğitim kursu

- (a) STI eğitim kursu, STI'nin görevlerinde ilişkin olarak, bir FIE gözetiminde bir FFS, FTD 2/3 ya da FNPT II/III'de icra edilen en az 3 saatlik uçuş eğitiminden oluşmalıdır. Gözetim altındaki uçuş eğitimi süresi FCL.920'de öngörüldüğü şekilde adayın yetkinliğinin değerlendirilmesini de içerir.
STI(A) başvurusunda bulunan ve sadece BITD'lerde öğretmenlik yapmak isteyen adayların uçuş eğitimini bir BITD üzerinde tamamlamaları gerekir.
- (b) STI(H) başvurusunda bulunan adayların kursu, ilgili TRI kursunun FFS içeriğini de kapsamalıdır.

FCL.940.STI STI sertifikasının temdidini ve yenilenmesi

- (a) Temdit: STI sertifikasının temdidini için, aday, STI sertifikasının geçerlilik süresinin son 12 ayı içerisinde:
 - (1) Tam CPL, IR, PPL veya sınıf veya tip yetkisi kursunun parçası olarak bir FFS'de veya FNPT II/III'de veya BITD'de en az 3 saatlik uçuş eğitimi icra edecektir; ve
 - (2) eğitimin rutin olarak icra edildiği FFS'de, FTD 2/3'de ya da FNPT II/III'de ilgili uçak tipi veya sınıfı için bu Talimatın Ek 1.9 ekinde belirtilen yeterlilik kontrolünün ilgili bölümlerini başarıyla tamamlamalıdır. Sadece BITD'lerde öğretmenlik yapan STI(A)'lar, bu yeterlilik kontrolünde sadece PPL(A) yetenek testinin egzersizlerini tamamlamalıdır;
- (b) Yenileme: STI sertifikasının geçerlilik süresinin sona ermiş olması halinde, aday;
 - (1) bir ATO'da STI tazeleme eğitimi alacak;
 - (2) eğitimin rutin olarak icra edildiği FFS'de, FTD 2/3'de ya da FNPT II/III'de uygun uçak tipi veya sınıfı için bu Talimatın Ek 1.9 ekinde belirtilen yeterlilik kontrolünün ilgili bölümlerini başarıyla tamamlamalıdır.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- Sadece BITD'lerde öğretmenlik yapan STI(A)'lar, bu yeterlilik kontrolünde sadece PPL(A) testininin egzersizlerini tamamlamalıdır;
- (3) tam bir CPL, IR, PPL veya sınıf veya tip yetkisi kursunda, ATO tarafından bu amaç doğrultusunda yetkilendirilmiş bir FI, CRI(A), IRI veya TRI(H) gözetiminde en az 3 saatlik uçuş eğitimini tamamlamalıdır. Uçuş eğitiminin en az 1 saatlik kısmı bir FIE(A) gözetiminde olmalıdır.

KISIM 10

Dağ uçuşu yetkisi öğretmeni - MI

FCL.905.MI MI - İmtiyazlar ve koşullar

MI'nin imtiyazları dağ uçuşu yetkisinin tanzimi için uçuş eğitimi vermektir.

FCL.915.MI MI - Ön koşullar

MI sertifikasına başvuran aday;

- (a) Tek pilotlu uçak imtiyazlarına sahip FI, CRI veya TRI sertifikasına sahip olmalıdır;
- (b) Dağ uçuşu yetkisine sahip olmalıdır.

FCL.930.MI MI - Eğitim kursu

- (a) Uçuş eğitimi FCL.920'de öngörüldüğü şekilde adayın yetkinliğinin değerlendirilmesini de içerecektir.
- (b) Adaylar kursa katılmadan önce, bu eğitim kursunu alabilecek tecrübeye ve beceriye sahip olup olmadıklarını değerlendirmek amacı ile, FI sertifikasına sahip olan bir MI ile çıkacakları kabul öncesi uçuş testini başarıyla tamamlamalıdır.

FCL.940.MI MI sertifikasının geçerlilik süresi

MI sertifikası, FI, TRI ya da CRI sertifikası geçerli olduğu sürece geçerlidir.

KISIM 11

Test uçuşu öğretmenine mahsus gereklilikler - FTI

FCL.905.FTI FTI - İmtiyazlar ve koşullar

- (a) Test uçuşu öğretmenin (FTI) imtiyazları, uygun hava aracı kategorisinde aşağıda belirtilen amaçlar için eğitim vermektir:
- (1) sertifika sahibinin ilgili kategoride test uçuşu yetkisine sahip olması koşuluyla, kategori 1 ve 2 test uçuşu yetkilerinin tanzimi;
- (2) öğretmenin test uçuşu öğretmenliğinde en az 2 yıllık tecrübeye sahip olması koşuluyla, ilgili kategoride FTI sertifikası tanzimi.
- (b) Kategori 1 test uçuşu yetkisine sahip bir FTI'nin imtiyazları kategori 2 test uçuşu yetkilerine yönelik uçuş eğitimlerini de kapsar.

FCL.915.FTI FTI - Ön koşullar

FTI sertifikasına başvuran adayın:

- (a) FCL.280 gereğince tanzim edilmiş bir test uçuşu yetkisine sahip olması;
- (b) en az 200 saatlik kategori 1 veya 2 test uçuşunu tamamlamış olması gerekir.

FCL.930.FTI FTI - Eğitim kursu

- (a) FTI eğitim kursu en az aşağıdaki unsurları içerir:
- (1) 25 saatlik öğretme ve öğrenme teknikleri;
- (2) teknik bilginin revizyonu, ders planlarının hazırlanması ve sınıf ortamında/simülator üzerinde eğitim verme becerilerinin geliştirilmesini de içeren en az 10 saatlik teknik eğitim;
- (3) FCL.905.FTI(b)'ye uygun niteliklere sahip bir FTI'nin gözetiminde 5 saatlik uygulamalı uçuş eğitimi. Uçuş eğitimi süresi FCL.920'de öngörüldüğü şekilde adayın yetkinliğinin değerlendirilmesini de içermelidir.
- (b) Kredilendirme:
- (1) Bir öğretmen sertifikasına sahip olan ya da geçmişte sahip olmuş olan adaylar (a)(1) bendinde öngörülen gereklilikler bakımından tam olarak kredilendirilir.
- (2) İlave olarak, bir FI ya da TRI sertifikasına sahip olan ya da geçmişte sahip olmuş olan adaylar (a)(2) bendinde öngörülen gereklilikler bakımından tam olarak kredilendirilir.

FCL.940.FTI FTI – Temdit ve yenileme

- (a) Temdit: FTI sertifikasının temdidini için aday, FTI sertifikasının geçerlilik süresi içerisinde, aşağıdaki gerekliliklerden birini yerine getirmelidir:
- (1) en az aşağıdaki uçuşları tamamlamalıdır:
 - (i) 50 saatlik test uçuşu, bunun en az 15 saati FTI sertifikasının son geçerlilik tarihinden önceki 12 ay içerisinde gerçekleştirilmiş olmalı; ve
 - (ii) FTI sertifikasının son geçerlilik tarihinden önceki 12 ay içerisinde 5 saatlik test uçuşu eğitimi vermiş olmak; veya
 - (2) bir ATO'da FTI tazeleme eğitimi almak. Tazeleme eğitimi FCL.930.FTI(a)(3) uyarınca FTI eğitim kursunun pratik uçuş eğitimini temel almalı ve FCL.905.FTI(b)'ye uygun niteliklere sahip bir FTI'nin gözetiminde en az 1 eğitim uçuşunu içermelidir.
- (b) Yenileme: FTI sertifikasının geçerlilik süresinin sona ermiş olması halinde, adayın bir ATO'da FTI tazeleme eğitimi alması gerekir. Tazeleme eğitimi en az FCL.930.FTI(a)(3) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılamalıdır.

ALT BÖLÜM K

KONTROL PİLOTLARI

KISIM 1

Genel Gereklilikler

FCL.1000 Kontrol pilotu sertifikaları

- (a) Genel: Kontrol pilotu sertifikasına sahip olan pilotlar:
- (1) Yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmelerini icra etmek üzere en az yetkilendirilecekleri lisans, yetki veya sertifikaya muadil lisansa, yetkiye veya sertifikaya ve bunlar için eğitim verme imtiyazlarına sahip olmalıdır.
 - (2) Yetenek testi, yeterlilik kontrolü veya yetkinlik değerlendirmesinin hava aracı üzerinde icra edildiği durumlarda, söz konusu hava aracında PIC olarak uçuş imtiyazına sahip olmalıdır.
- (b) Özel Koşullar:
- (1) Türk tescilinde veya işleticinin filosunda mevcut olmayan bir hava aracı için bu Alt Bölümün gerekliliklerine uymanın mümkün olmadığı durumlarda; yetkili otorite, yetenek testlerinin ve yeterlilik kontrollerinin icra edilmesi imtiyazları veren spesifik bir sertifika tanzim edebilir. Bu sertifikanın imtiyazları, yeni hava aracı tipinin dahil edilmesi için gerekli olan yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri ile sınırlı olup, her halükarda geçerlilik süresi 1 yılı aşamaz.
 - (2) Yukarıdaki (b)(1) bendi hükümlerine göre tanzim edilmiş bir sertifikaya sahip olan kişilerin bir kontrol pilotluğu sertifikası tanzimi için müracaat etmek istemeleri halinde, bu kişilerin söz konusu kontrol pilotluğu kategorisi için öngörülen ön koşulları ve temdit gerekliliklerini karşılamaları gerekir.
- (c) Üye Devletlerin sınırları dışında gerçekleştirilen kontroller:
- (1) Yukarıdaki (a) bendi hükümlerine bakılmaksızın, Üye Devletlerin ve Türkiye'nin sınırları dışında yerleşik bir ATO'da yapılan yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri için, ilgili Üye Devletin ve Türkiye'nin yetkili otoritesi aşağıdaki koşulları karşılamaları koşuluyla, üçüncü bir ülke tarafından ICAO Annex 1 eki doğrultusunda tanzim edilmiş pilot lisansına sahip adaylara kontrol pilotluğu sertifikası tanzim edebilir:
 - (i) yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmelerini icra etmek üzere en az yetkilendirilecekleri lisansa, yetkiye veya sertifikaya muadil olan bir lisansa, yetkiye veya sertifikaya ve her halükarda en az CPL'e sahip olmak.
 - (ii) İlgili kontrol pilotluğu sertifikasının tanzim edilmesi ile ilgili olarak bu Alt Bölüm içerisinde ortaya konan gereklilikleri karşılamak;
 - (iii) kontrol pilotluğu imtiyazlarını tatbik edebilmek için Avrupa ve Türkiye havacılık emniyet kurallarına ilişkin yeterli düzeyde bilgi sahibi olduklarını SHGM'ye kanıtlamak.
 - (2) Yukarıdaki (1) sayılı bent kapsamında verilen sertifika, aşağıdaki yetenek testlerinin ve yeterlilik kontrollerinin yapılması ile sınırlıdır:
 - (i) Üye Devletlerin sınırları dışındaki yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri; ve
 - (ii) testin/kontrolün icra edildiği lisansa ilişkin yeterli bilgiye sahip olan pilotların yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri.

FCL.1005 Tarafsızlığın ihlal edilebileceği durumlarda imtiyazların sınırlanması

Kontrol pilotları:

- (a) aşağıda belirtilen durumlarda lisans, yetki ya da sertifika tanzimine yönelik olarak adayların yetenek testlerini ya da yetkinlik değerlendirmelerini icra edemezler:



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (1) yetenek testi veya yetkinlik değerlendirmesinin gerçekleştirileceği lisans, yetki ya da sertifika ile ilgili olarak adayın gerekli uçuş eğitiminin %25'inden fazlasını vermeleri durumunda verdikleri durumlarda; veya
 - (2) FCL.030(b) uyarınca adayın yetenek testine önerilmesinden sorumlu oldukları durumlarda;
- (b) tarafsızlıklarının etkilenebileceğini düşündükleri durumlarda yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmelerini icra edemezler.

FCL.1010 Kontrol pilotları için ön koşullar

Kontrol pilotluğu sertifikasına başvuran adaylar aşağıda belirtilen hususları sağlamalıdır:

- (a) kontrol pilotluğu imtiyazlarına ilişkin ilgili bilgiye, geçmişe ve uygun tecrübeye sahip olmak;
- (b) Son 3 yıl içerisinde bu Talimata göre tanzim edilmiş lisanslarından, yetkilerinden veya sertifikalarından herhangi birinin askıya alınması, sınırlandırılması veya iptali de dahil olmak üzere, Genel Müdürlük mevzuatı, EASA Temel Regülasyonu ve Uygulama Kurallarına riayet edilmemesinden dolayı hiçbir yaptırım tabi tutulmamış olmak,

FCL.1015 Kontrol pilotlarının standardizasyonu

- (a) Kontrol pilotluğu sertifikası için başvuran adayların yetkili otorite tarafından düzenlenen ya da bir ATO'da yetkili otoriteden onaylı bir standardizasyon kursuna katılmaları gerekir.
- (b) Standardizasyon kursu teorik ve uygulamalı eğitimden oluşmalı ve en az aşağıda belirtilen unsurları içermelidir:
 - (1) adayın icra etmeyi amaçladığı testlere ve kontrollere ilişkin lisanslara, yetkilere veya sertifikalara yönelik 2 yetenek testinin, yeterlilik kontrolünün ya da yetkinlik değerlendirmesinin icra edilmesi;
 - (2) bu Talimatta konu ile ilgili öngörülen gerekliliklere ve ilgili hava operasyon gerekliliklerine, yetenek testlerinin, yeterlilik kontrollerinin ve yetkinlik değerlendirmelerinin icra edilmesi ve bunların dokümantasyonunun ve raporlamasının yapılmasına yönelik eğitim,
 - (3) ilgili ulusal idari usuller, kişisel verilerin korunması, sorumluluk ve yükümlülükler, kaza sigortaları ve ücretlendirme hakkına briefing.
 - (4) Kontrol pilotu sertifikasını düzenleyen yetkili otorite ile yetenek testi, yeterlilik kontrolü veya yetkinlik değerlendirmesi yapılacak adayın yetkili otoritesinin aynı olmadığı durumlarda, (3)'te belirtilen maddelerin gözden geçirilmesi ve uygulanmasına yönelik bilgilendirme,
 - (5) Diğer yetkili otoritelerin ulusal prosedürlerine ve gerekliliklerine ihtiyaç duyulduğunda nasıl ulaşılabileceğine dair bir bilgilendirme,
- (c) Yetenek testi, yeterlilik kontrolü veya yetkinlik değerlendirmesi yapılacak adayın bağlı olduğu yetkili otoritenin, kontrol pilotluğu sertifikasını tanzim eden yetkili otorite ile aynı olmadığı durumlarda, kontrol pilotları, adayın yetkili otoritesi tarafından sağlanan ulusal prosedürler ile ilgili en güncel bilgiyi gözden geçirmede yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmeleri icra edemezler:

FCL.1020 Kontrol pilotu yetkinlik değerlendirmesi

Kontrol pilotluğu sertifikası için başvuran adaylar briefing; yetenek testinin, yeterlilik kontrolünün veya yetkinlik değerlendirmesinin icrası ve teste, kontrole ya da değerlendirmeye tabi tutulan adayın değerlendirilmesi, uçuş sonrası briefing ve kayıt dokümantasyonları da dahil olmak üzere, imtiyazların talep edildiği kontrol pilotluğu görevinde bir yetenek testine, yeterlilik kontrolüne ya da yetkinlik değerlendirmesine tabi tutulmak suretiyle yetkinliklerini, yetkili otoritenin bir denetçisine ya da kontrol pilotu sertifikasından sorumlu yetkili otorite tarafından bu amaç doğrultusunda özel olarak yetkilendirilmiş bir kıdemli kontrol pilotuna sergilemelidir.

FCL.1025 Kontrol pilotluğu sertifikalarının geçerlilik süresi, temdidi ve yenilenmesi

- (a) Geçerlilik süresi: Kontrol pilotluğu sertifikası üç yıl süreyle geçerlidir.
- (b) Temdit: Kontrol pilotluğu sertifikası, sertifika sahibinin, söz konusu sertifikanın geçerlilik süresi içerisinde aşağıdakileri icra etmiş olması halinde temdit edilecektir:
 - (1) her yıl en az iki yetenek testi, yeterlilik kontrolü veya yetkinlik değerlendirmesi icra etmiş olmaları;
 - (2) geçerlilik süresinin son yılında yetkili otorite tarafından düzenlenen ya da bir ATO'da yetkili otoriteden onaylı bir kontrol pilotu tazeleme seminerine katılmaları.
 - (3) Yukarıdaki (1) bendi uyarınca geçerlilik süresinin son yılında tamamlanan yetenek testlerinden ya da yeterlilik kontrollerinden biri yetkili otoritenin bir denetçisi ya da kontrol pilotu sertifikasından sorumlu olan yetkili otorite tarafından bu amaç doğrultusunda özel olarak yetkilendirilmiş bir kıdemli kontrol pilotu tarafından değerlendirilmelidir.
 - (4) Temdit için başvuruda bulunan adayın birden çok kontrol pilotluğu kategorisinde imtiyazlara sahip olması durumunda, adayın sahip olduğu kontrol pilotluğu sertifikası kategorilerinden biri için (b)(1) ve (2) bentleri ile FCL.1020'de öngörülen gereklilikleri karşılaması kaydıyla ve yetkili otoritenin uygun görmesi halinde, sahip olduğu tüm kontrol pilotluğu imtiyazları birleştirilerek temdit edilebilir.
- (c) Yenileme: Sertifikanın geçerlilik süresinin sona ermesi halinde, adayların imtiyazlarını yeniden sahip olabilmeleri için, (b)(2) bendi ile FCL.1020'de öngörülen gereklilikleri yerine getirmeleri gerekir.
- (d) Kontrol pilotluğu sertifikası ancak adayın FCL.1010 ve FCL.1030'da öngörülen gerekliliklere uygunluğunu devam ettirdiğini göstermesi koşuluyla temdit edilebilir veya yenilenebilir.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

FCL.1030 Yetenek testlerinin, yeterlilik kontrollerinin ve yetkinlik değerlendirmelerinin icrası

- (a) Kontrol pilotları yetenek testlerini, yeterlilik kontrollerini ve yetkinlik değerlendirmelerini icra ederken:
- (1) adaylarla herhangi bir dil engeli olmaksızın iletişim kurabilmeli;
 - (2) adayın; bir lisans, yetki veya sertifikanın tanzimi, temdidini ya da yenilenmesi amacıyla yetenek testine, yeterlilik kontrolüne veya yetkinlik değerlendirmesine girebilmesi için bu Talimatta öngörülen tüm nitelik, eğitim ve tecrübe gerekliliklerini karşıladığını teyit etmeli;
 - (3) adayın; eğitimi ve uçuş tecrübesi ile ilgili olarak eksik, tutarsız veya yanlış bilgiler vermesinin sonuçları hakkında bilgilendirmelidir.
- (b) Yetenek testinin ya da yeterlilik kontrolünün tamamlanmasının ardından kontrol pilotu:
- (1) testin sonucunu adaya bildirmelidir. Adayın testte kısmen başarılı olması ya da başarısız olması durumunda kontrol pilotu, testte tümüyle başarılı oluncaya kadar yetkisinin imtiyazlarını kullanamayacağını adaya bildirmelidir. Kontrol pilotu ilave eğitim gerekliliklerini de belirtmeli ve adayın sonuçlara itiraz hakkına sahip olduğunu açıklamalıdır;
 - (2) Yeterlilik kontrolünden ya da yetkinlik değerlendirmesinden başarıyla geçmesi durumunda, adayın sertifikasından sorumlu yetkili otorite tarafından bu amaç doğrultusunda özel olarak yetkilendirilmiş olması koşuluyla, adayın lisansını ya da sertifikasını yetkinin ya da sertifikanın yeni geçerlilik tarihi ile onaylamalıdır;
 - (3) adaya yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün imzalı raporunu vermeli ve söz konusu raporunun kopyalarını adayın lisansından sorumlu olan yetkili otoriteye ve kontrol pilotu sertifikasını tanzim etmiş olan yetkili otoriteye, vakit geçirmeksizin sunmalıdır. Bu rapor aşağıdakileri içerecektir:
 - (i) Kontrol pilotunun, adaydan tecrübesi ve eğitimi konusunda bilgi aldığını ve tecrübe ve öğreniminin bu Talimat kapsamındaki ilgili gerekliliklere uygun olduğuna dair beyan;
 - (ii) gerekli tüm manevraların ve egzersizlerin tatbik edildiği ve gerekli hallerde sözlü sınavının tamamladığını gösterir teyit. Varsa başarısız olunan konularda, kontrol pilotu bu değerlendirmeye ilişkin sebepleri kayıt altına alacaktır;
 - (iii) test, kontrol veya yetkinlik değerlendirmesinin sonucu,
 - (iv) adayın yetkili otoritesinin kontrol pilotu sertifikasını düzenleyen otoriteden farklı olması durumunda, adayın yetkili otoritesinin ulusal prosedürlerini ve gerekliliklerini gözden geçirdiğini ve uyguladığını belirten beyan,
 - (v) adayın yetkili otoritesinin kontrol pilotu sertifikasını düzenleyen otoriteden farklı olması durumunda, imtiyazlarının kapsamını gösteren kontrol pilotu sertifikasının bir kopyası.
- (c) Kontrol pilotları icra edilen tüm yetenek testlerine, yeterlilik kontrollerine ve yetkinlik değerlendirmelerine ve bunların sonuçlarına ilişkin kayıtları beş yıl boyunca muhafaza ederler.
- (d) Kontrol pilotları, talep edilmesi halinde, kontrol pilotluğu sertifikasından sorumlu olan yetkili otoriteye ya da adayın lisansından sorumlu olan yetkili otoriteye tüm kayıtları, raporları ve gözetim faaliyetleri için gereken diğer bilgileri sunarlar.

KISIM 2

Uçuş kontrol pilotlarına mahsus gereklilikler — FE

FCL.1005.FE FE — İmtiyazlar ve koşullar

- (a) FE(A). Uçaklar için FE'nin imtiyazları aşağıdakileri icra etmektir:
- (1) Kontrol pilotunun, en az 250 saatlik uçuş öğretmenliği tecrübesini içerecek şekilde, uçaklarda ya da TMG'lerde pilot olarak en az 1,000 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması koşuluyla, PPL(A) tanzimine yönelik yetenek testleri ile tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar dışındaki tek pilotlu uçaklar için sınıf ve tip yetkilerine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
 - (2) Kontrol pilotunun, en az 250 saatlik uçuş öğretmenliği tecrübesini içerecek şekilde, uçaklarda ya da TMG'lerde pilot olarak en az 2,000 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması koşuluyla, CPL(A) tanzimine yönelik yetenek testleri ile tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar dışındaki tek pilotlu uçaklar için sınıf ve tip yetkilerine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
 - (3) Kontrol pilotunun, en az 100 saatlik uçuş öğretmenliği tecrübesini içerecek şekilde, uçaklarda veya TMG'lerde pilot olarak en az 500 uçuş saatini tamamlamış olması koşuluyla LAPL(A)'ya yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
 - (4) Kontrol pilotunun, dağ uçuşu yetkisi öğretmeni olarak gerçekleştirilmiş en az 500 kalkış ve iniş de dahil olmak üzere uçaklarda veya TMG'lerde pilot olarak en az 500 uçuş saatini tamamlamış olması koşuluyla dağ uçuşu yetkisinin tanzimine yönelik yetenek testleri;
 - (5) Kontrol pilotunun, uçaklarda pilot olarak en az 1.500 uçuş saatini tamamlamış olması ve FCL.1010.IRE(a)(2)'de yer alan şartları sağlaması koşuluyla EIR'a yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
- (b) FE(H). Helikopterler için FE'nin imtiyazları aşağıdakileri icra etmektir:



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (1) Kontrol pilotunun, en az 250 saatlik uçuş öğretmenliği tecrübesini de içerecek şekilde, helikopterlerde pilot olarak en az 1.000 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması koşuluyla, PPL(H) tanzimine yönelik yetenek testleri ile tek pilotlu tek motorlu helikopterler için PPL(H)'de yer alacak tip yetkilerine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
 - (2) Kontrol pilotunun, en az 250 saatlik uçuş öğretmenliği tecrübesini de içerecek şekilde, helikopterlerde pilot olarak en az 2.000 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması koşuluyla, CPL(H) tanzimine yönelik yetenek testleri ile tek pilotlu tek motorlu helikopterler için CPL(H)'de yer alacak tip yetkilerine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
 - (3) Kontrol pilotunun duruma bağlı olarak yukarıdaki (1) veya (2) bentlerinin gerekliliklerini tamamlamış olması ve CPL(H)'ye veya ATPL(H)'ye, gerektiği durumlarda ise ayrıca IR(H)'ye sahip olması koşuluyla, tek pilotlu çok motorlu helikopterler için PPL(H)'de ya da CPL(H)'de yer alacak tip yetkilerine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
 - (4) Kontrol pilotunun, en az 150 saatlik uçuş öğretmenliği tecrübesini de içerecek şekilde helikopterlerde pilot olarak en az 500 uçuş saatini tamamlamış olması koşuluyla LAPL(H)'ye yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
- (c) FE(As). Hava gemileri için FE'nin imtiyazları, kontrol pilotunun 100 saatlik uçuş eğitimi de dahil olmak üzere hava gemilerinde pilot olarak 500 uçuş saatini tamamlamış olması koşuluyla PPL(As) ve CPL(As) tanzimine yönelik yetenek testlerini ve ilgili hava gemisi tip intibak yetkilerine yönelik yetenek testlerini ve yeterlilik kontrollerini icra etmektedir.
- (d) FE(S). Planörler için FE'nin imtiyazları aşağıdakileri icra etmektedir:
- (1) Kontrol pilotunun, 150 saatlik uçuş eğitimi ve uçuş eğitimi sırasında gerçekleştirilecek 300 kalkış da dahil olmak üzere planörlerde veya motorlu planörlerde pilot olarak 300 uçuş saatini tamamlamış olması koşuluyla SPL'ye ve LAPL(S)'ye yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
 - (2) Kontrol pilotunun, 90 saatlik uçuş eğitimi de dahil olmak üzere planörlerde veya motorlu planörlerde pilot olarak 300 uçuş saatini tamamlamış olması koşuluyla SPL imtiyazlarının kapsamının ticari operasyonları da içerecek şekilde genişletilmesine yönelik yeterlilik kontrolleri;
 - (3) Kontrol pilotunun, TMG'de 50 saatlik uçuş eğitimi de dahil olmak üzere planörlerde veya motorlu planörlerde pilot olarak 300 uçuş saatini tamamlamış olması koşuluyla SPL veya LAPL(S) imtiyazlarının kapsamının TMG'yi de içerecek şekilde genişletilmesine yönelik yetenek testleri;
 - (4) Kontrol pilotunun, 5 saat veya 25 uçuş bulut içi uçuş yetkisi uçuş eğitimi vermesi ya da EIR veya IR için 10 saat uçuş eğitimi de dahil olmak üzere, planörlerde veya motorlu planörlerde pilot olarak 200 uçuş saatini tamamlamış olması koşuluyla bulut içi uçuş yetkisine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri.
- (e) FE(B). Balonlar için FE'nin imtiyazları aşağıdakileri icra etmektedir:
- (1) Kontrol pilotunun, 50 saatlik uçuş eğitimini de içerecek şekilde, balonlarda pilot olarak en az 250 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması koşuluyla, BPL ve LAPL(B) tanzimine yönelik yetenek testleri ile imtiyazların kapsamının diğer balon sınıflarını ya da gruplarını da içerecek şekilde genişletilmesine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
 - (2) Kontrol pilotunun, imtiyazlarının kapsamının genişletilmesi suretiyle imtiyazlara dahil edilecek balon grubunda 50 saatlik uçuş süresi de dahil olmak üzere balonlarda pilot olarak 300 uçuş saatini tamamlamış olması koşuluyla BPL imtiyazlarının kapsamının ticari operasyonları da içerecek şekilde genişletilmesine yönelik yeterlilik kontrolleri; 300 saatlik uçuş süresinin 50 saatlik uçuş eğitimini de içermesi gerekmektedir.

FCL.1010.FE FE — Ön koşullar

FE sertifikasına başvuran adayın:

Uygun hava aracı kategorisinde bir FI sertifikasına sahip olması gerekmektedir.

KISIM 3

Tip yetkisi kontrol pilotlarına mahsus gereklilikler — TRE

FCL.1005.TRE TRE — İmtiyazlar ve koşullar

- (a) TRE(A) ve TRE(PL). Uçaklar ve dikey kalkışlı hava araçları için TRE'nin imtiyazları aşağıdakileri icra etmektedir:
- (1) Uygunluğuna göre uçaklar ya da dikey kalkışlı hava araçları için ilk kez tanzim edilecek tip yetkilerine ilişkin yetenek testleri;
 - (2) Tip yetkilerinin, EIR'nin ve IR'nin temdidine veya yenilenmesine yönelik yeterlilik kontrolleri;
 - (3) ATPL(A) tanzimine yönelik yetenek testleri;
 - (4) Kontrol pilotunun FCL.925'de öngörülen gereklilikleri karşılaması koşuluyla, MPL tanzimine yönelik yetenek testleri;



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (5) Kontrol pilotunun TRE olarak en az 3 yıllık süreyi tamamlamış olması koşuluyla, ilgili hava aracı kategorisinde TRI ya da SFI sertifikasının tanzimine, temdidine veya yenilenmesine yönelik yetkinlik değerlendirmesi.
- (b) TRE(H). TRE(H)'nin imtiyazları aşağıdakileri icra etmektir:
- (1) Helikopter tip yetkilerinin tanzimine, temdidine veya yenilenmesine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
 - (2) TRE(H)'nin geçerli bir IR(H)'ye sahip olması koşuluyla, IR temdidine veya yenilenmesine ya da IR(H)'nin kapsamının tek motorlu helikopterlerden çok motorlu helikopterlere genişletilmesine yönelik yeterlilik kontrolleri;
 - (3) ATPL(H) tanzimine yönelik yetenek testleri;
 - (4) Kontrol pilotunun TRE olarak en az 3 yıllık süreyi tamamlamış olması koşuluyla, TRI(H) ya da SFI(H) sertifikasının tanzimine, temdidine veya yenilenmesine yönelik yetkinlik değerlendirmesi.

FCL.1010.TRE TRE — Ön koşullar

- (a) TRE(A) ve TRE(PL). Uçaklar ve dikey kalkışlı hava araçları için TRE sertifikasına başvuran adayların:
- (1) Çok pilotlu uçaklar ya da dikey kalkışlı hava araçları için, en az 500 saati sorumlu pilot olarak gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, uygunluğuna göre çok pilotlu uçaklarda ya da dikey kalkışlı hava araçlarında pilot olarak 1.500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
 - (2) Tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar için, en az 200 saati sorumlu pilot olarak gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, tek pilotlu uçaklarda pilot olarak 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
 - (3) CPL veya ATPL ve ilgili tip için TRI sertifikasına sahip olmaları;
 - (4) İlk kez düzenlenecek TRE sertifikaları için, ilgili tipte ya da ilgili tipi temsil eden bir FSTD'de, TRI, FI ya da SFI olarak en az 50 saatlik uçuş eğitimini vermiş olmaları gerekmektedir.
- (b) TRE(H). Helikopterler için TRE(H) sertifikasına başvuran adayların:
- (1) TRI(H) sertifikasına, ya da tek pilotlu tek motorlu helikopterler bağlamında ilgili tip için geçerli bir FI(H) sertifikasına sahip olmaları;
 - (2) İlk kez düzenlenecek TRE sertifikaları için, ilgili tipte ya da ilgili tipi temsil eden bir FSTD'de, TRI, FI ya da SFI olarak en az 50 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmaları;
 - (3) Çok pilotlu helikopterler için, bir CPL(H)'ye veya ATPL(H)'ye sahip olmaları ve en az 500 saati sorumlu pilot olarak gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak 1.500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları
 - (4) Tek pilotlu çok motorlu helikopterler için:
 - (i) En az 500 saati sorumlu pilot olarak gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, helikopterlerde pilot olarak 1.000 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
 - (ii) Bir CPL(H)'ye veya ATPL(H)'ye ve tatbiki mümkün olduğunda geçerli IR(H)'ye sahip olmaları;
 - (5) Tek pilotlu tek motorlu helikopterler için:
 - (i) En az 500 saati sorumlu pilot olarak gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, helikopterlerde pilot olarak 750 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
 - (ii) Bir CPL(H)'ye veya ATPL(H)'ye sahip olmaları gerekir.
 - (6) TRE(H)'nin imtiyazlarının kapsamı aynı helikopter tipinde tek pilotlu çok motorlu helikopterlerden çok pilotlu çok motorlu helikopter imtiyazlarına genişletilmeden önce, sertifika sahibi aynı tip üzerinde çok pilotlu operasyonlarda en az 100 saati tamamlamış olmalıdır.
 - (7) İlk kez çok pilotlu çok motorlu TRE sertifikasına başvuran adaylar için, adayın aynı tipte çok motorlu bir helikopterde sorumlu pilot olarak 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması halinde, (b)(3) bendinden öngörülen, çok pilotlu helikopterlerde 1.500 saatlik uçuş tecrübesi koşulu yerine getirilmiş sayılacaktır.

KISIM 4

Sınıf yetkisi kontrol pilotlarına mahsus gereklilikler — CRE

FCL.1005.CRE CRE — İmtiyazlar

CRE'nin imtiyazları tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar dışındaki tek pilotlu uçaklarda aşağıdakileri icra etmektir:

- (a) Sınıf ve tip yetkileri tanzimine yönelik yetenek testleri;
- (b) Aşağıdaki konulara yönelik yeterlilik kontrolleri:
- (1) Sınıf ve tip intibak yetkilerinin temdidini ve yenilenmesi;
 - (2) CRE'nin FCL.1010.IRE(a) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılaması koşuluyla, IR'lerin temdidini ve yenilenmesi.
 - (3) CRE'nin, uçaklarda pilot olarak en az 1.500 uçuş saatini tamamlamış olması ve FCL.1010.IRE(a)(2)'de yer alan şartları sağlaması koşuluyla EIR'a yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri.
- (c) LAPL(A) imtiyazlarının diğer uçak sınıfı ya da varyantlarına genişletilmesi için yetenek testleri.

FCL.1010.CRE CRE — Ön koşullar

CRE sertifikasına başvuran adayın:

- (a) Tek pilot imtiyazları içeren bir CPL(A), MPL(A) veya ATPL(A)'ya sahip olması ya da bu lisanslara geçmişte sahip olması ve geçerli PPL(A)'ya sahip olması;
- (b) İlgili sınıf ya da tip için bir CRI sertifikasına sahip olması;
- (c) Uçaklarda pilot olarak 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması gerekir.

KISIM 5

Aletli Uçuş Yetkisi kontrol pilotlarına mahsus gereklilikler — IRE

FCL.1005.IRE IRE — İmtiyazlar

IRE'nin imtiyazları, EIR ve IR tanzimine yönelik yetenek testlerini ve temdidine ve yenilenmesine yönelik yeterlilik kontrollerini icra etmektedir.

FCL.1010.IRE IRE — Ön koşullar

- (a) IRE(A). Uçaklar için IRE sertifikasına başvuran adayların bir IRI(A)'ya sahip olmaları ve aşağıda belirtilen gereklilikleri karşılamaları gerekir:
 - (1) Uçaklarda pilot olarak 2.000 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak;
 - (2) 250 saati öğretmenlik uçuşu olmak üzere, IFR şartlarda 450 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak.
- (b) IRE(H). Helikopterler için IRE sertifikasına başvuran adayların bir IRI(H)'ye sahip olmaları ve aşağıda belirtilen gereklilikleri karşılamaları gerekir:
 - (1) Helikopterlerde pilot olarak 2.000 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak; ve
 - (2) 200 saati öğretmen uçuşu olmak üzere, IFR şartlarda helikopterlerde 300 saatlik aletli uçuş süresini tamamlamış olmak.
- (c) IRE(As). Hava gemileri için IRE sertifikasına başvuran adayların bir IRI(As)'ye sahip olmaları ve aşağıda belirtilen gereklilikleri karşılamaları gerekmektedir:
 - (1) Hava gemilerinde pilot olarak 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak; ve
 - (2) 50 saati öğretmen olarak tamamlanmış şekilde, hava gemilerinde 100 saatlik aletli uçuş süresini tamamlamış olmak.

KISIM 6

Sentetik Uçuş Kontrol Pilotlarına mahsus gereklilikler — SFE

FCL.1005.SFE SFE — İmtiyazlar ve koşullar

- (a) SFE(A) ve SFE(PL). Uçaklar veya dikey kalkışlı hava araçları için SFE'nin imtiyazları bir FFS'de aşağıdakileri icra etmektedir:
 - (1) Uygunluğuna göre çok pilotlu uçaklar ya da dikey kalkışlı hava araçları için tip yetkilerinin tanzimine, temdidine ve yenilenmesine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri
 - (2) SFE'nin ilgili hava aracı kategorisinde FCL.1010.IRE'de öngörülen gereklilikleri karşılaması koşuluyla, IR'lerin temdidine ve yenilenmesine yönelik yeterlilik kontrolleri.
 - (3) ATPL(A) tanzimine yönelik yetenek testleri;
 - (4) Kontrol pilotunun FCL.925'de öngörülen gereklilikleri karşılaması koşuluyla, MPL tanzimine yönelik yetenek testleri;
 - (5) Kontrol pilotunun SFE olarak en az 3 yıllık süreyi tamamlamış olması koşuluyla, ilgili hava aracı kategorisinde SFI sertifikasının tanzimine, temdidine veya yenilenmesine yönelik yetkinlik değerlendirmesi.
- (b) SFE(H). Helikopterler için SFE'nin imtiyazları bir FFS'de aşağıdakileri icra etmektedir:
 - (1) Tip yetkilerinin tanzimine, temdidine veya yenilenmesine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
 - (2) SFE'nin ilgili hava aracı kategorisinde FCL.1010.IRE(b)'de öngörülen gereklilikleri karşılaması koşuluyla, IR'lerin temdidine ve yenilenmesine yönelik yeterlilik kontrolleri.
 - (3) ATPL(H) tanzimine yönelik yetenek testleri;
 - (4) Kontrol pilotunun SFE olarak en az 3 yıllık süreyi tamamlamış olması koşuluyla, SFI(H) sertifikasının tanzimine, temdidine veya yenilenmesine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri.

FCL.1010.SFE SFE — Ön koşullar

- (a) SFE(A). Uçaklar için SFE sertifikasına başvuran adayların:
 - (1) ATPL(A) sahibi olmuş olması, ilgili uçak tipinde, sınıf ya da tip yetkisine ve SFI(A) sertifikasına sahip olması;



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (2) Çok pilotlu uçaklarda pilot olarak en az 1.500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması;
 - (3) İlk kez tanzim edilecek SFE sertifikaları için, ilgili tipte SFI(A) olarak en az 50 saatlik sentetik uçuş eğitimi vermiş olmaları gerekir.
- (b) SFE(H). Helikopterler için SFE sertifikası başvurusunda bulunan adayların:
- (1) İlgili helikopter tipinde, bir ATPL(A) sahibi olmuş olması tip yetkisine ve SFI(H) sertifikasına sahip olması;
 - (2) Çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak en az 1.000 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması;
 - (3) İlk kez tanzim edilecek SFE sertifikaları için, ilgili tipte SFI(H) olarak en az 50 saatlik sentetik uçuş eğitimini tamamlamış olmaları gerekmektedir.

KISIM 7

Uçuş öğretmeni kontrol pilotuna mahsus gereklilikler - FIE

FCL.1005.FIE FIE — İmtiyazlar ve koşullar

- (a) FIE(A). Uçaklar için FIE'nin imtiyazları, ilgili öğretmenlik sertifikasına sahip olmak koşuluyla, tek pilotlu uçaklarda FI(A), CRI(A), IRI(A) ve TRI(A) sertifikalarının tanzimine, temdidine veya yenilenmesine yönelik yetkinlik değerlendirmesi icra etmektir.
- (b) FIE(H). Helikopterler için FIE'nin imtiyazları, ilgili öğretmenlik sertifikasına sahip olmak koşuluyla, tek pilotlu helikopterlerde FI(H), CRI(H), IRI(H) ve TRI(H) sertifikalarının tanzimine, temdidine veya yenilenmesine yönelik yetkinlik değerlendirmesi icra etmektir.
- (c) FIE(As), (S), (B). Planörler, motorlu planörler, balonlar ve hava gemileri için FIE'nin imtiyazları, ilgili öğretmenlik sertifikasına sahip olmak koşuluyla, ilgili hava aracı kategorisinde öğretmenlik sertifikalarının tanzimine, temdidine veya yenilenmesine yönelik yetkinlik değerlendirmesi icra etmektir.

FCL.1010.FIE FIE — Ön koşullar

- (a) FIE(A). Uçaklar için FIE sertifikasına başvuran adayların yetkinlik değerlendirmesi yapmak için:
 - (1) İlgili öğretmenlik sertifikasına sahip olmaları;
 - (2) Uçaklarda veya TMG'lerde pilot olarak 2.000 saat uçuş süresini tamamlamış olmaları;
 - (3) Öğretmenlik sertifikası için başvuran adaylara en az 100 saatlik uçuş öğretmenliği eğitimi vermiş olmaları gerekir.
- (b) FIE(H). Helikopterler için FIE sertifikasına başvuran adayların:
 - (1) İlgili öğretmenlik sertifikasına sahip olmaları;
 - (2) Helikopterlerde pilot olarak en az 2.000 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
 - (3) Öğretmenlik sertifikası için başvuran adaylara en az 100 saatlik uçuş öğretmenliği eğitimi vermiş olması gerekir.
- (c) FIE(As). Hava gemileri için FIE sertifikasına başvuran adayların:
 - (1) Hava gemilerinde olarak en az 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
 - (2) FI(AS) sertifikası için başvuran adaylara eğitim vererek en az 20 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
 - (3) İlgili öğretmenlik sertifikasına sahip olmaları gerekmektedir.
- (d) FIE(S). Planörler için FIE sertifikasına başvuran adayların:
 - (1) İlgili öğretmenlik sertifikasına sahip olmaları;
 - (2) Planörlerde veya motorlu planörlerde pilot olarak 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları; ve ayrıca
 - (3) Aşağıda belirtilen gereklilikleri yerine getirmiş olmaları gerekir:
 - (i) TMG'lerde yetkinlik değerlendirmesi icra etmek isteyen adaylar bağlamında, TMG'lerde öğretmenlik sertifikası almak için başvuran adaylara 10 saat eğitim vermiş olmaları ya da 30 kalkış işlemi sırasında eğitim vermiş olmaları;
 - (ii) Diğer adaylar bağlamında ise, öğretmenlik sertifikası almak için başvuran adaylara 10 saat eğitim vermiş olmaları ya da 30 kalkış işlemi sırasında eğitim vermiş olmaları;
- (e) FIE(B). Balonlar için FIE sertifikası başvurusunda bulunan adayların:
 - (1) İlgili öğretmenlik sertifikasına sahip olmaları;
 - (2) Balonlarda pilot olarak 350 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
 - (3) Öğretmenlik sertifikası için başvuran adaylara eğitim vererek 10 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları gerekir.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Ek 1.1

Teorik bilginin kredilendirilmesi

A. PİLOT LİSANSI TANZİMİ İÇİN TEORİK BİLGİNİN KREDİLENDİRİLMESİ - KÖPRÜ EĞİTİMİ VE SINAV GEREKLİLİKLERİ

1. LAPL, PPL, BPL ve SPL

- 1.1. LAPL tanzimi için, farklı bir hava aracı kategorisinde LAPL sahibi olan adaylar FCL.120(a)'da öngörülen ortak konulara ilişkin teorik bilgi bakımından tam olarak kredilendirilir.
- 1.2. Yukarıdaki 1.1 hükümlerine bakılmaksızın, LAPL, PPL, BPL veya SPL tanzimi için, farklı bir hava aracı kategorisinde bir lisansa sahip olan adayların aşağıda belirtilen konularda teorik bilgi eğitimi almaları ve teorik bilgi sınavlarını başarıyla geçmeleri gerekir.
 - Uçuş Prensipleri,
 - Operasyon Usulleri,
 - Uçuş Performansı ve Planlaması,
 - Hava Aracı Genel Bilgisi,
 - Seyrüsefer.
- 1.3. PPL, BPL veya SPL tanzimine yönelik olarak, aynı hava aracı kategorisinde bir LAPL sahibi olan adaylar, teorik bilgi eğitimi ve sınavı gereklilikleri bakımından tam olarak kredilendirilir.
- 1.4. 1.2'e karşın, LAPL(A) tanzimi için TMG yetkisi içeren LAPL(S) sahibi, FCL.135.A(a)(2) uyarınca tek motor pistonlu kara uçakları için yeterli teorik bilgiye sahip olduğunu göstermelidir.

2. CPL

- 2.1. CPL için başvuran ve farklı bir hava aracı kategorisinde CPL sahibi olan adayların, farklı hava aracı kategorilerinin CPL ders müfredatındaki farklılıklara yönelik olarak onaylı bir kursta köprü teorik bilgi eğitimi almaları gerekir.
- 2.2. Adayın başvurduğu hava aracı kategorisinde aşağıdaki konularda, bu Talimatta öngörülen teorik bilgi sınavlarını geçmesi gerekir.
 - 021 - Hava Aracı Genel Bilgisi: Gövde ve Sistemler, Elektrik, Motor, Acil Durum Ekipmanı,
 - 022 - Hava Aracı Genel Bilgisi: Aletler,
 - 032 - Performans (Uçak) / 034 Performans (Helikopter),
 - 070 - Operasyon Usulleri,
 - 080 - Uçuş Prensipleri.
- 2.3. Bir hava aracı kategorisinde IR teorik sınavlardan geçmiş ve aynı hava aracı kategorisinde CPL müracaatında bulunan aday, aşağıdaki konulardaki teorik bilgi gerekliliklerinden kredilendirilir:
 - İnsan Performansı,
 - Meteoroloji

3. ATPL

- 3.1. ATPL için başvuran ve farklı bir hava aracı kategorisinde ATPL sahibi olan adayların, farklı hava aracı kategorilerinin ATPL ders müfredatındaki farklılıklara yönelik olarak onaylı bir kursta köprü teorik bilgi eğitimi almaları gerekir.
- 3.2. Adayın başvurduğu hava aracı kategorisinde aşağıdaki konularda, bu Talimatta öngörülen teorik bilgi sınavlarını geçmesi gerekir.
 - 021 - Hava Aracı Genel Bilgisi: Gövde ve Sistemler, Elektrik, Motor, Acil Durum Ekipmanı,
 - 022 - Hava Aracı Genel Bilgisi: Aletler,
 - 032 - Performans (Uçak) / 034 Performans (Helikopter),
 - 070 - Operasyon Usulleri
 - 080 - Uçuş Prensipleri.
- 3.3. CPL(A) için ilgili teorik sınavlardan geçmiş ve ATPL(A) müracaatında bulunan aday, VFR Haberleşme konusundaki teorik bilgi gerekliliklerinden kredilendirilir:
- 3.4. CPL(H) için ilgili teorik sınavlardan geçmiş ve ATPL(H) müracaatında bulunan aday, aşağıdaki konulardaki teorik bilgi gerekliliklerinden kredilendirilir:
 - Hava Hukuku,
 - Uçuş Prensipleri (Helikopter)
 - VFR Haberleşme.
- 3.5. IR(A) teorik sınavlardan geçmiş ve ATPL(A) müracaatında bulunan aday, IFR Haberleşme teorik bilgi gerekliliklerinden kredilendirilir:
- 3.6. CPL(H) teorik sınavlardan geçmiş ve ATPL(H)/IR müracaatında bulunan aday, aşağıdaki konulardaki teorik bilgi gereklilikleri karşısında kredilendirilir:
 - Uçuş Prensipleri (Helikopter),
 - VFR Haberleşme.

4. IR

- 4.1. Bir hava aracı kategorisinde CPL teorik sınavlardan geçmiş ve aynı hava aracı kategorisinde IR ve EIR müracaatında bulunan aday, aşağıdaki konulardaki teorik bilgi gerekliliklerinden kredilendirilir:
 - İnsan Performansı



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- 4.2. - Meteoroloji
ATPL(H) VFR teorik sınavlardan geçmiş ve IR(H) müracaatında bulunan adayın aşağıdaki sınav konulardan geçmesi gerekir:
- Hava Hukuku Bilgisi,
 - Uçuş Planlama ve Uçuş İzleme,
 - Radyo Seyrüsefer,
 - IFR Haberleşme.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Ek 1.2

Dil Yeterliliği Derecelendirme Cetveli — Uzman, ileri ve operasyonel seviye

| Seviye | Telaffuz | Yapı | Kelime hazinesi | Akıcılık | Anlama | Etkileşim |
|-------------------------------|--|--|---|--|--|--|
| Uzman (Seviye 6) | Telaffuz, vurgu, ritim ve tonlama ilk dilden veya bölgesel farklılıktan etkilenenmiş olmakla birlikte, hemen hemen hiç bir zaman anlaşılmasın etkileşime sebebiyet vermez. | Temel ve karmaşık gramatik yapılar ve cümle kalıpları sürekli olarak iyi bir şekilde kontrol edilir. | Kelime hazinesi ve tutarlılığı aşına olunan ve olunmayan çok çeşitli konularda etkili bir şekilde iletişim kurulması için yeterlidir. Kelime hazinesi deyimsel ve teknik terminolojiyi içermektedir. | Doğal ve zahmetsiz bir şekilde uzun süre konuşabilir. Konuşmanın akışını, belirli bir noktanın vurgulanması vb. amaçlarla biçimsel etki yaratmak amacıyla ile değiştirebilir. Doğru anlatım imleçlerini ve bağlaçları doğal bir şekilde kullanabilir. | Anlama, hemen hemen tüm bağlamlarda kusursuzdur ve dilsel ve kültürel incelikleri de içermektedir. | Hemen hemen her türlü durumda kolaylıkla etkileşimde bulunabilmektedir. Sözlü ve sözsüz olarak verilmek istenilen mesajlara karşı hassastır ve bu mesajlara uygun bir şekilde cevap verebilmektedir. |
| İleri (Seviye 5) | Telaffuz, vurgu, ritim ve tonlama ilk dilden veya bölgesel farklılıktan etkilenmiş olmakla birlikte nadiren anlaşılmasın etkileşime sebebiyet verir. | Temel gramatik yapılar ve cümle kalıpları sürekli olarak iyi bir şekilde kontrol edilir. Karmaşık yapıları kullanma teşebbüsünde bulunmakla birlikte bu tür kullanımlarda anlamı bozan hatalar yapabilmektedir. | Kelime hazinesi ve tutarlılığı yaygın, sade ve iş ile ilgili konularda etkili bir şekilde iletişim kurulması için yeterlidir. Aynı anlamı taşıyan farklı sözcükler veya ifadeler sürekli ve başarılı bir şekilde kullanılmaktadır. Kelime hazinesi zaman zaman deyimseldir. | Aşına olduğu konularda nispeten kolay bir şekilde uzun süre konuşabilir ancak konuşmanın akışını biçimsel etki yaratmak amacıyla ile değiştiremez. Anlatım imleçlerini ve bağlaçları doğru bir şekilde kullanılabilir. | Anlama, konuşmacı kullanılan dile ya da karşılaşılan duruma ilişkin bir karışıklıkla karşılaştığında ya da olaylar beklenmedik bir seyir izlediğinde, ortak, somut ve iş ile ilgili konularda kusursuzdur. Çeşitli ağzları (lehçe veya aksan) ve teknik terminolojiyi anlayabilmektedir. | Yanıtlar hızlı, uygun ve bilgilendiricidir. Konuşmacı/dinleyici ilişkisini etkin bir şekilde sürdürebilmektedir. |
| Operasyonel (Seviye 4) | Telaffuz, vurgu, ritim ve tonlama ilk dilden veya bölgesel farklılıktan etkilenmektedir, ancak sadece bazı durumlarda anlaşılmasın etkileşime sebebiyet verir. | Temel gramatik yapılar ve cümle kalıpları yaratıcı bir şekilde kullanılır ve genel olarak iyi bir şekilde kontrol edilir. Bilhassa alışılmadık veya beklenmedik durumlarda hatalar oluşabilir, ancak bu hatalar anlam açısından nadiren problem çıkarır. | Kelime hazinesi ve tutarlılığı genel olarak yaygın, sade ve iş ile ilgili konularda etkili bir şekilde iletişim kurulması için yeterlidir. Bilhassa alışılmadık veya beklenmedik durumlarda kelime hazinesi eksik olduğunda başarılı bir şekilde başka sözcükler ile açıklamalar yapılabilir. | Uygun bir tarzda dil esnek olarak kullanılır. Tekrarlanmış veya formüle dayalı konuşmadan spontane etkileşime geçiş sırasında duruma bağlı olarak bir akıcılık kaybı oluşabilir, ancak bu etkili iletişime engel teşkil etmez. Anlatım imleçleri ve bağlaçları sınırlı bir şekilde kullanılabilir. İmlalar dikkat dağıtıcı değildir. | Anlama, kullanılan aksan veya ağız uluslararası kullanıcı camiası için yeterli ölçüde anlaşılır olduğunda ortak, somut ve iş ile ilgili konularda en doğru seviyede olur. Konuşmacı dilsel veya duruma bağlı bir karmaşıklık veya beklenmedik bir olayın ortaya çıkması ile karşılaştığında anlama yavaşlayabilir veya netleştirme gerektirebilir. | Yanıtlar genel olarak hızlı, uygun ve bilgilendiricidir. Beklenmedik olayların ortaya çıkmasında dahi bilgi alışverişi başlatır ve devam ettirir. Kontrol ederek, teyit ederek ve netleştirerek belirgin yanlış anlamalar ile yeterli ölçüde başa çıkabilir. |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Ek 1.3

CPL ve ATPL tanzimine yönelik eğitim kursları

1. Bu Ek'te, IR ile birlikte ya da IR olmaksızın, CPL ve ATPL tanzimine yönelik çeşitli tipteki eğitim kurslarına yönelik gereklilikler açıklanmaktadır.
2. Bir eğitim kursu esnasında başka bir ATO'ya transfer olmak isteyen bir aday, göreceği ilave eğitim saatlerinin değerlendirilmesi için yetkili otoriteye başvuracaktır.

A. ATP entegre kursu — Uçaklar

GENEL

1. ATP(A) entegre kursunun amacı, pilotları ticari hava taşımacılığındaki çok pilotlu, çok motorlu uçaklarda ikinci pilot olarak görev yapabilecek düzeyde eğitmek ve CPL(A)/IR alabilmelerini sağlamaktır.
2. ATP(A) entegre kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekir.
3. İlk defa uçuş eğitimine başlayan ya da Şikago Konvansiyonu Annex 1'e göre düzenlenmiş PPL(A) veya PPL(H) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilir. Eğer aday PPL(A) veya PPL(H) sahibi ise; kurs öncesi yapılan uçuş süresinin %50'si, en fazla 40 saate kadar ya da uçakla gece uçuş yetkisi varsa 45 saate kadar kredilendirilebilir, bu sürenin azami 20 saati çift kumanda uçuş eğitimi gerekliliği bakımından kredilendirilebilir.
4. Kurs aşağıdakilerden oluşur:
 - (a) ATPL(A) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi;
 - (b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi,
 - (c) Çok pilotlu uçakların operasyonuna yönelik MCC eğitimi.
5. ATP(A) kursunun tümünü tamamlayamayan veya başarısız olan bir aday, ilgili gereklilikleri karşıladığı takdirde daha düşük seviyede imtiyazlara sahip bir lisans ve IR almaya yönelik teorik bilgi sınavı ve yetenek testi için yetkili otoriteye başvurabilir.

TEORİK BİLGİ

6. ATP(A) teorik bilgi kursu en az 750 saatlik eğitimden oluşması gerekir.
7. MCC kursu en az 25 saat teorik bilgi eğitimi ve uygulamalarını kapsar.

TEORİK BİLGİ SINAVI

8. Aday, ATPL(A) sahibine verilmiş imtiyazlar ile uygun bir bilgi seviyesi göstermelidir.

UÇUŞ EĞİTİMİ

9. Tip yetkisi eğitimini içermeyen uçuş eğitimi, tüm gelişim testlerini içerecek ve en fazla 55 saati aletli yer süresi olabilecek şekilde toplam en az 195 saat olmalıdır. Aday, bu 195 saatte en az;
 - (a) 95 saat çift kumanda eğitimini tamamlamalıdır, bunun en fazla 55 saati aletli yer süresi olabilir.
 - (b) PIC olarak 70 saat uçuş tamamlamalıdır, bu uçuşlar VFR ve uçuştan sorumlu öğrenci pilot (SPIC) olarak yapılacak aletli uçuşlardan oluşur. Ancak SPIC olarak gerçekleştirilen aletli uçuş süresinin en fazla 20 saati PIC olarak gerçekleştirilen uçuş süresine sayılabilir.
 - (c) Kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı en az 540 km (300 NM)'lik bir VFR seyrüsefer uçuşunu da içeren, PIC olarak 50 saatlik seyrüsefer uçuş süresini tamamlamalıdır;
 - (d) 5 saat gece uçuş süresini tamamlamalıdır; bu süre en az 1 saatlik seyrüsefer uçuşunu içeren en az 3 saat çift kumanda eğitimini ve 5 yalnız kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu inişi içermelidir.
 - (e) En az aşağıdakileri içeren 115 saat aletli uçuş süresini tamamlamalıdır:
 - (1) SPIC olarak 20 saat uçuş;
 - (2) FFS'de ya da FNPT II (MCC) 'de gerçekleştirilebilecek 15 saatlik MCC eğitimi;
 - (3) 50 saatlik aletli uçuş süresi, bu sürenin en fazla,
 - (i) 25 saati bir FNPT I'de aletli yer süresi; veya
 - (ii) 40 saati bir FNPT II'de, FTD 2 'de ya da FFS'de aletli yer süresi olabilir, ancak bu sürenin azami 10 saati bir FNPT I'de gerçekleştirilebilir.
10. Temel Aletli Uçuş Modülü kurs tamamlama sertifikasına sahip olan adaylar, gerekli aletli eğitim süresi bakımından 10 saate kadar kredilendirilebilir. BITD'de tamamlanan süre kredilendirilemez;
- (f) En az dört kişi taşımaya sertifikalı ve değişken hatve açılı pervanesi ve içeri alınabilir iniş takımı bulunan bir uçakta 5 saat uçuş tamamlamalıdır.

YETENEK TESTİ

10. Uçuş eğitiminin tamamlayan adaylar, tek motorlu veya çok motorlu bir uçakta CPL(A) yetenek testine, çok motorlu bir uçakta da IR yetenek testine girecektir.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

B. ATP modüler kursu — Uçaklar

Modüler ATPL(A) kursunda teorik bilgi eğitimini tamamlayan adaylar:

- (a) Şikago Konvansiyonu Annex 1'e uygun olarak tanzim edilmiş en az PPL(A) sahibi olması; ve en az aşağıda belirtilen teorik bilgi eğitimlerini tamamlaması gerekir:
- (1) PPL(A) sahibi adaylar 650 saat;
 - (2) CPL(A) sahibi adaylar 400 saat;
 - (3) IR(A) sahibi adaylar 500 saat;
 - (4) CPL(A) ve IR(A) sahibi adaylar 250 saat.

Teorik bilgi eğitimi, ATPL(A) yetenek testine girilmeden önce tamamlanmalıdır.

C. CPL/IR entegre kursu — Uçaklar

GENEL

1. CPL(A)/IR entegre kursunun amacı; ticari hava taşımacılığında tek pilotlu tek motorlu ya da çok motorlu uçakları uçurabilecek yeterlilikte pilotlar yetiştirmek ve CPL(A)/IR almalarını sağlamaktır.
2. CPL(A)/IR entegre kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekir.
3. İlk defa uçuş eğitimine başlayan ya da Şikago Konvansiyonu Annex 1'e göre düzenlenmiş PPL(A) veya PPL(H) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilir. Eğer aday PPL(A) veya PPL(H) sahibi ise; kurs öncesi yapılan uçuş süresinin %50'si, en fazla 40 saate kadar ya da uçakla gece uçuş yetkisi varsa 45 saate kadar kredilendirilebilir, bu sürenin azami 20 saati çift kumanda uçuş eğitimi gerekliliği bakımından kredilendirilebilir.
4. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
 - (a) CPL(A) ve (IR) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi,
 - (b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi.
5. CPL/IR(A) kursunun tümünü tamamlayamayan veya başarısız olan bir aday, ilgili gereklilikleri karşıladığı takdirde daha düşük seviyede imtiyazlara sahip bir lisans ve IR almaya yönelik teorik bilgi sınavı ve yetenek testi için yetkili otoriteye başvurabilir.

TEORİK BİLGİ

6. CPL(A)/IR teorik bilgi kursu en az 500 saatlik eğitimden oluşması gerekir.

TEORİK BİLGİ SINAVI

7. Aday, CPL(A) ve IR sahiplerine verilen imtiyazlara uygun bilgi seviyesinde olduğunu sergilemelidir.

UÇUŞ EĞİTİMİ

8. Tip yetkisi eğitimini içermeyen uçuş eğitimi, tüm gelişim testlerini içerecek ve en fazla 40 saati aletli yer süresi olabilecek şekilde toplam en az 180 saat olmalıdır. Aday, bu 180 saatte en az;
 - (a) 80 saat çift kumanda eğitimini tamamlamalıdır, bunun en fazla 40 saati aletli yer süresi olabilir.
 - (b) PIC olarak 70 saat uçuş tamamlamalıdır, bu uçuşlar VFR ve uçuştan sorumlu öğrenci pilot (SPIC) olarak yapılacak aletli uçuşlardan oluşabilir ancak SPIC olarak gerçekleştirilen aletli uçuş süresinin en fazla 20 saati PIC olarak gerçekleştirilen uçuş süresine sayılabilir.
 - (c) Kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı en az 540 km (300 NM)'lik bir VFR seyrüsefer uçuşunu da içeren, PIC olarak 50 saatlik seyrüsefer uçuş süresini tamamlamalıdır;
 - (d) 5 saat gece uçuş süresini tamamlamalıdır; bu süre en az 1 saatlik seyrüsefer uçuşunu içeren en az 3 saat çift kumanda eğitimini ve 5 yalnız kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu inişi içermelidir.
 - (e) En az aşağıdakileri içeren 100 saat aletli uçuş süresini tamamlamalıdır:
 - (1) SPIC olarak 20 saat uçuş;
 - (2) 50 saatlik aletli uçuş süresi, bu sürenin en fazla,
 - (i) 25 saati bir FNPT I'de aletli yer süresi; veya
 - (ii) 40 saati bir FNPT II'de, FTD 2 'de ya da FFS'de aletli yer süresi olabilir, ancak bu sürenin azami 10 saati bir FNPT I'de gerçekleştirilebilir.
- Temel Aletli Uçuş Modülü kurs tamamlama sertifikasına sahip olan adaylar, gerekli aletli eğitim süresi bakımından 10 saate kadar kredilendirilebilir. BITD'de tamamlanan süre kredilendirilemez;
- (f) En az dört kişi taşımaya sertifikalı ve değişken hatve açılı pervanesi ve içeri alınabilir iniş takımı bulunan bir uçakta 5 saatlik uçuş tamamlamalıdır.

YETENEK TESTLERİ

9. Uçuş eğitimini tamamlayan adaylar, çok motorlu veya tek motorlu uçakta CPL(A) yetenek testine ve IR yetenek testine girecektir.

D. CPL entegre kursu — Uçaklar

GENEL

1. CPL(A) entegre kursunun amacı, pilotların CPL(A) tanzimi için gerekli yeterlilik düzeyine erişmesini sağlayacak eğitimi vermektir.
2. CPL(A) entegre kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekir.
3. İlk defa uçuş eğitimine başlayan ya da Şikago Konvansiyonu Annex 1'e göre düzenlenmiş PPL(A) veya PPL(H) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilir. Eğer aday PPL(A) veya PPL(H) sahibi ise; kurs öncesi yapılan uçuş süresinin %50'si, en fazla 40 saate kadar ya da uçakla gece uçuş yetkisi varsa 45 saate kadar kredilendirilebilir, bu sürenin azami 20 saati çift kumanda uçuş eğitimi gerekliliği bakımından kredilendirilebilir.
4. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
 - (a) CPL(A) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi,
 - (b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi.
5. CPL(A) kursunun tümünü tamamlayamayan veya başarısız olan bir aday, ilgili gereklilikleri karşıladığı takdirde daha düşük seviyede imtiyazlara sahip bir lisans almaya yönelik teorik bilgi sınavı ve yetenek testi için yetkili otoriteye başvurabilir.

TEORİK BİLGİ

6. CPL(A) teorik bilgi kursu en az 350 saatlik eğitimden oluşması gerekir.

TEORİK BİLGİ SINAVI

7. Aday, CPL(A) sahibine verilen imtiyazlara uygun bilgi seviyesinde olduğunu sergilemelidir.

UÇUŞ EĞİTİMİ

8. Tip yetkisi eğitimini içermeyen uçuş eğitimi, tüm gelişim testlerini içerecek ve en fazla 5 saati aletli yer süresi olabilecek şekilde toplam en az 150 saat olmalıdır. Aday, bu 150 saatte en az;
 - (a) 80 saat çift kumanda eğitimini tamamlamalıdır, bunun en fazla 5 saati aletli yer süresi olabilir;
 - (b) PIC olarak 70 saat uçuş tamamlamalıdır;
 - (c) Kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu iniş yapıldığı en az 540 km (300 NM)'lik bir VFR seyrüsefer uçuşunu da içeren, PIC olarak 20 saatlik seyrüsefer uçuş süresini tamamlamalıdır;
 - (d) 5 saat gece uçuş süresini tamamlamalıdır, bu süre en az 1 saatlik seyrüsefer uçuşunu içeren en az 3 saat çift kumanda eğitimini ve 5 yalnız kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu iniş içermelidir;
 - (e) 10 saat aletli uçuş eğitimini tamamlamalıdır, bunun en fazla 5 saati FNPT I'de, FTD 2'de, FNPT II'de ya da FFS'de gerçekleştirilebilir. Temel Aletli Uçuş Modülü kurs tamamlama sertifikasına sahip olan adaylar, gerekli aletli eğitim süresi bakımından 10 saate kadar kredilendirilebilir. BITD'de tamamlanan süre kredilendirilemez;
 - (f) En az dört kişi taşımaya sertifikalı ve değişken hatve açılı pervanesi ve içeri alınabilir iniş takımı bulunan bir uçakta 5 saatlik uçuş tamamlamalıdır.

YETENEK TESTİ

9. Uçuş eğitimini tamamlayan adaylar, çok motorlu veya tek motorlu uçakta CPL(A) yetenek testine girecektir.

E. CPL modüler kursu — Uçaklar

GENEL

1. CPL(A) modüler kursunun amacı; PPL(A) sahiplerine, CPL(A) almaya yönelik gerekli eğitimi vermektir.
2. CPL(A) modüler kursuna başlamadan önce aday, Şikago Konvansiyonu Annex 1'e göre düzenlenmiş PPL(A) sahibi olmalıdır.
3. Uçuş eğitimine başlamadan önce adayda şu özellikler aranır:
 - (a) 150 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak;
 - (b) Yetenek testinde çok motorlu bir uçağın kullanılacak olması durumunda, Alt Bölüm H uyarınca çok motorlu uçaklar için sınıf ya da tip intibak yetkisi tanziminin gerekliliklerini yerine getirmiş olmak.
4. CPL(A) modüler kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekir. Teorik bilgi eğitimi, sadece teorik bilgi eğitimi veren bir ATO tarafından verilebilir.
5. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
 - (a) CPL(A) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi,
 - (b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi.

TEORİK BİLGİ

6. Onaylanmış CPL(A) teorik bilgi kursu en az 250 saatlik eğitimden oluşması gerekir.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

TEORİK BİLGİ SINAVI

7. Aday, CPL(A) sahibine verilen imtiyazlara uygun bilgi seviyesinde olduğunu sergilemelidir.

UÇUŞ EĞİTİMİ

8. IR sahibi olmayan adaylar en az 25 saat çift kumanda eğitimi alacaktır; bunun 10 saati alet eğitimi olmalı, bunun da en fazla 5 saati BITD'de, FNPT I veya II'de, FTD 2'de ya da FFS'de gerçekleştirilebilecek aletli yer eğitimi olabilir.
9. Geçerli IR(A) sahipleri çift kumanda alet eğitim süresi açısından tam olarak kredilendirilirler. Geçerli IR(H) sahipleri çift kumanda alet eğitimi açısından 5 saate kadar kredilendirilebilirler; bu durumda en az 5 saat çift kumanda alet eğitim süresi uçakta tamamlanmalıdır. Temel Aletli Uçuş Modülü Kurs Tamamlama Sertifikasına sahip olan adaylar, gerekli aletli eğitim süresi bakımından 10 saate kadar kredilendirilebilir.
10. (a) Geçerli IR sertifikası sahibi adaylar, en az 15 saat çift kumanda görerek uçuş eğitimi alacaklardır.
(b) Uçaklar için gece uçuş yetkisine sahip olmayan adaylar ilave olarak, en az 5 saatlik gece uçuş eğitimi tamamlamalıdır, bu süre en az 1 saatlik seyrüsefer uçuşunu içeren en az 3 saat çift kumanda eğitimini ve 5 yalnız kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu iniş içermelidir.
11. En az dört kişi taşımaya sertifikalı ve değişken hatve açılı pervanesi ve içeri alınabilir iniş takımı bulunan bir uçakta en az 5 saatlik uçuş eğitimini tamamlamalıdır.

TECRÜBE

12. CPL(A) için başvuran adayın en az 200 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması gerekir. Bu 200 saat en az:
- (a) PIC olarak 100 saatlik seyrüsefer uçuş süresini kapsamalıdır; bunun 20 saati PIC olarak tamamlanmış seyrüsefer uçuşu olmalı ve kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı en az 540 km (300 NM)'lik bir VFR seyrüsefer uçuşunu içermelidir,
- (b) 5 saat gece uçuş süresini kapsamalıdır; bu süre, en az 1 saatlik seyrüsefer uçuşunu içeren en az 3 saat çift kumanda eğitimini ve 5 yalnız kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu iniş içermelidir;
- (c) 10 saat aletli uçuş eğitimini kapsamalıdır, bunun en fazla 5 saati FNPT I veya FNPT II ya da FFS'de aletli yer saati olarak gerçekleştirilebilir. Temel Aletli Uçuş Modülü kurs tamamlama sertifikasına sahip olan adaylar, gerekli aletli eğitim süresi bakımından 10 saate kadar kredilendirilebilir. BITD'de tamamlanan süre kredilendirilemez;
- (d) Yetenek testi için çok motorlu bir uçak kullanıldıysa, çok motorlu bir uçakta tamamlanmış 6 saat uçuş süresini kapsamalıdır.
- (e) Diğer hava aracı kategorilerinde PIC olarak gerçekleştirilen uçuş süresi aşağıda belirtilen durumlarda 200 saatlik uçuş süresine sayılabilir:
- (i) Başvuru sahibinin PPL(H) sahibi olması durumunda helikopterlerdeki uçuşların 30 saati; ya da
- (ii) Başvuru sahibinin CPL(H) sahibi olması durumunda helikopterlerdeki uçuşların 100 saati; ya da
- (iii) TMG'lerde veya planörlerdeki uçuşların 30 saati; ya da
- (iv) Başvuru sahibinin PPL(As) sahibi olması durumunda hava gemilerindeki uçuşların 30 saati; ya da
- (v) Başvuru sahibinin CPL(As) sahibi olması durumunda hava gemilerindeki uçuşların 60 saati.

YETENEK TESTİ

13. Uçuş eğitiminin ve ilgili tecrübe gerekliliklerinin tamamlanması sonrasında aday, çok motorlu veya tek motorlu uçakta CPL(A) yetenek testine girecektir.

F. ATP/IR entegre kursu — Helikopterler

GENEL

1. ATP(H)/IR entegre kursunun amacı, pilotları ticari hava taşımacılığındaki çok pilotlu, çok motorlu helikopterlerde ikinci pilot olarak görev yapabilecek düzeyde eğitmek ve CPL(H)/IR alabilmelerini sağlamaktır.
2. ATP(H)/IR entegre kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekir.
3. İlk defa uçuş eğitimine başlayan ya da Şikago Konvansiyonu Annex 1 ekine göre düzenlenmiş PPL(H) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilecektir. PPL(H) sahibi adayların sahip oldukları tecrübenin %50'si, aşağıda belirtilen sınırlamalara tabi olmak kaydıyla kredilendirilecektir:
- (a) En fazla 20 saat çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 40 saate kadar; veya
- (b) Adayın helikopter gece uçuşu yetkisine sahip olması durumunda, en fazla 25 saat çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 50 saate kadar.
4. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
- (a) ATPL(H) ve IR bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi;
- (b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi ve
- (c) Çok pilotlu helikopterlerin operasyonuna yönelik MCC eğitimi.
5. ATP(H)/IR kursunun tümünü tamamlayamayan veya başarısız olan bir aday, ilgili gereklilikleri karşıladığı takdirde daha düşük seviyede imtiyazlara sahip bir lisans ve (IR) almaya yönelik teorik bilgi sınavı ve yetenek testi için yetkili otoriteye başvurabilir.

TEORİK BİLGİ



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

6. ATP(H)/IR teorik bilgi kursu en az 750 saatlik eğitimden oluşur.
7. MCC kursu en az 25 saat teorik bilgi eğitimi ve uygulamalarını kapsar.

TEORİK BİLGİ SINAVI

8. Aday, ATPL(H) ve IR sahibine verilmiş imtiyazlar ile uygun bir bilgi seviyesi sergilemelidir.

UÇUŞ EĞİTİMİ

9. Uçuş eğitimi tüm gelişim/ilerleme testlerini içerecek şekilde toplamda en az 195 saatten oluşacaktır. Adaya, bu 195 saatte en az;
 - (a) Aşağıdakileri içeren 140 saatlik çift kumanda eğitimi verilecektir;
 - (1) 75 saati görerek eğitimden oluşacak ve aşağıdakileri içerebilecektir
 - (i) C/D seviyesinde, helikopterlere yönelik FFS'de 30 saat; veya
 - (ii) FTD 2,3'de 25 saat; veya
 - (iii) Helikopterlere yönelik FNPT II/III'de 20 saat; veya
 - (iv) Uçakta veya TMG'de 20 saat.
 - (2) 50 saatlik aletli eğitim aşağıdakileri içerebilecektir:
 - (i) Helikopterlere yönelik FFS'de veya FTD 2,3'de veya FNPT II/III'de en fazla 20 saat; veya
 - (ii) En az helikoptere yönelik FNPT 1'de ya da uçakta 10 saat;
 - (3) Helikopterlere yönelik FFS ya da FTD 2,3(MCC) veya FNPT II/III(MCC) kullanarak, 15 saatlik MCC.
Uçuş eğitimi için kullanılan helikopterin görerek eğitim için kullanılan helikopterlere yönelik FFS'den farklı bir tipte olması halinde, azami kredi, helikopterlere yönelik FNPT II/III için tahsis edilmiş olan ile sınırlı olacaktır;
 - (b) 40 saati SPIC olarak gerçekleştirilebilecek şekilde sorumlu pilot (PIC) olarak 55 saat. En azından 14 saatlik yalnız gündüz uçuşu ve 1 saatlik yalnız gece uçuşu yapılmalıdır;
 - (c) En az 10 saati sorumlu öğrenci pilot (SPIC) olarak uçulacak şekilde 50 saat seyrüsefer uçuşu yapılacaktır. SPIC olarak yapılacak uçuşlardan biri kalkış havaalanından farklı iki havaalanına tam duruşlu inişlerin yapıldığı en az 185 km'lik (100 nm) bir VFR seyrüsefer uçuşunu içerir.;
 - (d) Helikopterlerde 5 saatlik gece uçuş süresi; bu sürede en az 1 saati seyrüsefer ve 5 yalnız gece meydan turu olmak üzere 3 saatlik çift kumanda eğitimi tamamlanacaktır. Her meydan turu bir kalkış ve bir iniş içerecektir;
 - (e) Aşağıdakilerden oluşan 50 saatlik çift kumanda alet süresi:
 - (i) 10 saat temel aletli eğitim süresi; ve
 - (ii) 40 saatlik Aletli Uçuş Yetkisi (IR) eğitimi; bu eğitimin en az 10 saati çok motorlu IFR sertifikalı helikopterde olacaktır.

YETENEK TESTLERİ

10. İlgili uçuş eğitimini tamamlayan adayların çok motorlu bir helikopterde CPL(H) yetenek testine, IFR sertifikalı çok motorlu bir helikopterde ise IR yetenek testine girmesi ve MCC eğitimi gerekliliklerini yerine getirmesi gerekir.

G. ATP entegre kursu — Helikopterler

GENEL

1. ATP(H) entegre kursunun amacı, pilotları ticari hava taşımacılığında çok pilotlu, çok motorlu helikopterlerde, VFR imtiyazları ile sınırlı olacak ikinci pilot olarak görev yapabilecek düzeyde eğitmek ve CPL(H) alabilmelerini sağlamaktır.
2. ATP(H) entegre kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekir.
3. İlk defa uçuş eğitimine başlayan ya da Şikago Konvansiyonu Annex 1 ekine göre düzenlenmiş PPL(H) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilir. PPL(H) sahibi adayların sahip oldukları tecrübenin %50'si, aşağıda belirtilen sınırlamalara tabi olmak kaydıyla kredilendirilir:
 - (a) En fazla 20 saati çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 40 saate kadar; veya
 - (b) Adayın helikopter geçme uçuşu yetkisine sahip olması durumunda, en fazla 25 saati çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 50 saate kadar.
4. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
 - (a) ATPL(H) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi;
 - (b) Görerek ve temel aletli uçuş eğitimi; ve
 - (c) Çok pilotlu helikopterlerin operasyonuna yönelik MCC eğitimi.
5. ATP(H) kursunun tümünü tamamlayamayan veya başarısız olan bir aday ilgili gereklilikleri karşılayabildiği takdirde daha düşük seviyede imtiyazlara sahip bir lisans almaya yönelik teorik bilgi sınavı ve yetenek testi için yetkili otoriteye başvurabilir.

TEORİK BİLGİ



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

6. ATP(H) teorik bilgi kursunun en az 650 saatlik eğitimden oluşması gerekir.
7. MCC kursu en az 20 saat teorik bilgi eğitimi ve alıştırmalarını kapsar.

TEORİK BİLGİ SINAVI

8. Aday, ATPL(H) sahibine verilmiş imtiyazlar ile uygun bir bilgi seviyesi sergilemelidir.

UÇUŞ EĞİTİMİ

9. Uçuş eğitimi tüm gelişim/ilerleme testlerini içerecek şekilde toplamda en az 150 saatten oluşacaktır. Adaya, bu 150 saatte en az;
 - (a) Aşağıdakileri içeren 95 saatlik çift kumanda eğitimi verilecektir;
 - (i) 75 saati görerek eğitimden oluşacak ve aşağıdakileri içerebilecektir
 - (1) C/D seviyesinde, helikopterlere yönelik FFS'de 30 saat; veya
 - (2) FTD 2,3 helikopterde 25 saat; veya
 - (3) Helikopterlere yönelik FNPT II/III'de 20 saat; veya
 - (4) Uçakta veya TMG'de 20 saat.
 - (ii) 10 saatlik temel aletli eğitim, en az helikoptere yönelik FNPT 1'de ya da uçakta 5 saatlik eğitimi içerebilir;
 - (iii) Helikopter FFS ya da FTD 2,3(MCC) veya FNPT II/III(MCC) kullanarak, helikopterlere yönelik 10 saatlik MCC.

Uçuş eğitimi için kullanılan helikopterin görerek eğitim için kullanılan helikopterlere yönelik FFS'den farklı bir tipte olması halinde, azami kredi, helikopterlere yönelik FNPT II/III için tahsis edilmiş olan ile sınırlı olacaktır;
 - (b) 40 saati SPIC olarak gerçekleştirilebilecek şekilde sorumlu pilot (PIC) olarak 55 saat. En azından 14 saatlik yalnız gündüz uçuşu ve 1 saatlik yalnız gece uçuşu yapılmalıdır;
 - (c) En az 10 saati sorumlu öğrenci pilot (SPIC) ve kalkış havaalanından farklı iki havaalanına tam duruşlu inişlerin yapıldığı en az 185 km'lik (100 NM) bir VFR seyrüsefer uçuşunu içerecek şekilde 50 saat seyrüsefer uçuşu yapılmalıdır;
 - (d) Helikopterlerde 5 saatlik gece uçuş süresi; bu sürede en az 1 saati seyrüsefer ve 5 yalnız gece meydan turu olmak üzere 3 saatlik çift kumanda eğitimi tamamlanacaktır. Her meydan turu bir kalkış ve bir iniş içerecektir.

YETENEK TESTLERİ

10. Eğitiminin tamamlayan aday, çok motorlu bir helikopterde CPL(H) yetenek testine girer ve MCC gerekliliklerini karşılar.

H. ATP modüler kursu — Helikopterler

GENEL

1. Teorik bilgi eğitimlerini modüler bir kursta tamamlamış olan ve ATPL(H) başvurusunda bulunan adaylar, en az bir PPL(H)'ye sahip olmalı ve 18 ay içerisinde en az aşağıda belirtilen eğitim saatlerini tamamlamalıdır:
 - (a) Şikago Konvansiyonu Annex 1 eki uyarınca tanzim edilmiş bir PPL(H)'ye sahip olan adaylar için: 550 saat;
 - (b) CPL(H) sahibi adaylar için: 300 saat.
2. Teorik bilgi eğitimlerini modüler bir kursta tamamlamış olan ve ATPL(H)/IR başvurusunda bulunan adaylar, en azından bir PPL(H) sahibi olmalı ve en az aşağıdaki eğitim saatlerini tamamlamalıdır:
 - (a) PPL(H) sahibi adaylar : 650 saat;
 - (b) CPL(H) sahibi adaylar : 400 saat;
 - (c) IR(H) sahibi adaylar : 500 saat;
 - (d) CPL(H) ve IR(H) sahibi adaylar : 250 saat.

İ. CPL/IR entegre kursu — Helikopterler

GENEL

1. CPL(H)/IR entegre kursunun amacı, pilotları tek pilotlu çok motorlu helikopterde görev yapmak üzere gerekli olan yeterlilik seviyesinde eğitmek ve çok motorlu helikopter CPL(H)/IR elde etmelerini sağlamaktır.
2. CPL(H)/IR entegre kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekmektedir.
3. İlk defa uçuş eğitimine başlayan ya da Şikago Konvansiyonu Annex 1 ekine göre düzenlenmiş PPL(H) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilecektir. PPL(H) sahibi adayların sahip oldukları tecrübenin %50'si, aşağıda belirtilen sınırlamalara tabi olmak kaydıyla kredilendirilir:
 - (a) En fazla 20 saati çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 40 saate kadar; veya



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (b) Adayın helikopter gece uçuşu yetkisine sahip olması durumunda, en fazla 25 saati çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 50 saate kadar.
4. Kurs aşağıdaki konuları kapsayacaktır:
- (a) CPL(H) ve IR bilgi düzeyine ve ilk çok motorlu helikopter tip intibak yetkisine yönelik teorik bilgi eğitimi; ve
- (b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi.
5. CPL(H)/IR kursunun tümünü tamamlayamayan veya başarısız olan bir aday öngörülen gereklilikleri karşılamaması durumunda, daha düşük seviyede imtiyazlara sahip bir lisans ve aletli uçuş yetkisi (IR) almaya yönelik teorik bilgi sınavı ve yetenek testi için yetkili otoriteye başvurabilir.

TEORİK BİLGİ

6. CPL(H)/IR teorik bilgi kursunun en az 500 saatlik teorik eğitimden oluşması gerekmektedir.

TEORİK BİLGİ SINAVI

7. Aday, CPL(H) ve IR sahibine verilmiş imtiyazlara uygun bir bilgi seviyesine sahip olduğunu gösterecektir.

UÇUŞ EĞİTİMİ

8. Uçuş eğitimi tüm gelişim/ilerleme testlerini içerecek şekilde toplamda en az 180 saatten oluşacaktır. Bu 180 saat içerisinde adaylar en az aşağıdakileri tamamlamak zorundadır:

- (a) Aşağıdakileri içeren 125 saatlik çift kumanda eğitimi ;
- (i) 75 saati görerek eğitimden oluşacak ve aşağıdakileri içerebilecektir:
- (1) C/D seviyesinde helikopter FFS'inde 30 saat; veya
- (2) Helikopter FTD 2,3'de 25 saat; veya
- (3) Helikopter FNPT II/III'de 20 saat; veya
- (4) Uçakta veya TMG'de 20 saat.
- (ii) 50 saatlik aletli eğitim aşağıdakileri içerebilecektir:
- (1) Helikopter FFS veya FTD 2,3 veya FNPT II, III'de en fazla 20 saat; veya
- (2) Helikopter FNPT I'de ya da uçakta en az 10 saat.

Uçuş eğitimi için kullanılan helikopterin görerek eğitim için kullanılan helikoptere yönelik FFS'den farklı bir tipte olması halinde, azami kredi, helikoptere yönelik FNPT II/III için tahsis edilmiş olan ile sınırlı olacaktır.

- (b) 40 saati SPIC olarak gerçekleştirilebilecek şekilde 55 saat sorumlu pilot uçuşu (PIC). En az 14 saatlik yalnız gündüz uçuşu ve 1 saatlik yalnız gece uçuşu yapılmalıdır;
- (c) 10 saatlik çift kumanda seyrüsefer uçuşu;
- (d) Kurs süresince, kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı en az 185 km (100 NM)'lik VFR seyrüsefer uçuşu içeren, sorumlu pilot olarak 10 saatlik seyrüsefer uçuş süresi;
- (e) Helikopterlerde 5 saatlik gece uçuş süresi; bu sürede en az 1 saati seyrüsefer ve 5 yalnız gece meydan turu olmak üzere 3 saatlik çift kumanda eğitimi tamamlanacaktır. Her meydan turu bir kalkış ve bir iniş içerecektir;
- (f) Aşağıdakilerden oluşan 50 saatlik çift kumanda alet süresi:
- (i) 10 saat temel aletli eğitim süresi; ve
- (ii) 40 saatlik Aletli Uçuş Yetkisi (IR) eğitimi ve en az 10 saati çok motorlu IFR sertifikalı helikopterde olacaktır.

YETENEK TESTİ

9. Uçuş eğitiminin tamamlanmasından sonra aday, tek motorlu veya çok motorlu helikopterde CPL(H) yetenek testine ve IFR sertifikalı çok motorlu bir helikopterde IR yetenek testine girer.

J. CPL entegre kursu — Helikopterler

GENEL

1. CPL(H) entegre kursunun amacı, pilotların CPL(H) tanzimi için gerekli yeterlilik düzeyine erişmesini sağlayacak eğitimi vermektir.
2. CPL(H) entegre kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekir.
3. İlk defa uçuş eğitimine başlayan ya da Şikago Konvansiyonu Annex 1 ekine göre düzenlenmiş PPL(H) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilecektir. PPL(H) sahibi adayların sahip oldukları tecrübenin %50'si, aşağıda belirtilen sınırlamalara tabi olmak kaydıyla kredilendirilecektir:
- (a) En fazla 20 saati çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 40 saate kadar; veya
- (b) Adayın helikopter gece uçuşu yetkisine sahip olması durumunda, en fazla 25 saati çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 50 saate kadar.
4. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
- (a) CPL(H) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi ve
- (b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

5. CPL(H) kursunun tümünü tamamlayamayan veya başarısız olan bir aday öngörülen gereklilikleri karşılaması halinde daha düşük seviyede imtiyazlara sahip bir lisans almaya yönelik teorik bilgi sınavı ve yetenek testi için yetkili otoriteye başvurabilir.

TEORİK BİLGİ

6. Onaylı CPL(H) teorik bilgi kursunun en az 350 saatlik eğitimden, adayın PPL(H)'ye sahip olması durumunda ise en az 200 saatlik eğitimden oluşması gerekir.

TEORİK BİLGİ SINAVI

7. Aday, CPL(H) sahibine verilmiş imtiyazlar ile uygun bir bilgi seviyesi sergileyecektir.

UÇUŞ EĞİTİMİ

8. Uçuş eğitimi, tüm gelişim testlerini içerecek ve en fazla 5 saati aletli yer süresi olabilecek şekilde toplam en az 135 saati kapsayacaktır. 135 saat uçuş eğitimi içerisinde adaylar en az aşağıdakileri tamamlamak zorundadır:

- (a) Aşağıdakileri içeren 85 saatlik çift kumanda eğitimi verilecektir;
- (i) 75 saate kadar görerek eğitimden oluşabilecek ve aşağıdakileri içerecektir:
- (1) Helikopterlere yönelik C/D seviyesinde, FFS'de 30 saat; veya
- (2) Helikoptere yönelik FTD 2,3 de 25 saat; veya
- (3) Helikopterlere yönelik FNPT II/III'de 20 saat; veya
- (4) Uçakta veya TMG'de 20 saat.
- (ii) 10 saati aletli eğitimden oluşabilecek ve 5 saate kadarı helikoptere yönelik FNPT I'de ya da uçakta uçabilecektir.

Uçuş eğitimi için kullanılan helikopterin görerek eğitim için kullanılan helikopterlere yönelik FFS'den farklı bir tipte olması halinde, azami kredilendirme, helikopterlere yönelik FNPT II/III için tahsis edilmiş olan ile sınırlıdır.

- (b) 35 saati SPIC olarak gerçekleştirilebilecek şekilde 50 saat sorumlu pilot (PIC) uçuşu. En az 14 saatlik yalnız gündüz uçuşu ve 1 saatlik yalnız gece uçuşu yapılmalıdır;
- (c) 10 saatlik çift kumanda seyrüsefer uçuşu;
- (d) Kurs süresince, kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı en az 185 km (100 NM)'lik VFR seyrüsefer uçuşu içeren, sorumlu pilot olarak 10 saatlik seyrüsefer uçuş süresi;
- (e) Helikopterlerde 5 saatlik gece uçuş süresi; bu sürede en az 1 saati seyrüsefer ve 5 yalnız gece meydan turu olmak üzere 3 saatlik çift kumanda eğitimi tamamlanacaktır. Her meydan turu bir kalkış ve bir inişi içerir;
- (f) En az 5 saat helikopterde olmak üzere, 10 saatlik aletli çift kumanda eğitim süresi.

YETENEK TESTİ

9. İlgili uçuş eğitiminin tamamlanmasından sonra aday CPL(H) yetenek testine girmelidir.

K. CPL modüler kursu — Helikopterler

GENEL

1. Modüler CPL(H) kursunun amacı, PPL(H) sahiplerine CPL(H) tanzimi için gerekli yeterlilik düzeyine erişmelerini sağlayacak eğitimi vermektir.
2. CPL(H) modüler kursuna başlamadan önce aday Şikago Konvansiyonu Annex 1 ekine göre düzenlenmiş PPL(H) sahibi olmalıdır.
3. Uçuş eğitimine başlamadan önce adayda şu özellikler aranır:
- (a) Helikopterde 155 saat uçmuş olmak. Bu süre içinde, 10 saati seyrüsefer uçuşu olacak şekilde 50 saat sorumlu pilot (PIC) olarak uçulmuş olmalıdır. Diğer hava aracı kategorilerinde PIC olarak uçulmuş olan süreleri Bölüm K par. 11'de tanımlanan 155 saat için sayılabilir,
- (b) Yetenek testinde çok motorlu bir helikopter kullanılacaksa FCL.725 ve FCL.720.H gerekliliklerini karşılamış olacaktır.
4. CPL(H) modüler kursuna katılmak isteyen adayların, tüm uçuş eğitim aşamalarını bir ATO'da sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekir. Teorik bilgi eğitimi sadece teorik bilgi eğitimi veren bir ATO tarafından da verilebilir.
5. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
- (a) CPL(H) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi ve
- (b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi.

TEORİK BİLGİ

6. Onaylanmış CPL(H) teorik bilgi kursu en az 250 saatlik eğitimden oluşacaktır.

TEORİK BİLGİ SINAVI

7. Aday, CPL(H) sahibine verilmiş imtiyazlar ile uygun bir bilgi seviyesi sergileyecektir.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- UÇUŞ EĞİTİMİ**
8. IR sahibi olmayan adayların, aşağıda belirtilen süreleri de içerecek şekilde, en az 30 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi almaları gerekir:
- (a) 5 saati helikopterlere yönelik bir FFS veya FTD 2,3 veya FNPT II, III'de olacak şekilde 20 saatlik görerek eğitim;
- (b) 5 saati helikopterlere yönelik FTD I veya FNPT I'de veya uçakta olacak şekilde 10 saatlik alet eğitimi.
9. Geçerli IR(H) sahibi olan adaylar, çift kumanda aletli eğitim süresi açısından tam olarak kredilendirilirler. Geçerli IR(A) sahibi adaylar, çift kumanda aletli eğitim süresinin en az 5 saatini helikopterde tamamlayacaklardır.
10. Helikopterler için gece uçuş yetkisine sahip olmayan adaylara ilave olarak, en azından 5 saatlik gece uçuş eğitimi verilmeli ve bu süre en az 1 saat seyrüsefer olan 3 saatlik, çift kumanda eğitimi ve 5 yalnız gece turunu içerecek şekilde tamamlanır. Her meydan turu kalkış ve iniş içerir.

- TECRÜBE**
11. CPL(H) başvurusunda bulunan adayların en az 185 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları gerekmektedir. Bu süre içindeki 50 saatlik sorumlu pilot süresinin 10 saati seyrüsefer uçuşu olmalı ve sorumlu pilot olarak farklı iki meydana tam duruşlu iniş yapıldığı en az 185 km (100 NM)'lik VFR seyrüsefer uçuşunu da içermelidir. Diğer hava aracı kategorilerinde sorumlu pilot olarak gerçekleştirilen uçuş süresi aşağıda belirtilen durumlarda 185 saatlik uçuş süresine sayılabilecektir:
- (a) Başvuru sahibinin PPL(A)'ya sahip olması durumunda uçaklarda 20 saat; ya da
- (b) Başvuru sahibinin CPL(A)'ye sahip olması durumunda uçaklarda 50 saat; ya da
- (c) TMG'lerde veya planörlerde 10 saat; ya da
- (d) Başvuru sahibinin PPL(As)'ye sahip olması durumunda hava gemilerinde 20 saat; ya da
- (e) Başvuru sahibinin CPL(As)'ye sahip olması durumunda hava gemilerinde 50 saat.

- YETENEK TESTİ**
12. İlgili uçuş eğitiminin ve gerekli tecrübenin tamamlanmasının ardından aday CPL(H) yetenek testine girmelidir.

L. CPL/IR entegre kursu — Hava Gemileri

GENEL

1. CPL(As)/IR entegre kursunun amacı, pilotları hava gemilerinde görev yapmak üzere gerekli olan yeterlilik seviyesinde eğitmek ve CPL(As)/IR elde etmelerini sağlamaktır.
2. CPL(As)/IR entegre kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekmektedir.
3. İlk defa uçuş eğitimine başlayan ya da Şikago Anlaşmasının Annex 1 ekine göre düzenlenmiş PPL(As), PPL(A) veya PPL(H) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilecektir. PPL(As), PPL(A) ya da PPL(H) sahibi adayların sahip oldukları tecrübenin %50'si, aşağıda belirtilen sınırlamalara tabi olmak kaydıyla kredilendirilecektir:
- (a) En fazla 5 saati çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 10 saate kadar; veya
- (b) Adayın hava gemisi gece uçuşu yetkisine sahip olması durumunda, en fazla 7 saati çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 15 saate kadar.
4. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
- (a) CPL(As) ve IR bilgi düzeyine ve ilk hava gemisi tip intibak yetkisine yönelik teorik bilgi eğitimi; ve
- (b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi.
5. CPL/IR(As) kursunun tümünü tamamlayamayan bir aday daha düşük seviyede imtiyazlara sahip bir lisans ve öngörülen gereklilikleri karşılayabildiği takdirde aletli uçuş yetkisi (IR) almaya yönelik teorik bilgi sınavı ve yetenek testi için yetkili otoriteye başvurabilecektir.

TEORİK BİLGİ

6. CPL(As)/IR teorik bilgi kursunun en az 500 saatlik eğitimden oluşması gerekmektedir.

TEORİK BİLGİ SINAVI

7. Aday, CPL(As) ve IR sahibine verilmiş imtiyazlar ile uygun bir bilgi seviyesi sergileyecektir.

UÇUŞ EĞİTİMİ

8. Uçuş eğitimi tüm gelişim/ilerleme testlerini içerecek şekilde toplamda en az 80 saatten oluşacaktır. Bu 80 saat içerisinde adaylar en azından şunları tamamlamak zorundadır:
- (a) Aşağıdakileri içeren 60 saatlik çift kumanda eğitimi verilecektir;
- (i) 30 saati görerek eğitimden oluşacak ve aşağıdakileri içerebilecektir:
- (1) Hava gemilerine yönelik FFS'de 12 saat; veya
- (2) Hava gemilerine yönelik FTD'de 10 saat; veya
- (3) Hava gemilerine yönelik FNPT II/III'de 8 saat; veya
- (4) Uçakta, helikopterde veya TMG'de 8 saat;
- (ii) Aşağıdakileri de içerebilecek şekilde 30 saatlik aletli eğitim:
- (1) Hava gemilerine yönelik FFS'de veya FTD 2,3'de veya FNPT II, III'de en fazla 12 saat; veya



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (2) En azından helikoptere yönelik FTD 1'de, FNPT 1'de ya da uçahta 6 saat.
Uçuş eğitimi için kullanılan hava gemisinin görerek eğitim için kullanılan helikopterlere yönelik FFS'den farklı bir tipte olması halinde, azami kredi, 8 saat ile sınırlı olacaktır;
- (b) 5 saati SPIC olarak gerçekleştirilebilecek şekilde sorumlu pilot olarak 20 saat. En azından 14 saatlik yalnız gündüz uçuşu ve 1 saatlik yalnız gece uçuşu yapılmalıdır;
- (c) Kurs süresince, varış hava meydanına iki tam duruşlu inişin yapıldığı en az 90 km (50 NM)'lik VFR seyrüsefer uçuşu içeren, sorumlu pilot olarak 5 saatlik seyrüsefer uçuş süresi;
- (d) Hava gemisinde 5 saatlik gece uçuş süresi; bu sürede en az 1 saati seyrüsefer ve 5 yalnız gece turu olmak üzere 3 saatlik çift kumanda eğitimi tamamlanacaktır. Her tur bir kalkış ve bir iniş içerecektir;
- (e) Aşağıdakilerden oluşan 30 saatlik çift kumanda alet süresi:
- (i) 10 saat temel aletli eğitim süresi; ve
- (ii) Çok motorlu IFR sertifikalı hava gemisinde en az 10 saat içerecek olan 20 saatlik Aletli Uçuş Yetkisi (IR) Eğitimi.

YETENEK TESTİ

9. Uçuş eğitiminin tamamlanması sonrasında, aday, tek motorlu veya çok motorlu hava gemisinde CPL(As) yetenek testine ve IFR sertifikalı çok motorlu bir hava gemisinde de IR yetenek testine girecektir.

M. CPL entegre kursu — Hava Gemileri

GENEL

1. Entegre CPL(A) kursunun amacı, pilotların CPL(As) tanzimi için gerekli yeterlilik düzeyine erişmesini sağlayacak eğitimi vermektir.
2. CPL(As) entegre kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekmektedir.
3. İlk defa uçuş eğitimine başlayan ya da Şikago Anlaşmasının Annex 1 ekine göre düzenlenmiş PPL(As), PPL(A) veya PPL(H) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilecektir. PPL(As), PPL(A) ya da PPL(H) sahibi adayların sahip oldukları tecrübenin %50'si, aşağıda belirtilen sınırlamalara tabi olmak kaydıyla kredilendirilecektir:
- (a) En fazla 5 saati çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 10 saate kadar; veya
- (b) Adayın hava gemisi geçiş yetkisine sahip olması durumunda, en fazla 7 saati çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 15 saate kadar.
4. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
- (a) CPL(As) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi; ve
- (b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi.
5. CPL(As) kursunun tümünü tamamlayamayan bir aday öngörülen gereklilikleri karşılayabildiği takdirde daha düşük seviyede imtiyazlara sahip bir lisans almaya yönelik teorik bilgi sınavı ve yetenek testi için yetkili otoriteye başvurabilecektir

TEORİK BİLGİ

6. Onaylı CPL(As) teorik bilgi kursunun en azından 350 saatlik eğitimden, adayın PPL'ye sahip olması durumunda ise en azından 200 saatlik eğitimden oluşması gerekmektedir.

TEORİK BİLGİ SINAVI

7. Aday, CPL(As) sahibine verilmiş imtiyazlar ile uygun bir bilgi seviyesi sergileyecektir.

UÇUŞ EĞİTİMİ

8. Uçuş eğitimi, tüm gelişim testlerini içerecek ve en fazla 5 saati aletli yer süresi olabilecek şekilde toplam en az 50 saati kapsayacaktır. Toplam 50 saat içerisinde adaylar en azından şunları tamamlamak zorundadır:
- (a) En fazla 5 saati aletli yer süresi olabilecek 30 saat çift kumanda eğitimini
- (b) 20 saat sorumlu pilot olarak;
- (c) 5 saatlik çift kumanda seyrüsefer uçuşu;
- (d) Kurs süresince, varış hava meydanına iki tam duruşlu inişin yapıldığı en az 90 km (50 NM)'lik VFR seyrüsefer uçuşu içeren, sorumlu pilot olarak 5 saatlik seyrüsefer uçuş süresi;
- (e) Hava gemisinde 5 saatlik gece uçuş süresi; bu sürede en az 1 saati seyrüsefer ve 5 yalnız gece turu olmak üzere 3 saatlik çift kumanda eğitimi tamamlanacaktır. Her tur bir kalkış ve bir iniş içerecektir;
- (f) Hava gemisinde en az 5 saat olmak üzere, 10 saatlik aletli çift kumanda eğitim süresi.

YETENEK TESTİ

9. İlgili uçuş eğitiminin tamamlanmasının ardından adayın CPL(As) yetenek testine girmesi gerekmektedir.

N. CPL modüler kursu — Hava Gemileri

GENEL

1. Modüler CPL(A) kursunun amacı, PPL(As) sahiplerine CPL(As) almaya yönelik gerekli eğitimi vermektir.
2. CPL(As) modüler kursuna başlamadan önce aday:



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (a) Şikago Anlaşmasının Annex 1 eki uyarınca tanzim edilmiş bir PPL(As)'ye sahip olmalı;
 - (b) Hava gemilerinde pilot olarak, 50 saatlik seyrüsefer uçuşunu da içermek kaydıyla, en azından 100 saatli sorumlu pilot olarak gerçekleştirilecek, 200 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmalıdır.
3. CPL(As) modüler kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekmektedir. Teorik bilgi eğitimi sadece teorik bilgi eğitimi veren bir ATO tarafından verilebilecektir.
4. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
- (a) CPL(As) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi; ve
 - (b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi.

TEORİK BİLGİ

5. Onaylanmış CPL(As) teorik bilgi kursu en az 250 saatlik eğitimden oluşacaktır.

TEORİK BİLGİ SINAVI

6. Aday, CPL(As) sahibine verilmiş imtiyazlar ile uygun bir bilgi seviyesi sergileyecektir.

UÇUŞ EĞİTİMİ

7. IR'ye sahip olmayan adayların, aşağıda belirtilen süreleri de içerecek şekilde, en az 20 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi almaları gerekmektedir:
Hava gemilerine yönelik bir FFS veya FTD 2,3 veya FNPT II, III'de 5 saat içerebilecek şekilde 10 saatlik görerek eğitim; ve
5 saati bir hava gemisi FTD I'de veya FNPT I'de veya uçakta olabilecek şekilde en az 10 saatlik aletli eğitim.
8. Geçerli IR(As) sahibi olan adaylar çift kumanda aletli eğitim süresi açısından tam olarak kredilendirilirler. Başka bir hava aracı kategorisinde geçerli IR sahibi olan adaylar, çift kumanda aletli eğitim süresinin en az 5 saatini bir hava gemisinde tamamlayacaklardır.
9. Hava gemileri için gece uçuş yetkisine sahip olmayan adaylara ilave olarak, en azından 5 saatlik gece uçuş eğitimi verilmeli ve bu sürenin en az 3 saati, en az 1 saat seyrüsefer uçuşu ve 5 yalnız gece turunu içeren çift kumanda eğitimi olmalıdır. Her tur bir kalkış ve bir iniş içerecektir.

TECRÜBE

10. CPL(As) başvurusunda bulunan adayların kurs süresince, varış hava meydanına iki tam duruşlu inişin yapıldığı en az 90 km (50 NM)'lik VFR seyrüsefer uçuşu içeren, sorumlu pilot olarak 50 saatlik seyrüsefer uçuşunu kapsayan, sorumlu pilot olarak 125 saatlik seyrüsefer uçuş süresini içeren en az 250 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları gerekmektedir.
Diğer hava aracı kategorilerinde sorumlu pilot olarak gerçekleştirilen uçuş süresi aşağıda belirtilen durumlarda 185 saatlik uçuş süresine sayılabilecektir:
- (a) Başvuru sahibinin PPL(A)'ya veya PPL(H)'ye sahip olması durumunda uçaklarda ya da helikopterlerde 30 saat; ya da
 - (b) Başvuru sahibinin CPL(A)'ya veya CPL(H)'ye sahip olması durumunda uçaklarda ya da helikopterlerde 60 saat; ya da
 - (c) TMG'lerde veya planörlerde 10 saat; ya da
 - (d) Balonlarda 10 saat.

YETENEK TESTİ

11. İlgili uçuş eğitiminin ve gerekli tecrübenin tamamlanmasının ardından adayın CPL(As) yetenek testine girmesi gerekmektedir.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Ek 1.4

CPL(A) tanzimine yönelik yetenek testi

A. Genel Hususlar

1. CPL için yetenek testine başvuran aday, yetenek testi için kullanılacak aynı sınıfta veya tipte hava aracında eğitim almış olmalıdır.
2. Aday, yetenek testinin ilgili tüm bölümlerini başarıyla tamamlamalıdır. Bölümlerdeki herhangi bir maddeden başarısız olması halinde, o bölümden başarısız sayılır. Birden fazla bölümden başarısız olması durumunda, adayın testin tümüne tekrar girmesi gerekir. Herhangi bir bölümde başarısız olan aday, sadece başarısız olduğu bölümden teste tekrar girer. Bir önceki denemede geçilen bölümler de dahil olmak üzere, tekrar girilen testin herhangi bir bölümden başarısız olunması halinde, adayın testin tümüne tekrar girmesi gerekir. Yetenek testinin ilgili tüm bölümleri altı ay içerisinde tamamlanmalıdır. İki denemede testin ilgili tüm bölümlerini geçemeyen adayların ilave eğitim almaları gerekir.
3. Başarısız olunan herhangi bir yetenek testinden sonra tekrar eğitim alınması gerekli olabilir. Yetenek testine girilmesinde herhangi bir deneme sayısı sınırı bulunmamaktadır.

TESTİN İCRA EDİLMESİ

4. Aday yetenek testini sonlandırmayı talep ederse, sonlandırma gerekçesinin kontrol pilotu tarafından yetersiz görülmesi halinde, aday yetenek testinin tümüne en baştan girer. Testin, kontrol pilotu tarafından yeterli görülen sebeplerden dolayı sonlandırılması halinde, başka bir uçuşta sadece tamamlanmamış bölümler test edilir.
5. FE takdirinde olmak üzere, herhangi bir manevra ya da prosedür aday tarafından sadece bir defaya mahsus tekrar edilebilir. FE, adayın uçuş becerisi sergilemesinin tam bir test tekrarını gerektirdiğini uygun görmesi halinde, testi herhangi bir aşamada durdurabilir.
6. Adayın, sorumlu pilot işlevlerinin icra edilebildiği bir pozisyonda hava aracını uçurması ve testi başka bir ekip üyesi yokmuş gibi icra etmesi gerekir. Uçuşa ilişkin sorumluluk ilgili ulusal düzenlemeler ile belirlenir.
7. Aday, radyo seyrüsefer kolaylıklarının tanımlanması ve kimlik belirlenmesi de dahil olmak üzere, gereken tüm kontrolleri ve görevleri icra ettiğini FE'ye göstermelidir. Kontroller, testin yapıldığı uçağa ait kontrol listesi doğrultusunda tamamlanır. Teste ilişkin uçuş öncesi hazırlıkları sırasında adayın güç/performans ayarlarını ve hızları belirlemesi gerekir. Kalkışa, yaklaşmaya ve inişe ilişkin performans verileri aday tarafından, kullanılan hava aracının işletme el kitabına veya uçuş el kitabına uygun olarak hesaplanır.
8. FE, uçuş emniyeti bakımından veya diğer trafikleri olumsuz etkileyecek gecikmeye sebebiyet vermekten kaçınmak için müdahalenin gerekli olduğu durumlar haricinde, hava aracının operasyonunda rol alamaz.

B. CPL yetenek testinin içeriği - Uçaklar

1. Yetenek testinde kullanılacak uçağın, eğitim uçakları ile ilgili gereklilikleri karşılması, en az 4 kişi taşımaya sertifikalı, değişken hatve açılı pervaneye ve içeri alınabilir iniş takımlarına sahip olması gerekir.
2. Uçulacak rota kontrol pilotu tarafından seçilecek olup, varış yeri kontrollü bir havaalanı olmalıdır. Aday, uçuş planlamasından sorumlu olacak ve uçuşun icrası için tüm ekipman ve dokümantasyonun uçakta olduğundan emin olacaktır. Uçuş süresi en az 90 dakika olacaktır.
3. Aday, aşağıdaki becerileri sergilemelidir:
 - (a) Uçağı limitleri dahilinde kullanmak;
 - (b) Tüm manevraları düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;
 - (c) İyi muhakeme ve havacılık kültürü sergilemek;
 - (d) Havacılık bilgisini uygulamak ve
 - (e) Bir usulün veya manevranın başarılı sonucundan şüphe duyulmayacak şekilde uçağın kontrolünü daima muhafaza etmek.
4. **UÇUŞ TESTİ TOLERANSLARI**
Türbülans durumu ile kullanılan uçağın sevk ve idare nitelikleri ve performansı da göz önünde bulundurularak, aşağıdaki limitler uygulanır.

İrtifa

| | |
|-------------------------------|------------|
| Normal Uçuş | ± 100 feet |
| Benzetilmiş motor arızası ile | ± 150 feet |

Radyo seyrüsefer yardımcılarının takibi ± 5°

İstikamet

| | |
|-------------------------------|-------|
| Normal Uçuş | ± 10° |
| Benzetilmiş motor arızası ile | ± 15° |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| | | |
|-------|-----------------------------|-----------|
| Sürat | Kalkış ve yaklaşma | ± 5 knot |
| | Diğer tüm uçuş rejimlerinde | ± 10 knot |

TESTİN İÇERİĞİ

5. 2(c) ve (e)(iv) bentlerinde belirtilen maddeler ile 5inci ve 6ncı bölümün tamamı FNPT II'de ya da FFS'de gerçekleştirilebilir.
Uçak kontrol listelerinin kullanımı, havacılık kültürü, uçağın harici görünür referanslar ile idaresi, buzlanmayı önleme/ buzlanmayı giderme, tehdit ve hata yönetimi tüm bölümlerde değerlendirilir.

BÖLÜM 1 — UÇUŞ ÖNCESİ OPERASYONLAR VE KALKIŞ

| | |
|---|---|
| a | Aşağıdakileri içeren uçuş öncesi hazırlıkları: Uçuş planlama, dokümantasyon, ağırlık ve denge hesaplaması, hava raporu alınması, NOTAM'lar |
| b | Uçağın iç ve dış kontrolleri ve servis alma işlemleri |
| c | Taksi yapma ve kalkış |
| d | Performans hesaplamaları ve ayarları |
| e | Hava meydanı ve meydan turu operasyonları |
| f | Ayrılış usulü, altimetre ayarlaması, çarpışmayı önleme (etraf kontrolü) |
| g | ATC ile temas - talimata uyum, R/T usulleri |

BÖLÜM 2 — GENEL HAVA HAREKETLERİ

| | |
|---|---|
| a | Düz ve ufki uçuş, tırmanma, alçalma, etraf kontrolü de dahil, uçağın harici görsel referanslarla kontrolü, |
| b | Kritik düşük hızlarda uçuş, stall hissetme, yeni başlamış ve tam stall'dan çıkma; |
| c | İniş konfigürasyonundaki dönüşler dahil olmak üzere dönüşler. 45° keskin dönüşler |
| d | Kritik yüksek hızlarda uçuş, spiral dalışı hissetme ve dalıştan çıkma; |
| e | Yalnızca uçuş aletleri referans alınarak yapılan uçuş; (i) düz uçuş, seyir konfigürasyonu; istikamet, irtifa ve hız kontrolü (ii) 10°-30° yatışla tırmanma ve alçalma dönüşleri (iii) anormal durumlardan çıkış (iv) sınırlı panel aletleri |
| f | ATC ile temas - talimata uyum, R/T usulleri |

BÖLÜM 3 — YOL BOYU USULLERİ

| | |
|---|--|
| a | Seyir konfigürasyonu Menzil / Havada Kalma Süresi değerlendirmesi dahil olmak üzere, uçağın harici görsel referanslar ile kontrolü |
| b | Oryantasyon, harita okuma |
| c | İrtifa, hız, istikamet kontrolü, etraf kontrolü |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| | |
|---|---|
| d | Altimetre ayarlaması. ATC ile temas – talimata uyum, R/T usulleri |
| e | Uçuş sürecinin, uçuş logunun, yakıt sarfiyatının izlenmesi, rota takibi hatasının değerlendirilmesi ve doğru rota takibinin tekrar sağlanması |
| f | Hava koşullarının gözlemlenmesi, meteorolojik eğilimlerin değerlendirilmesi, başka meydana yönelme (divert) planlaması |
| g | Rota takibi, konumlama (NDB veya VOR), seyrüsefer kolaylıklarının tanımlanması ve kimlik belirlemesi (aletli uçuş) başka meydana yönelme divert planının uygulanması (görerek uçuş) |

BÖLÜM 4 — YAKLAŞMA VE İNİŞ USULLERİ

| | |
|---|--|
| a | Varış usulleri, altimetre ayarları, kontroller, etraf kontrolü |
| b | ATC ile temas – talimata uyum, R/T usulleri |
| c | Düşük irtifadan pas geçme |
| d | Normal iniş, yan rüzgarda iniş (uygun koşullar olması halinde) |
| e | Kısa pist inişleri |
| f | Motor rölantide olarak yaklaşma (sadece tek motor) |
| g | Flapsız iniş |
| h | Uçuş sonrası işlemleri |

BÖLÜM 5 — - ANORMAL VE ACİL DURUM USULLERİ

Bu bölüm 1. ila 4. Bölümler ile birleştirilebilir.

| | |
|---|--|
| a | Kalkış sonrası benzetilmiş motor arızası (emniyetli bir irtifada), yangın tatbikatı |
| b | Ekipman arızaları iniş takımlarının alternatif yolla açılması, elektrik ve fren arızası dahil |
| c | Zorunlu iniş (benzetilmiş) |
| d | ATC ile temas – talimata uyum, R/T usulleri |
| e | Sözlü sorular |

BÖLÜM 6 - BENZETİLMİŞ ASİMETRİK UÇUŞ VE İLGİLİ SINIF/TİP'E ÖZGÜ UNSURLAR

Bu bölüm 1. ila 5. Bölümler ile birleştirilebilir.

| | |
|---|--|
| a | Kalkış sırasında benzetilmiş motor arızası (FFS'de gerçekleştirilmediği sürece emniyetli bir irtifada) |
| b | Asimetrik yaklaşma ve pas geçme |
| c | Asimetrik yaklaşma ve tam duruşlu iniş |
| d | Motor durdurma ve yeniden çalıştırma |
| e | ATC ile temas – talimata uyum, R/T usulleri, Havacılık kültürü |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| | |
|---|---|
| f | Uygulanabilirliği ölçüsünde aşağıdakileri de içerecek şekilde, sınıf/tip yetkisi yetenek testine ilişkin FE tarafından belirlenen diğer unsurlar: (i) Otomatik pilotun idaresi de dahil, uçak sistemleri (ii) Basınçlandırma sisteminin kullanımı (iii) Buzlanmayı giderme ve buzlanmayı önleme sisteminin kullanımı |
| g | Sözlü sorular |

C. CPL tanzimine ilişkin yetenek testinin içeriği - Helikopterler

- Yetenek testi için kullanılacak helikopter, eğitim helikopterlerine ilişkin gereklilikleri karşılayacaktır.
- Uçuş eğitim sahası ve rota FE tarafından seçilecek olup, tüm alçak irtifa ve havır çalışmaları onaylanmış bir hava meydanında/mahalde yapılacaktır. Yetenek testinin 3. Bölümü için kullanılan rotalar kalkış hava meydanında veya başka bir hava meydanında sonlanabilecek olup, varış noktalarından (destinasyonlardan) biri kontrollü hava meydanı olacaktır. Yetenek testi 2 uçuşta icra edilebilir. Uçuşun (uçuşların) toplam süresi en az 90 dakika olmalıdır.
- Aday, aşağıdaki becerileri sergilemelidir:
 - Helikopteri, limitleri dahilinde kullanmak;
 - Tüm manevraları düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;
 - İyi muhakeme ve havacılık kültürü tatbik etmek;
 - Havacılık bilgisini uçuşta uygulamak ve
 - Bir usulün veya manevranın başarıyla sonuçlandırmak ve uçuş süresince şüphe duyulmayacak bir şekilde helikopterin kontrolüne daima hakim olmak.

UÇUŞ TESTİ TOLERANSLARI

- Aşağıda belirtilen limitler uygulanırken, türbülans koşulları, helikopterin kullanım karakteristiği ve performansı hesaba alınarak gerekli düzeltmeler yapılır.

İrtifa

| | |
|------------------------------------|------------|
| Normal Uçuş | ± 100 feet |
| Benzetilmiş büyük çaplı acil durum | ± 150 feet |

Radyo seyrüsefer yardımcılarının takibi ± 10°

İstikamet

| | |
|------------------------------------|-------|
| Normal Uçuş | ± 10° |
| Benzetilmiş büyük çaplı acil durum | ± 15° |

Sürat

| | |
|--------------------------------|-----------|
| Çok motorlu kalkış ve yaklaşma | ± 5 knot |
| Diğer tüm uçuş rejimlerinde | ± 10 knot |

Sürüklenme

| | |
|----------------------|----------|
| Havıra Kalkış I.G.E. | ± 3 feet |
|----------------------|----------|

Havırdan yere iniş yanlara veya geriye doğru hareket olmadan iniş



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

TESTİN İÇERİĞİ

5. 4.Bölümdeki unsurlar bir FNPT'de veya helikopterlere yönelik FFS'de icra edilebilecektir. Helikopter kontrol listelerinin kullanımı, havacılık, helikopterin harici görsel referanslar ile kontrolü, buzlanmayı önleme/ buzlanmayı giderme ve tehlike-hata yönetimi tüm bölümler için değerlendirilecektir.

BÖLÜM 1 — UÇUŞ ÖNCESİ/UÇUŞ SONRASI KONTROLLER VE PROSEDÜRLER

| | |
|---|---|
| a | Helikopter bilgisi (örneğin; teknik log; yakıt, ağırlık ve denge, performans), Uçuş Planlaması, dokümantasyon, NOTAM'lar, Hava Durumu |
| b | Uçuş öncesi kontroller, parçaların yerleri ve görevleri |
| c | Kokpit kontrolleri, çalıştırma prosedürü |
| d | Haberleşme ve seyrüsefer teçhizatı kontrolleri, frekansların seçilmesi ve ayarlanması |
| e | Kalkış öncesi usuller, Telsiz konuşma usulleri, ATC ile temas ve talimatların uygulanması |
| f | Park etme, motor susturma ve uçuş sonrası usuller |

BÖLÜM 2 HAVIR, İLERİ SEVİYE KULLANIM VE KAPALI BÖLGE MANEVRALARI

| | |
|---|--|
| a | Kalkış ve iniş (havıra kalkış ve havırdan yere iniş) |
| b | Havır taksi |
| c | Baş/yan/kuyruk rüzgarında sabit havır |
| d | Sabit havırda dönüşler, 360° soldan ve sağdan (nokta dönüşleri) |
| e | İleriye (Öne), yana ve geriye havır manevraları |
| f | Havırda benzetilmiş motor arızası |
| g | Rüzgar içine ve arka rüzgarında ani duruşlar |
| h | Eğimli araziye(yamaca)/hazırlanmamış yerlere inişler ve kalkışlar |
| i | Kalkışlar (çeşitli profiller) |
| j | Yan rüzgarda, arka rüzgarında kalkış (eğer uygunsa) |
| k | Azami kalkış ağırlığında kalkış (gerçek veya benzetilmiş) |
| l | Yaklaşmalar (çeşitli profiller) |
| m | Sınırlı güç ile kalkış ve iniş |
| n | Otorotasyonlar (FE; Temel, maksimum menzil, düşük hız ve 360° dönüşler ile yapılan manevralardan en az ikisini seçecektir) |
| o | Otorotatif iniş |
| p | Güçlü kurtarma |
| q | Güç kontrolleri, keşif tekniği, yaklaşma ve ayrılış tekniği |

BÖLÜM 3 — SEYRÜSEFER - YOL BOYU USULLERİ

| | |
|---|--|
| a | Çeşitli irtifalarda/yüksekliklerde seyrüsefer ve oryantasyon, harita okuma |
| b | İrtifa/yükseklik, hız, istikamet kontrolü, hava sahasının gözetilmesi, altimetre ayar usulleri |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| | |
|---|---|
| c | Uçuş sürecinin, uçuş logunun, yakıt sarfiyatının, seyir süresinin (havada kalma süresinin) takibi, tahmini varış zamanı (ETA), rotadan sapmanın tespiti, değerlendirilmesi ve doğru rotaya tekrar girme, göstergelerin kontrolü |
| d | Hava koşullarının gözlemlenmesi, meteorolojik eğilimlerin değerlendirilmesi, başka meydana yönelme (divert) planlaması |
| e | Rota takibi, yerini belirleme (NDB veya VOR), S/S kolaylıkların tanımlanması |
| f | ATC ile temas-talimatlara uyum, vb. |

BÖLÜM 4 ALETLİ UÇUŞ USULLERİ VE MANEVRALARI

| | |
|---|--|
| a | Düz uçuş, istikamet, irtifa/yükseklik ve hız kontrolü |
| b | Belirtilen istikametlere standart dönüşler, 180° ila 360° sola ve sağa |
| c | Belirtilen istikametlerde standart tırmanışlı-süzülüşlü dönüşler |
| d | Anormal durumlardan kurtarmalar |
| e | 30° yatışla, 90° sola ve sağa dönüşler |

BÖLÜM 5 ANORMAL HALLER VE ACİL DURUM USULLERİ (UYGUN OLDUĞUNDA BENZETİLMİŞ)

Not 1: Testin çok motorlu helikopterde gerçekleştirildiği durumlarda tek motor ile yaklaşma ve iniş yapıldığı, benzetilmiş tek motor arızasını içerecektir.

Not 2: FE, aşağıdakilerden 4 unsuru seçer:

| | |
|---|--|
| a | Uygun olduğu takdirde, governör arızası, karbüratör/motor buzlanması, yağlama sistemi arızaları dahil olmak üzere motor arızaları |
| b | Yakıt sistemi arızası |
| c | Elektrik sistemi arızası |
| d | Uygulanabildiğinde, hidrolik güç olmadan yaklaşma ve iniş dahil olmak üzere, hidrolik sistem arızası |
| e | Ana rotor ve/veya anti tork sistemi arızası (FFS'de veya sadece sözlü olarak) |
| f | Uygulanabildiğinde, duman kontrolü ve giderme dahil olmak üzere yangın tatbikatları |
| g | Onaylı uçuş el kitabında belirtilen çok motorlu helikopterleri de içeren anormal ve acil durum usulleri: Kalkışta benzetilmiş motor arızası: TDP'de veya öncesinde kalkıştan vaz geçme veya DPATO'da veya öncesinde emniyetli zorunlu iniş. TDP veya DPATO'dan hemen sonra Benzetilmiş motor arızasıyla iniş: LDP veya DPBL öncesinde motor arızası sonrasında iniş veya pas geçme LDP sonrasında motor arızası sonrası veya DPBL sonrasında emniyetli zorunlu iniş. |

D. CPL tanzimine ilişkin yetenek testinin içeriği - Hava gemileri

1. Yetenek testi için kullanılacak hava gemisi eğitim hava gemilerine ilişkin gereklilikleri karşılayacaktır.
2. Uçulacak bölgeye ve rotaya Kontrol Pilotu (FE) karar verir. 3.Bölüm için kullanılan rotalar kalkış hava meydanında veya başka bir hava meydanında sonlanabilecek olup, varış noktalarından (destinasyonlardan) biri



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

kontrollü hava meydanı olacaktır. Yetenek testi 2 uçuşta icra edilebilecektir. Uçuşun (uçuşların) toplam süresi en az 60 dakika olacaktır.

3. Aday, aşağıdaki becerileri sergileyecektir:

- Hava gemisini limitleri dahilinde kullanmak;
- Tüm manevraları düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;
- İyi muhakeme ve havacılık tatbik etmek;
- Havacılık bilgisini uygulamak ve
- Hava gemisinin kontrolünü daima, bir usulün veya manevranın başarılı sonucundan asla ciddi şekilde şüphe duyulmayacak bir şekilde idame ettirmek.

UÇUŞ TESTİ TOLERANSLARI

4. Türbülanslı koşulların ve kullanılan hava gemisinin sevk ve idare niteliklerinin ve performansının hesaba alınmasını sağlayacak şekilde düzeltmeye tabi olmak kaydıyla, aşağıda belirtilen limitler uygulanacaktır.

Yükseklik

| | |
|------------------------------------|------------|
| Normal Uçuş | ± 100 feet |
| Benzetilmiş büyük çaplı acil durum | ± 150 feet |

Radyo seyrüsefer yardımcılarının takibi ± 10°

İstikamet

| | |
|------------------------------------|-------|
| Normal Uçuş | ± 10° |
| Benzetilmiş büyük çaplı acil durum | ± 15° |

TESTİN İÇERİĞİ

5. 5. ve 6. bölümlerdeki unsurlar hava gemilerine yönelik FNPT'de veya hava gemilerine yönelik FFS'de icra edilebilecektir. Hava gemisi kontrol listelerinin kullanımı, havacılık, hava gemisinin harici görünür referanslar ile kontrolü, buzlanmayı önleme/ buzlanmayı giderme ve tehdit ve hata yönetimi tüm bölümler için geçerli olacaktır.

BÖLÜM 1 — UÇUŞ ÖNCESİ OPERASYONLAR VE KALKIŞ

| | |
|---|--|
| a | Aşağıdakileri içeren uçuş öncesi hazırlıkları: Uçuş planlama, Dokümantasyon, ağırlık ve denge hesaplaması, hava raporu alınması, NOTAMS |
| b | Hava gemisinin iç ve dış kontrolleri ve servis alma işlemleri |
| c | Direkten ayrılma prosedürü, yer manevraları ve kalkış |
| d | Performans bilgileri ve trim |
| e | Hava meydanı ve trafik patern operasyonları |
| f | Hareket/kalkış usulü, altimetre ayarlaması, çarpışmayı önleme (etraf kontrolü) |
| g | ATC ile temas - uyum, R/T usulleri |

BÖLÜM 2 — HAVADAKİ GENEL ÇALIŞMALAR

| | |
|---|--|
| a | Hava gemisinin harici görsel referanslarla kontrolü, düz ve yatay uçuş, tırmanma, alçalma, gözetleme dahil |
| b | Basınç yüksekliğinde uçuş |
| c | Dönüşler |
| d | Dik alçalma ve tırmanmalar |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| | |
|---|---|
| e | yalnızca uçuş alet ve göstergeleri referans alınarak yapılan uçuş; (i) Düz uçuş, istikamet, irtifa/yükseklik ve hız kontrolü (ii) tırmanma ve alçalma sırasında yapılan dönüşler (iii) Olağandışı durumlardan kurtarmalar (iv) Sınırlı panel aletleri |
| f | ATC ile temas - uyum, R/T usulleri |

BÖLÜM 3 — YOL BOYU USULLERİ

| | |
|---|---|
| a | Hava gemisinin dıştan ve içten görerek kontrolü; Menzil/hava da kalma süresi hususları |
| b | Oryantasyon, harita okuma |
| c | İrtifa, hız, istikamet kontrolü, etraf kontrolü |
| d | Altimetre ayarlaması, ATC ile temas - uyum, R/T usulleri |
| e | Uçuş ilerlemesinin, uçuş logunun, yakıt kullanımının takibi, rota takibi hatasının değerlendirilmesi ve doğru rota takibinin tekrar sağlanması |
| f | Hava koşullarının gözlemlenmesi, trendlerin değerlendirilmesi, başka meydana yönelme (divert) planlaması |
| g | Rota takibi, konumlama (NDB veya VOR), seyrüsefer kolaylıkların tanımlanması ve kimlik belirlemesi (aletli uçuş) Alternatif (yedek) hava meydanına divert planının uygulanması (görerek uçuş) |

BÖLÜM 4 — YAKLAŞMA VE İNİŞ PROSEDÜRLERİ

| | |
|---|--|
| a | Varış usulleri, altimetre ayarları, kontroller, etraf kontrolü |
| b | ATC ile temas - uyum, R/T usulleri |
| c | Düşük irtifadan pas geçme |
| d | Normal iniş |
| e | Kısa inişler |
| f | Motor boşa olarak yaklaşma (sadece tek motor) |
| g | Flaplar kullanılmadan iniş |
| h | Uçuş sonrası yapılan işlemler |

BÖLÜM 5 — ANORMAL HALLER VE ACİL DURUM PROSEDÜRLERİ

Bu bölüm 1. ila 4. Bölümler ile birleştirilebilecektir.

| | |
|---|---|
| a | Kalkış sonrası benzetilmiş motor arızası (emniyetli bir irtifada), yangın tatbikatı |
| b | Teçhizat arızaları |
| c | Zorunlu iniş (benzetilmiş) |
| d | ATC ile temas - uyum, R/T usulleri |
| e | Sözlü sorular |

BÖLÜM 6 - İLGİLİ SINIF/TİP UNSURLARI

Bu bölüm 1. ila 5. Bölümler ile birleştirilebilecektir.

| | |
|---|--|
| a | Kalkış sırasında benzetilmiş motor arızası (uçuş simülöründe (FFS) gerçekleştirilmediği sürece emniyetli bir irtifada) |
| b | Arızalı motor(lar) ile yaklaşma ve pas geçme |
| c | Arızalı motor(lar) ile yaklaşma ve tam duruşlu iniş |
| d | Kubbe basınç sistemi arızaları |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| | |
|---|---|
| e | ATC ile temas - uyum, R/T usulleri, Havacılık |
| f | Kontrol Pilotu (FE) tarafından belirlendiği şekilde - sınıf/tip yetkisi yetenek testine ilişkin her nevi unsurlar, geçerli olması halinde, aşağıdakileri içerecektir: (i) hava gemisi sistemleri (ii) zarf basınç sisteminin işletimi |
| g | Sözlü sorular |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Ek 1.5

Entegre MPL eğitim kursu

GENEL

1. MPL entegre kursunun amacı; VFR ve IFR şartlarda çok motorlu çok pilotlu türbin motorlu hava taşımacılığı uçaklarında görev yapabilecek yeterlilik seviyesinde ikinci pilotlar yetiştirmek ve MPL almalarını sağlamaktır.
2. MPL eğitim kursu yetkisi, sadece uçuş operasyon gereklilikleri uyarınca ve ilgili hava operasyonları gereklilikleri doğrultusunda sertifikalandırılmış bir ticari hava taşımacılık işletmesinin bünyesinde yer alan ya da bu tür bir işletme ile özel bir anlaşma yapmış olan bir ATO'ya verilebilir.
3. MPL entegre kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekir. Eğitim, yetkinlik temelli olmalı ve çok ekip üyeli operasyon ortamında gerçekleştirilmelidir.
4. Bu kursa sadece ilk defa uçuş eğitimine başlayacak adaylar kabul edilir.
5. Kurs aşağıdakilerden oluşur:
 - (a) ATPL(A) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi;
 - (b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi;
 - (c) Çok pilotlu uçakların operasyonuna yönelik MCC eğitimi;
 - (d) Tip yetkisi eğitimi.
6. MPL kursunun tümünü tamamlayamayan veya başarısız olan bir aday, ilgili gereklilikleri karşıladığı takdirde daha düşük seviyede imtiyazlara sahip bir lisans ve IR almaya yönelik teorik bilgi sınavı ve yetenek testi için yetkili otoriteye başvurabilir.

TEORİK BİLGİ

7. Onaylı MPL eğitimi teorik bilgi kursu, en az 750 saatlik ATPL(A) bilgi düzeyi eğitiminden ve Alt Bölüm H uyarınca ilgili tip intibak yetkisi için gerekli teorik bilgi eğitiminden oluşur.

UÇUŞ EĞİTİMİ

8. Uçuş eğitimi, aşağıda belirtilen 4 sayfayı içerecek şekilde; gerçek ve benzetilmiş uçuşta PF ve PNF saatlerini içeren en az 240 saatten oluşur:
 - (a) Safha 1 - Başlangıç uçuş becerileri.
Uçakta spesifik temel tek pilot eğitimi.
 - (b) Safha 2 - Temel.
Çok ekip üyeli operasyonların ve aletli uçuşun tanıtılması.
 - (c) Safha 3 - Orta
SHT-21 uyarınca yüksek performanslı uçak olarak sertifikalandırılmış çok motorlu türbin uçakta çok ekip üyeli operasyonların uygulanması.
 - (d) Safha 4 - İleri.
Havayolu odaklı bir ortamda tip yetkisi eğitimi.

Gerçek uçuştaki uçuş tecrübesi Alt Bölüm H kapsamında belirtilen tüm tecrübe gerekliliklerini, anormal durumlardan çıkış eğitimini, gece uçuşunu, sadece aletlerin referans alınarak yapıldığı uçuşu ve ilgili havacılık kültürünün edinilmesi için gereken tecrübeyi kapsar.

MCC gereklilikleri yukarıdaki ilgili aşamalara dahil edilmelidir.

Uçakta veya FFS'te asimetrik uçuş eğitimi verilmelidir.

9. Uçuş eğitim müfredatındaki her bir eğitim aşaması, hem temel bilgi eğitimi hem de uygulamalı eğitim kısımlarından oluşmalıdır.
10. Eğitim kursu, eğitim müfredatının ve bu müfredata göre eğitim alan öğrencilerin sürekli bir değerlendirme ile takip edildiği bir süreci içermelidir. Değerlendirmede;
 - (a) Yetkinliklerin ve ilgili değerlendirmenin çok pilotlu uçağın ikinci pilotunun görevi ile ilgili olmasını ve
 - (b) Öğrencilerin gerekli yetkinlikleri, gelişme göstererek ve yeterli bir şekilde edinmelerini sağlamalıdır.
11. Yetkinliğin sağlanması amacıyla, eğitim kursu en az 12 kalkış ve iniş içerecektir. Bu kalkışlar ve inişler, tip yetkisinin tanzim edileceği uçakta bir öğretmenin gözetiminde icra edilecektir.

DEĞERLENDİRME SEVİYESİ

12. MPL(A) adayı, aşağıdaki 13. paragrafta belirtilen 9 yetkinlik unsurunun tümünde, görerek ve aletli koşullar altında türbin motorlu çok pilotlu uçaklarda ikinci pilot olarak görev yapmak ve etkileşim içerisinde olmak için gerekli olan ileri yetkinlik seviyesinde performans sergilemiş olmalıdır. Değerlendirme, bir prosedürün veya manevranın başarılı sonuç vermesini sağlamak amacı ile, uçağın veya durumun kontrolünün daima muhafaza edildiğini doğrulamalıdır. Aday, MPL performans kriterlerine uygun olarak ilgili uçak tipinin emniyetli işletimi için gerekli olan bilgiyi, becerileri ve tutumları tutarlı bir şekilde sergilemelidir.

YETKİNLİK UNSURLARI

13. Aday, aşağıdaki 9 unsurun tümünde yetkinlik sergilemelidir:
 - (1) Tehdit ve hata yönetimi prensipleri de dahil olmak üzere, insan performansı prensiplerini uygulamak;



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (2) Uçak yer operasyonlarını icra etmek;
- (3) Kalkış icra etmek;
- (4) Tırmanış icra etmek;
- (5) Seyir uçuşu icra etmek;
- (6) Alçalma icra etmek;
- (7) Yaklaşma icra etmek;
- (8) İniş icra etmek ve
- (9) İniş sonrası ve uçuş sonrası operasyonları icra etmek.

BENZETİLMİŞ UÇUŞ

14. FSTD'lere ilişkin asgari gereklilikler:

- (a) Safha 1 - Ana uçuş becerileri.
Yetkili otorite tarafından onaylanmış, aşağıdaki özelliklere sahip olan e-egitim ve kısmi görevlendirme cihazları:
 - Normal masaüstü bilgisayarlar aksesuarlarının ötesinde örneğin gaz kolunun, kontrol kumandasının veya FMS tuş takımının işlevsel replikaları olmalı ve
 - Uygun kuvvet uygulaması ve tepki zamanlaması özelliğine sahip psikomotor faaliyet içermeli.
- (b) Safha 2 - Temel.
Jenerik çok motorlu türbin uçağı temsil eden bir FNPT II MCC.
- (c) Safha 3 - Orta
İkinci pilot ile işletilmesi gereken çok motorlu türbin uçağı temsil eden, B seviyesi muadil özelliklere sahip ve aşağıdakileri içeren FSTD:
 - her bir pilota 180° yatay ve 40° dikey görüş açısıyla gündüz/alacakaranlık/gece şartlarının sürekli sağlayan kokpitte uyumlu görsel sistem,
 - ATC ortamı simülasyonu
- (d) Safha 4 - İleri
ATC ortamı simülasyonu da dahil olmak üzere, geliştirilmiş gündüz görüş sistemine sahip seviye D veya seviye C muadili bir FFS.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Ek 1.6

IR modüler eğitim kursları

A. IR(A) - Modüler uçuş eğitim kursu

GENEL

1. IR(A) modüler uçuş eğitim kursunun amacı; pilotları, uçaklarda IFR ve IMC şartlarda görev yapmak üzere gerekli yeterlilik seviyesinde eğitmektir. Bu kurs, ayrı ayrı ya da birlikte alınabilecek iki modülden oluşur:
 - (a) Temel Aletli Uçuş Modülü
Bu modül, en fazla 5 saati bir BITD, FNPT I veya II veya FFS'de aletli yer süresi olabilecek olan 10 saatlik aletli uçuş eğitim süresinden oluşur. Temel Aletli Uçuş Modülünün tamamlanmasının ardından adaylara bir Kurs Tamamlama sertifikası verilir.
 - (b) Prosedürel Aletli Uçuş Modülü
Bu modül, IR(A) müfredatında geriye kalan eğitim ders konularından, 40 saat tek motor veya 45 saat çok motor aletli uçuş eğitiminden ve IR(A) teorik bilgi kursundan oluşur.
2. Modüler IR(A) kursuna başvuran adayların, gece uçuş imtiyazlarını da içeren bir PPL(A) ya da CPL(A) sahibi olmaları gerekir. Prosedürel Aletli Uçuş Modülüne başvuran ve CPL(A) sahibi olmayan aday, Temel Aletli Uçuş Modülüne ilişkin bir Kurs Tamamlama Sertifikasına sahip olmalıdır. ATO, çok motorlu bir uçakta sınıf veya tip yetkisine sahip olmayan ve çok motorlu IR(A) kursuna başvuran adayın, IR(A) kursu için uçuş eğitimine başlamadan önce, Alt Bölüm H'de belirtilen çok motor eğitimini almış olduğundan emin olmalıdır.
3. Modüler IR(A) kursunun Prosedürel Aletli Uçuş Modülünü almak isteyen bir aday, tüm eğitim safhalarını onaylı bir eğitim kursunda ara vermeden tamamlamalıdır. Prosedürel Aletli Uçuş Modülüne başlamadan önce ATO, adayın temel aletli uçuş yeteneklerinin yeterliliğinden emin olmalıdır. Gerekliğinde tazeleme eğitimi verilmelidir.
4. Teorik bilgi eğitimi kursu 18 ay içerisinde tamamlanmalıdır. Prosedürel Aletli Uçuş Modülü ve yetenek testi, başarıyla tamamlanan teorik bilgi sınavlarının geçerlilik süresi içerisinde tamamlanmalıdır.
5. Kurs aşağıdakilerden oluşmalıdır:
 - (a) IR bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi;
 - (b) Aletli uçuş eğitimi.

TEORİK BİLGİ

6. Onaylanmış modüler IR(A) kursu en az 150 saatlik teorik bilgi eğitimden oluşmalıdır.

UÇUŞ EĞİTİMİ

7. Tek motor IR(A) uçuş eğitimi en az 50 saatlik aletli uçuş eğitiminden oluşmalıdır, bunun en fazla 20 saati FNPT I'de aletli yer süresi veya en fazla 35 saati ise FFS veya FNPT II'de aletli yer süresinden oluşabilir. FNPT II'de ya da FFS'de gerçekleştirilmesi öngörülen aletli yer süresinin en fazla 10 saati FNPT I'de icra edilebilir.
8. Çok motor IR(A) uçuş eğitimi en az 55 saatlik aletli uçuş eğitiminden oluşmalıdır, bunun en fazla 25 saati FNPT I'de aletli yer süresinden veya en fazla 40 saati ise FFS veya FNPT II'de aletli yer süresinden oluşabilir. FNPT II'deki veya FFS'deki aletli yer süresinin en fazla 10 saati FNPT I'de gerçekleştirilebilir. Geri kalan aletli uçuşu eğitimi, çok motorlu uçaklarda en az 15 saati içermelidir.
9. Çok motor tip veya sınıf yetkisi ve tek motor IR(A) sahibi olup ilk kez çok motor IR(A) almak isteyen bir aday, onaylı bir ATO'da çok motorlu uçaklarda en az 5 saatlik aletli uçuş eğitiminden oluşan bir kursu başarıyla tamamlamalıdır, bu sürenin 3 saati FFS'de veya FNPT II'de olabilir.
- 10.1 CPL(A) veya Temel Aletli Uçuş Modülüne ilişkin Kurs Tamamlama Sertifikası sahibi adaylar için, yukarıdaki 7. veya 8. paragraflarda gerekli görülen toplam eğitim süresi 10 saat düşürülebilir.
- 10.2 IR(H) sahibi adaylar için yukarıda 7. veya 8. paragraflarda gerekli görülen toplam eğitim süresi 10 saate kadar düşürülebilir.
- 10.3 Uçaktaki toplam aletli uçuş eğitimi, ilgisine göre 7. veya 8. paragraftaki gerekliliklere uygun olmalıdır.
- 11 IR(A) yetenek testine kadar olan uçuş hareketleri aşağıdakileri kapsamalıdır:

- (a) Temel Aletli Uçuş Modülü: En az aşağıdakileri içeren temel aletli uçuş prosedür ve manevrası:

harici görsel referanslar olmadan temel aletli uçuş:

- düz ve ufki uçuş,
- tırmanma,
- alçalma,
- düz uçuşta, tırmanmada ve alçalmada dönüşler;



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- alet paterni;
 - keskin dönüş;
 - radyo seyrüsefer;
 - anormal durumlardan çıkışı;
 - kısıtlı panel;
 - yeni başlamış ve tam stall'u hissetme ve bunlardan çıkışı;
- (b) Prosedürel Aletli Uçuş Modülü:
- (i) IFR uçuş planı hazırlığı için gereken uçuş manuelinin ve ilgili hava trafik servisi dokümanlarının kullanımı da dahil uçuş öncesi IFR prosedürler;
 - (ii) En az aşağıdaki hususları içeren normal, anormal ve acil durumlardaki IFR prosedürü ve manevraları:
 - kalkış esnasında görerek uçuştan aletli uçuşa geçiş,
 - standart aletli ayrılış ve varışlar,
 - yol boyu IFR usulleri,
 - bekleme usulleri,
 - belirlenmiş minimaya aletli yaklaşımlar,
 - pas geçme usulleri,
 - türlü yaklaşma da dahil aletli yaklaşımlar ile inişler
 - (iii) uçuş esnasındaki manevralar ve belirli uçuş karakteristikleri;
 - (iv) Çok motorlu uçaklarda, benzetilmiş tek motor arızası ve motor durdurma ve tekrar çalıştırma usulleri uygulanmak suretiyle sadece aletler referans alınarak yukarıdaki egzersizlerin yapılması. Benzetilmiş motor durdurma ve tekrar çalışma egzersizi bir FFS'de ya da FNPT II'de yapılmıyorsa emniyetli bir irtifada yapılmalıdır.

Aa. IR(A) — Yeterlilik Temelli Modüler Uçuş Eğitim Kursu

Genel

1. Yeterlilik temelli modüler uçuş eğitim kursunun amacı, PPL veya CPL sahiplerini, daha önceki aletli uçuş eğitimlerini ve tecrübelerini göz önüne alarak, aletli uçuş yetkisi için eğitmektir. Uçakları IFR altında ve IMC koşullarda uçurabilmek için gerekli yeterliliği sağlamayı amaçlamaktadır. Kurs, bir ATO'da alınmalı veya bir IRI(A) ya da IR eğitimi verme imtiyazı olan bir FI(A) tarafından verilecek aletli uçuş eğitimi ile bir ATO bünyesinde verilecek uçuş eğitiminin birleşimi olmalıdır.
2. Yeterlilik temelli modüler IR(A) kursuna başvuran adayın, PPL(A) ya da CPL(A) sahibi olması gerekir.
3. Teorik bilgi eğitimi kursu 18 ay içerisinde tamamlanmalıdır. Aletli uçuş eğitimi ve yetenek testi, başarıyla tamamlanan teorik bilgi sınavlarının geçerlilik süresi içerisinde tamamlanmalıdır.
4. Kurs aşağıdakilerden oluşmalıdır:
 - (a) IR bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi;
 - (b) Aletli uçuş eğitimi.

TEORİK BİLGİ

5. Onaylanmış bir yeterlilik temelli modüler IR(A) kursu en az 80 saatlik teorik bilgi eğitiminden oluşmalıdır. Teorik bilgi kursu bilgisayar temelli eğitim ve e-öğrenme unsurlarını içerebilir. Sınıf içi eğitim en az ORA.ATO.305 gerekliliğini sağlamalıdır.

UÇUŞ EĞİTİMİ

6. Bu modüler kurs ile IR(A) sahibi olmanın methodu yeterlilik temellidir. Ancak aşağıda belirtilen minimum gereklilikler başvuru sahibi tarafından tamamlanmalıdır. Gereken yeterliliğe ulaşmak için ilave eğitim gerekebilir.
 - (a) Tek motor yeterlilik temelli modüler IR(A) kursu, en fazla 10 saate kadarı FNPT I'de yada 25 saate kadarı FFS'te veya FNPT II'de aletli yer süresi olacak şekilde en az 40 saatlik aletli uçuş eğitimi içermelidir. FNPT II veya FFS aletli yer süresinin en fazla 5 saatlik kısmı FNPT I'de gerçekleştirilebilir.
 - (i) Başvuru sahibinin;
 - (A) Bir IRI(A) ya da IR eğitimi verme imtiyazı olan bir FI(A) tarafından verilecek aletli uçuş eğitimi tamamlaması; yada
 - (B) Uçakları IFR altında ve IMC koşullarda uçurabilme imtiyazı veren bir yetki ile uçaklarda PIC olarak aletli uçuş tecrübesinin önceden bulunması,
- durumunda bu uçuş süreleri yukarıdaki 40 saatlik gerekliliğin en fazla 30 saati için kredilendirilebilir.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

(ii) Başvuru sahibinin (a)(i)'de belirtilenden farklı olarak önceden aldığı aletli uçuş eğitimi varsa, bu uçuş süreleri yukarıdaki 40 saatlik gerekliliğin en fazla 15 saati için kredilendirilebilir.

(iii) Her durumda, uçuş eğitimi bir ATO'da uçakta en az 10 saatlik aletli uçuş eğitimini içermelidir.

(iv) Çift kumanda aletli uçuş eğitiminin toplam süresi 25 saatten az olamaz.

(b) Çok motor yeterlilik temelli modüler IR(A) kursu, en fazla 10 saate kadarki FNPT I'de yada 30 saate kadarki FFS'te veya FNPT II'de aletli yer süresi olacak şekilde en az 45 saatlik aletli uçuş eğitimi içermelidir. FNPT II veya FFS aletli yer süresinin en fazla 5 saatlik kısmı FNPT I'de gerçekleştirilebilir.

(i) Başvuru sahibinin;

(A) Bir IRI(A) ya da IR eğitimi verme imtiyazı olan bir FI(A) tarafından verilecek aletli uçuş eğitimini tamamlaması; yada

(B) Uçakları IFR altında ve IMC koşullarda uçuşabilme imtiyazı veren bir yetki ile uçaklarda PIC olarak aletli uçuş tecrübesinin önceden bulunması,

durumunda bu uçuş süreleri yukarıdaki 45 saatlik gerekliliğin en fazla 35 saati için kredilendirilebilir.

(ii) Başvuru sahibinin (b)(i)'de belirtilenden farklı olarak önceden aldığı aletli uçuş eğitimi varsa, bu uçuş süreleri yukarıdaki 45 saatlik gerekliliğin en fazla 15 saati için kredilendirilebilir.

(iii) Her durumda, uçuş eğitimi bir ATO'da çok motorlu uçakta en az 10 saatlik aletli uçuş eğitimini içermelidir.

(iv) Çift kumanda aletli uçuş eğitiminin toplam süresi, en az 15 saati çok motorlu uçaklarda olmak üzere, 25 saatten az olamaz.

(c) Kredilendirilebilecek uçuş sürelerine karar vermek ve eğitim ihtiyaçlarını belirlemek için, başvuru sahibi bir ATO'da kurs öncesi ön değerlendirmeye alınmalıdır.

(d) Bir IRI(A) veya FI(A) tarafından (a)(i) ve (b)(i) bentlerine göre verilmiş aletli uçuş eğitiminin tamamlandığı öğretmen tarafından belli bir eğitim kaydı ile belgelenmeli ve imzalanmalıdır

7. Yeterlilik temelli modüler IR(A) için uçuş eğitimi aşağıdakileri içermelidir:

(a) Temel alet uçuşu için aşağıdakileri de içeren prosedürler ve manevralar:

(i) Harici görsel referanslar olmadan temel alet uçuşu;

(ii) ufki uçuş;

(iii) Tırmanış;

(iv) Alçalış;

(v) Düz uçuşta, tırmanışta ve alçalışta dönüşler;

(vi) Alet paterni;

(vii) Keskin dönüş;

(viii) Radyo seyrüsefer;

(ix) Anormal durumlardan çıkış;

(x) Kısıtlanmış alet gösterge paneli; ve

(xi) Başlangıç ve tam stolun farkına varılması ve kurtarılması.

(b) IFR uçuşlar için, uçuş manuelinin kullanımı ve IFR uçuş planı için hazırlanmış uygun hava trafik servisi dokümanlarını da içeren uçuş öncesi prosedürler;

(c) Normal, anormal ve acil durumlardaki IFR operasyonlar için aşağıdakileri kapsayan prosedür ve manevralar:

(i) Kalkışta görerek uçuştan aletli uçuşa geçiş;

(ii) Standart aletli ayrılma ve varış;

(iii) Yol boyu IFR prosedürler;

(iv) Bekleme prosedürleri;

(v) Belirli minimumlara aletli yaklaşma;

(vi) Hatalı yaklaşma prosedürleri; ve

(vii) Turlu yaklaşmayı da içeren aletli yaklaşma sonucu iniş;

(d) Uçuş manevraları ve belirli uçuş karakteristikleri;

(e) Çok motorlu uçakların yukarıdaki hareketlerde aşağıdakileri de kapsayan kullanımı, gerekli ise;

Benzetilmiş tek motor arızasında uçağın sadece alet uçuş göstergeleri referans alınarak kullanımı,

Motor kapatma ve yeniden çalıştırma (FFS veya FNPT II'de yapılmıyorsa, emniyetli bir irtifada gerçekleştirilmeli).

8. Part-FCL PPL veya CPL ve Şikago Konvansiyonu Ek 1 gerekliliklerine uygun olarak üçüncü bir ülke tarafından düzenlenmiş geçerli IR(A) sahibi olan yeterlilik temelli modüler IR(A) için başvuru yapanların paragraf 4'de bahsedilen eğitim kursunda tam olarak kredilendirilebilmesi için;

(a) IR(A) için Ek 1.7 ye uygun olarak girilecek olan yetenek testinden başarılı olması;



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

(b) girilecek yetenek testinde kontrol pilotuna hava hukuku, meteoroloji, uçuş planlama ve performans(IR) konularında yeterli teorik bilgiye sahip olduğunu göstermesi; ve

(c) uçakta PIC olarak en az 50 saat IFR uçuş tecrübesi olması aranır.

ÖN DEĞERLENDİRME

9. Ön değerlendirmenin içeriği ve süresi adayın önceki sahip olduğu aletli uçuş tecrübesine göre ATO tarafından belirlenir.

ÇOK-MOTOR

10. Tek motor IR(A) yetkisi ile aynı zamanda çok motor sınıf veya tip yetkisine sahip olan bir kişi çok motorda ilk defa IR(A) yetkisi talep ediyor ise bir ATO bünyesinde, en fazla 3 saati FFS ya da FNPT II' de olabilecek şekilde, en az 5 saat alet uçuş eğitimi içeren bir kursu çift motorda tamamlamalı ve yetenek testinde başarılı olmalıdır.

B. IR(H) - Modüler uçuş eğitim kursu

1. IR(H) modüler uçuş eğitim kursunun amacı, pilotları, IFR ve IMC şartlarda helikopterlerde görev yapmak üzere gerekli yeterlilik seviyesinde eğitmektir.
2. Modüler IR(H) kursuna başvuran adayların bir PPL(H)'ye veya bir CPL(H)'ye ya da ATPL(H)'ye sahip olmaları gerekmektedir. IR(H) kursunun hava aracı eğitimi safhasına başlamadan önce adayın IR(H) yetenek testinde kullanılan helikoptere ait tip intibak yetkisine sahip olması ya da ilgili tip üzerinde onaylı tip intibak yetkisi eğitimini tamamlamış olması gerekmektedir. Yetenek testinin Çok Pilotlu koşullarda icra edilecek olması halinde, aday MCC eğitiminin başarıyla tamamlandığını gösteren sertifikaya sahip olacaktır.
3. Modüler (IR(H) kursunu almak isteyen bir aday, tüm eğitim safhalarını onaylı bir eğitim kursunda ara vermeden tamamlamalıdır.
4. Teorik bilgi eğitimi kursu 18 ay içerisinde tamamlanacaktır. Uçuş eğitimi ve yetenek testi, başarıyla tamamlanan teorik bilgi sınavlarının geçerlilik süresi içerisinde tamamlanır.
5. Kurs aşağıdakilerden oluşmalıdır:
 - (a) IR bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi;
 - (b) IR uçuş eğitimi.

TEORİK BİLGİ

6. IR(H) teorik bilgi kursunun en az 150 saatlik eğitimden oluşur.

UÇUŞ EĞİTİMİ

7. Tek motorlu IR(H) kursu en az 50 saatlik aletli uçuş eğitim süresinden oluşur. Bu süre aşağıdaki gibi olabilir:
 - (a) 20 saate kadar bir FNPT I(H) veya (A)'da aletli yer süresi olabilir. FNPT I (H) veya (A)'daki bu 20 saatlik eğitim süresi, bu kurs için onaylanmış uçakta 20 saatlik IR(H) eğitim süresi ile değiştirilebilecektir; veya
 - (b) 35 saate kadar helikopterlere yönelik bir FTD 2/3'te, FNPT II/III'te veya FFS'de aletli yer süresinden oluşabilir.

Aletli uçuş eğitiminin en az 10 saati IFR sertifikalı bir helikopterde olacaktır.

8. Çok motorlu IR(H) kursu en az 55 saatlik aletli süreden oluşacak olup, bu süre aşağıdaki şekilde olacaktır:
 - (a) 20 saate kadar bir FNPT I(H) veya (A)'da aletli yer süresi olabilecektir. FNPT I (H) veya (A)'daki bu 20 saatlik eğitim süresi, bu kurs için onaylanmış uçakta 20 saatlik IR(H) eğitim süresi ile değiştirilebilecektir; veya
 - (b) 40 saate kadar helikopterlere yönelik bir FTD 2/3'te, FNPT II/III'te veya FFS'de aletli yer süresinden oluşabilecektir.

Aletli uçuş eğitiminin en az 10 saati bir IFR sertifikalı çok motorlu helikopterde olacaktır.

- 9.1. ATPL(H) sahipleri için teorik eğitim 50 saat azaltılabilir.
- 9.2. IR(A) sahibi adaylar için gereken eğitim süresi 10 saate kadar düşürülebilir.
- 9.3. Helikopter gece yetkisine sahip bir PPL(H) sahibi yada CPL(H) sahibi için gereken toplam aletli eğitim uçuşu süresi 5 saat azaltılabilir.
10. IR(H) yetenek testine kadar olan uçuş hareketleri aşağıdakileri kapsamalıdır:
 - (a) IFR uçuş planı hazırlanmasında, uçuş el kitabı ve ilgili hava trafik servisi dokümanlarının kullanımını da içeren IFR uçuş öncesi prosedürleri;
 - (b) Normal, anormal ve acil durumlarda en az aşağıdaki hususları içeren IFR operasyon prosedürü ve manevraları:

Kalkış esnasında görerek uçuştan aletli uçuşa geçiş

Standart aletli ayrılış ve varışlar,

Yol boyu IFR usulleri,

Bekleme usulleri,

Belirlenmiş minimaya aletli yaklaşımlar,

Pas geçme usulleri,

Turlu yaklaşmayı da kapsayacak şekilde aletli yaklaşımlar ile inişler

- (c) Uçuş esnasında manevralar ve belirli uçuş karakteristikleri;
- (d) Gerekli görülürse, çok motorlu helikopterler ile yukarıdaki çalışmalar sırasında sadece aletler referans alınarak benzetilmiş tek motor arızaları, motor susması ve tekrar çalıştırma işlemleri çalışılabilir. (Bu çalışmalar FFS'de ya da FNPT II'de veya FTD 2/3'te gerçekleştirilir) .

C. IR(As) - Modüler uçuş eğitim kursu

GENEL

1. IR(As) modüler uçuş eğitim kursunun amacı, pilotları, IFR ve IMC şartlarda hava gemilerinde görev yapmak üzere gerekli yeterlilik seviyesinde eğitmektir. Bu kurs, ayrı ayrı ya da birlikte alınabilecek iki modülden oluşur:
 - (a) Temel Aletli Uçuş Modülü
Bu modül 5 saati bir BITD, FNPT I veya II veya FFS'de aletli yer süresi olabilecek olan 10 saatlik aletli eğitim süresinden oluşur. Temel Aletli Uçuş Modülünün tamamlanmasının ardından adaylara bir Kurs Tamamlama sertifikası verilir.
 - (b) Prosedürel Aletli Uçuş Modülü.
Bu modül, IR(As) için olan geri kalan eğitim ders konularından, 25 saat aletli süre eğitiminden ve IR(A)s için olan teorik bilgi kursundan oluşur.
2. Modüler IR(As) kursuna başvuran adayların gece uçuşu imtiyazı tanıyan bir PPL(As)'ye veya bir CPL(As)'ye sahip olmaları gerekir. Prosedürel Aletli Uçuş Modülüne başvuran, CPL(As) sahibi olmayan aday, Temel Aletli Uçuş Modülüne ilişkin bir Kurs Tamamlama Sertifikasına sahip olacaktır.
3. Modüler aletli uçuş yetkisi (IR(As)) kursunun Prosedürel Aletli Uçuş Modülünü almak isteyen bir aday, tüm eğitim safhalarını onaylı bir eğitim kursunda ara vermeden tamamlamalıdır. Prosedürel Aletli Uçuş Modülüne başlanması öncesinde, ATO, adayın temel aletli uçuş yeteneklerinin yeterliliğinden emin olacaktır. Tazeleme eğitimi gerekli şekilde verilir.
4. Teorik bilgi eğitimi kursu 18 ay içerisinde tamamlanacaktır. Prosedürel Aletli Uçuş Modülü ve yetenek testi, başarıyla tamamlanan teorik bilgi sınavlarının geçerlilik süresi içerisinde tamamlanır.
5. Kurs aşağıdakilerden oluşur:
 - (a) IR yetkisi bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi;
 - (b) IR eğitimi.

TEORİK BİLGİ

6. Onaylı modüler IR(As) kursu en az 150 saat teorik bilgi eğitimini kapsar.

UÇUŞ EĞİTİMİ

7. IR(As) kursu en az 35 saatlik aletli eğitim süresinden oluşmaktadır, bunun azami 15 saati FNPT I'de aletli yer süresinden, azami 20 saati ise FFS veya FNPT II'de aletli yer süresinden oluşabilecektir. FNPT II'de ya da FFS'de gerçekleştirilmesi öngörülen aletli yer süresinin azami 5 saati FNPT I'de icra edilebilecektir.
8. CPL(As)'ye veya Temel Aletli Uçuş Modülüne ilişkin Kurs Tamamlama Sertifikasına sahip olan adaylar için, yukarıdaki 7. paragrafta gerekli görülen toplam eğitim süresi 10 saat düşürülebilecektir. Hava gemisindeki toplam aletli uçuş eğitimi 7. paragrafta uygun olacaktır.
9. Adayın farklı bir hava aracı kategorisinde IR'ye sahip olması durumunda, hava gemileri için gereken toplam uçuş eğitimi süresi 10 saate kadar düşürülebilir.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

10. IR(As) yetenek testi uçuş alıştırmaları aşağıdakileri kapsayacaktır:
- (a) Temel Aletli Uçuş Modülü:
En azından aşağıdakileri içeren temel aletli uçuş prosedürleri ve manevraları: harici görerek referanslar olmadan temel aletli uçuş:
- yatay uçuş,
 - tırmanma,
 - alçalma,
 - düz uçuşta, tırmanmada, alçalmada dönüşler;
- alet paterni;
radyo seyrüsefer;
anormal durumlardan kurtarmalar;
kısıtlı panel;
- (b) Prosedürel Aletli Uçuş Modülü:
- (i) IFR uçuş planı hazırlanmasında uçuş el kitabı ve ilgili hava trafik servisi dokümanlarının kullanılmasını içeren, IFR uçuş için uçuş öncesi prosedürleri ;
- (ii) Normal, anormal ve acil durumlarda en azından aşağıdaki hususları içeren IFR operasyon prosedürü ve manevralar :
- kalkış esnasında görerek uçuştan aletli uçuşa geçiş,
 - standart aletli ayrılış ve varışlar,
 - yol boyu IFR usulleri,
 - bekleme usulleri,
 - belirlenmiş minimaya aletli yaklaşımlar,
 - pas geçme usulleri,
 - türlü yaklaşmayı da kapsayacak şekilde aletli yaklaşımlar ile inişler
- (iii) uçuş içerisindeki manevralar ve belirli uçuş karakteristikleri;
- (iv) tek motorun benzetilmiş olarak gayri faal edilmesi ve motor kapama ve tekrar çalıştırma işlemlerinin sadece aletler referans alınarak yapılmasını içerecek şekilde (ikinci egzersiz FFS'de ya da FNPT II'de gerçekleşmiyorsa emniyetli bir irtifada yapılmalıdır) yukarıdaki egzersizlerde hava gemisinin kullanılması.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Ek 1.7

IR yetenek testi.

1. IR için başvuran aday, yetenek testi için kullanılacak aynı sınıfta veya tipte hava aracında eğitim almış olmalıdır.
2. Aday, yetenek testinin ilgili tüm bölümlerini başarıyla tamamlamalıdır. Bölümlerdeki herhangi bir maddeden başarısız olunması halinde, o bölümden başarısız sayılır. Birden fazla bölümden başarısız olunması durumunda, adayın testin tümüne tekrar girmesi gerekir. Herhangi bir bölümde başarısız olan aday, sadece başarısız olduğu bölümden teste tekrar girer. Bir önceki denemede geçilen bölümler de dahil olmak üzere, tekrar girilen testin herhangi bir bölümden başarısız olunması halinde, adayın testin tümüne tekrar girmesi gerekir. Yetenek testinin ilgili tüm bölümleri altı ay içerisinde tamamlanmalıdır. İki denemede testin ilgili tüm bölümlerini geçemeyen adayların ilave eğitim almaları gerekir.
3. Başarısız olunan herhangi bir yetenek testinden sonra tekrar eğitim alınması gerekli olabilir. Yetenek testine girilmesinde herhangi bir deneme sayısı sınırı bulunmamaktadır.

TESTİN İCRA EDİLMESİ

4. Testin amacı, gerçek bir uçuşun benzetilmesidir. Uçulacak rotayı kontrol pilotu belirler. Adayın uçuşu rutin brifing materyalinden planlaması ve yürütmesi esastır. Aday uçuşun planlanmasından sorumludur ve uçuşun gerçekleşmesi için gereken ekipman ve dokümanın uçakta bulundurulmasını sağlar. Uçuş süresi en az 1 saattir.
5. Aday yetenek testini sonlandırmayı talep ederse, sonlandırma gerekçesinin kontrol pilotu tarafından yetersiz görülmesi halinde, aday yetenek testinin tümüne en baştan girer. Testin, kontrol pilotu tarafından yeterli görülen sebeplerden dolayı sonlandırılması halinde, başka bir uçuşta sadece tamamlanmamış bölümler test edilir.
6. Kontrol pilotunun takdirinde olmak üzere, herhangi bir manevra ya da prosedür aday tarafından sadece bir defaya mahsus tekrar edilebilir. Kontrol pilotu, adayın uçuş becerisi sergilemesinin tam bir test tekrarını gerektirdiğini uygun görmesi halinde, testi herhangi bir aşamada durdurabilir.
7. Aday, sorumlu pilot işlevlerinin icra edilebildiği bir pozisyonda hava aracını uçurması ve testi başka bir ekip üyesi yokmuş gibi icra etmesi gerekir. Kontrol pilotu, emniyet bakımından veya diğer trafikleri olumsuz etkileyecek gecikmeye sebebiyet vermektan kaçınmak için müdahalenin gerekli olduğu durumlar haricinde, hava aracının operasyonunda rol alamaz. Uçuşa ilişkin sorumluluk ilgili ulusal düzenlemeler ile belirlenir.
8. Karar yüksekliği/irtifası, minimum alçalma yüksekliği/irtifası ve pas geçme noktasını kontrol pilotunun mutabakatı ile aday belirler.
9. IR için başvuran aday, radyo seyrüsefer kolaylıklarının tanımlanması ve kimlik belirlenmesi de dahil olmak üzere, gereken tüm kontrolleri ve görevleri icra ettiğini kontrol pilotuna göstermelidir. Kontroller, testin yapıldığı uçağa ait kontrol listesi doğrultusunda tamamlanır. Teste ilişkin uçuş öncesi hazırlıkları sırasında adayın güç/performans ayarlarını ve hızları belirlemesi gerekir. Kalkışa, yaklaşmaya ve inişe ilişkin performans verileri aday tarafından, kullanılan hava aracının işletme el kitabına veya uçuş el kitabına uygun olarak hesaplanır.

UÇUŞ TESTİ TOLERANSLARI

10. Aday, aşağıdaki becerileri sergilemelidir:

Hava aracını, limitleri dahilinde kullanmak;

Tüm manevraları düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;

İyi muhakeme ve havacılık kültürü sergilemek;

Havacılık bilgisini uygulamak ve

Bir usulün veya manevranın başarılı sonucundan şüphe duyulmayacak şekilde uçağın kontrolünü daima muhafaza etmek.

11. Türbülans durumu ile kullanılan hava aracının sevk ve idare nitelikleri ve performansı da göz önünde bulundurularak, aşağıdaki limitler uygulanır.

Yükseklik

| | |
|--|--------------------|
| Genel | ± 100 feet |
| Karar yüksekliğinde/irtifasında pas geçmeye başlanması | + 50 feet/- 0 feet |
| AP ve minimum alçalma yüksekliği/irtifası | + 50 feet/- 0 feet |

Yol Takibi

| | |
|--------------------|---|
| Radyo yardımcıları | ± 5° |
| Hassas yaklaşma | süzülüş hattı ve istikametinde yarım derece sapma |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

İstikamet

| | |
|-------------------------------|----------------|
| Tüm motorlar çalışırken | $\pm 5^\circ$ |
| Benzetilmiş motor arızası ile | $\pm 10^\circ$ |

Sürat

| | |
|-------------------------------------|--------------------|
| Tüm motorlar çalışırken | ± 5 knot |
| Benzetilmiş motor arızası sırasında | + 10 knot/- 5 knot |

TESTİN İÇERİĞİ

Uçaklar

BÖLÜM 1 — UÇUŞ ÖNCESİ OPERASYONLAR VE KALKIŞ

Kontrol listesinin, havacılık kültürünün, buzlanmayı önleme (anti-icing)/buzlanmayı giderme (de-icing) prosedürlerinin vb. kullanımı tüm bölümlerde kontrol edilir.

| | |
|-------|--|
| a | Uçuş el kitabının (veya muadili dokümanının) kullanımı, özellikle havaaracı performans hesaplaması, ağırlık ve denge |
| b | Hava Trafik Hizmetleri dokümanının, meteorolojik dokümanlarının kullanımı |
| c | ATC uçuş planının, IFR uçuş planının/logunun hazırlanması |
| d | Uçuş öncesi kontroller |
| e | Meteorolojik limitler |
| f | Taksi yapma |
| g | Kalkış öncesi brifingi, Kalkış |
| h (°) | Aletli uçuşa geçiş |
| i (°) | Aletli ayrılış usulleri, altimetre ayarlama |
| j (°) | ATC ile temas - talimatlara uyum, R/T usulleri |

BÖLÜM 2 — GENEL HAVA HAREKETLERİ (°)

| | |
|-------|--|
| a | Çeşitli hızlardaki düz uçuş, trim dahil uçağın sadece uçuş aletleri referanslarıyla kontrolü: |
| b | Standart (Rate 1) dönüşü muhafaza ederek tırmanış ve alçalış |
| c | 45° yatışlı dönüşler ve keskin alçalma dönüşleri dahil olmak üzere anormal durumlardan kurtarma |
| d (*) | Düz ve ufki uçuşta, tırmanışlı/alçalışlı dönüşlerde ve iniş konfigürasyonunda stall'a girişten kurtarma -(sadece uçaklar için) |
| e | Yarım panel: stabil tırmanış veya alçalış, verilen istikametlere sabit irtifada standart (Rate 1) dönüş, anormal durumlardan çıkış - (sadece uçaklar için) |

BÖLÜM 3 — YOL BOYU IFR USULLERİ (°)

| | |
|---|---|
| a | Yola giriş ve yol takibi; örneğin, NDB, VOR, RNAV |
| b | Radio seyrüsefer yardımcılarının kullanımı |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| | |
|---|--|
| c | Düz uçuş, istikamet, irtifa ve hız kontrolü, güç ayarları, trim tekniği |
| d | Altimetre ayarları |
| e | ETA'ların hesaplanması ve güncellenmesi (gerektiğinde yol boyunca bekleme) |
| f | Uçuşun gidişatının, uçuş planının, yakıt tüketiminin izlenmesi, sistemlerin yönetimi |
| g | Buzdan korunma prosedürleri, gerektiğinde benzetilmiş olarak, |
| h | ATC ile temas - talimatlara uyum, R/T usulleri |

BÖLÜM 4 — HASSAS YAKLAŞMA USULLERİ (°)

| | |
|-------|--|
| a | Seyrüsefer yardımcılarını ayarlama ve kontrol etme, kolaylıkların kimliklerini doğrulama |
| b | Varış usulleri, altimetre ayarlarının kontrolleri |
| c | Alçalma/yaklaşma/iniş kontrolleri de dahil yaklaşma ve iniş brifingi |
| d (+) | Bekleme usulü |
| e | Yayınlanmış yaklaşma usulüne uyum |
| f | Yaklaşma zamanlaması |
| g | İrtifa, hız, istikamet kontrolü, (stabil yaklaşma) |
| h (+) | İnişten vazgeçme |
| i (+) | Pas geçme usulü/iniş |
| j | ATC ile temas - talimatlara uyum, R/T usulleri |

BÖLÜM 5 — HASSAS OLMAYAN YAKLAŞMA USULLERİ (°)

| | |
|-------|--|
| a | Seyrüsefer yardımcılarını ayarlama ve kontrol etme, kolaylıkların kimliklerini doğrulama |
| b | Varış usulleri, altimetre ayarları |
| c | Alçalma/yaklaşma/iniş kontrolleri de dahil yaklaşma ve iniş brifingi |
| d (+) | Bekleme usulü |
| e | Yayınlanmış yaklaşma usulüne uyum |
| f | Yaklaşma zamanlaması |
| g | İrtifa, hız, istikamet kontrolü, (stabil yaklaşma) |
| h (+) | İnişten vazgeçme |
| i (+) | Pas geçme usulü/iniş |
| j | ATC ile temas - talimatlara uyum, R/T usulleri |

BÖLÜM 6 — TEK MOTOR GAYRI FAAL DURUMDA UÇUŞ (sadece çok motorlu uçaklarda) (°)



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| | |
|---|---|
| a | Kalkış sonrası veya inişten vazgeçme sırasında benzetilmiş motor arızası |
| b | Bir motor gayrı faal durumda yaklaşma, inişten vazgeçme ve prosedürel pas geçme |
| c | Tek motor gayrı faal durumda yaklaşma ve inme |
| d | ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri |

(*) Bir FFS, FTD 2/3 ya da FNPT II'de icra edilebilir.

(+) Bölüm 4 veya Bölüm 5'de icra edilebilir.

(°) Sadece aletler referans alınarak icra edilmelidir.

Helikopterler

BÖLÜM 1 AYRILIŞ

Kontrol listesinin, kullanımında, genel havacılık konuları, anti-icing/de-icing vb. konular tüm bölümlerde değerlendirilir.

| | |
|---|--|
| a | Uçuş el kitabının kullanımı, özellikle hava aracı performans hesaplaması, ağırlık ve denge |
| b | Hava Trafik Hizmetleri dokümanının, meteoroloji dokümanlarının kullanımı |
| c | ATC uçuş planının, IFR uçuş planının/logunun hazırlanması |
| d | Uçuş öncesi kontrolleri |
| e | Meteorolojik Limitler |
| f | ATC veya öğretmenin talimatlarına uygun olarak havır/rule taksi |
| g | Kalkış öncesi brifingi, prosedürleri ve kontrolleri |
| h | Aletli uçuşa geçiş |
| i | Aletli ayrılış usulleri |

BÖLÜM 2 GENEL HAVA HAREKETLERİ

| | |
|---|--|
| a | Helikopterin sadece alet referanslarıyla kontrolü: |
| b | Standart (Rate 1) dönüşü muhafaza ederek tırmanış ve süzülüş |
| c | 30° yatışlı dönüşler ve derin alçalışlı dönüşler dahil olmak üzere anormal durumlardan çıkış |

BÖLÜM 3 YOL BOYU IFR USULLERİ

| | |
|---|--|
| a | Yola giriş ve yol takibi; örneğin, NDB, VOR, RNAV |
| b | Radyo seyrüsefer yardımcılarının kullanımı |
| c | Düz uçuş, istikamet, irtifa ve hız kontrolü, güç ayarları |
| d | Altimetre ayarları |
| e | Zamanlama ve tahmini varış (ETA) revizyonu |
| f | Uçuşun gidişatının, uçuş planının, yakıt tüketiminin izlenmesi, sistemlerin yönetimi |
| g | Gerktiğinde benzetilmiş olarak buzlanmadan korunma usulleri |
| h | ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri |

BÖLÜM 4 HASSAS YAKLAŞMA USULLERİ

| | |
|-------|---|
| a | Seyrüsefer yardımcılarının ayarlanması ve kontrol edilmesi, kolaylıkların tanınması |
| b | Variş usulleri, altimetre ayarlarının kontrolleri |
| c | Alçalma/yaklaşma/iniş kontrolleri de dahil yaklaşma ve iniş brifingi |
| d (*) | Bekleme usulü |
| e | Yayınlanmış yaklaşma usulüne uyum |
| f | Yaklaşma zamanlaması |
| g | İrtifa, hız, istikamet kontrolü, (stabil yaklaşma) |
| h (*) | İnişten vazgeçme |
| i (*) | Pas geçme usulü / iniş |
| j | ATC ile temas -talimatlara uyum, R/T usulleri |

BÖLÜM 5 HASSAS OLMAYAN YAKLAŞMA

| | |
|-------|---|
| a | Seyrüsefer yardımcılarının ayarlanması ve kontrol edilmesi, kolaylıkların tanınması |
| b | Variş usulleri, altimetre kontrolleri |
| c | Alçalma/yaklaşma/iniş kontrolleri de dahil yaklaşma ve iniş brifingi |
| d (*) | Bekleme usulü |
| e | Yayınlanmış yaklaşma usulüne uyum |
| f | Yaklaşma zamanlaması |
| g | İrtifa, hız, istikamet kontrolü, (stabil yaklaşma) |
| h (*) | İnişten vazgeçme |
| i (*) | Pas geçme usulü (*) / iniş |
| j | ATC ile temas -talimatlara uyum, R/T usulleri |

BÖLÜM 6 -ANORMAL HALLER VE ACİL DURUM PROSEDÜRLERİ

Bu bölüm uygulamaları 1. ila 5. Bölümler ile birleştirilebilir. Testin bu bölümünde, aşağıdaki durumlarda, helikopterin kontrol edilmesi, arızalı motorun saptanmasına, derhal yapılacak ve devamında yapılacak işlemler ve kontrollerdeki doğruluk değerlendirilecektir:

| | |
|---|---|
| a | Kalkışta, kalkış sonrasında ve yaklaşımda/yaklaşma sırasında benzetilmiş motor arızası(**) (FFS'de veya FNPT II/III, FTD 2,3'de icra edilmediğinde emniyetli bir irtifada yapılmalıdır) |
| b | SAS ve Hidrolik sistem arızaları (uygulama mümkünse) |
| c | Kısıtlı panel |
| d | Otorotasyon ve belirlenmiş irtifada kurtarma |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| | |
|---|---|
| e | Flight Director kullanmadan manuel olarak hassas yaklaşma(***) Flight Director kullanarak manuel olarak hassas yaklaşma(***) |
|---|---|

(*) Bölüm 4 veya Bölüm 5'de icra edilecektir.

(**) Sadece çok motorlu helikopter.

(***) Sadece tek bir unsur test edilecektir.

Hava gemileri

BÖLÜM 1 — UÇUŞ ÖNCESİ OPERASYONLAR VE KALKIŞ

Kontrol listesinin, havacılık bilgisinin, ATC ile temas uyumunun ve R/T prosedürlerinin kullanımı tüm bölümler

| | |
|---|--|
| a | Özellikle a/c performans hesaplaması, ağırlık ve denge olmak üzere uçuş el kitabının (veya muadilinin) kullanımı |
| b | Hava Trafik Hizmetleri dokümanının, hava dokümanının kullanımı |
| c | ATC uçuş planının, IFR uçuş planının/logunun hazırlanması |
| d | Uçuş öncesi kontrolleri |
| e | Meteoroloji limitleri |
| f | Kalkış öncesi briefing, direktten ayrılma prosedürü, yerde manevra |
| g | Kalkış |
| h | Aletli uçuşa geçiş |
| i | Aletli ayrılış usulleri, altimetre ayarlama |
| j | ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri |

BÖLÜM 2 — GENEL İDARE

| | |
|---|--|
| a | Hava gemisinin sadece alet referanslarıyla kontrolü |
| b | Sürdürülen standart (Rate 1) dönüşle tırmanma ve alçalma |
| c | Anormal durumlardan kurtarmalar |
| d | Kısıtlı panel |

BÖLÜM 3 YOL BOYU IFR USULLERİ

| | |
|---|---|
| a | Önleme dahil izleme; örneğin, NDB, VOR, RNAV |
| b | Radyo seyrüsefer yardımcılarının kullanımı |
| c | Düz uçuş, istikamet, irtifa ve hız kontrolü, güç ayarları, trim tekniği |
| d | Altimetre ayarları |
| e | Zamanlama ve ETA revizyonu |
| f | Uçuş ilerlemesinin, yakıt logunun, yakıt kullanımının izlenmesi, sistemlerin yönetimi |
| g | ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri |

BÖLÜM 4 HASSAS YAKLAŞMA PROSEDÜRLERİ

| | |
|---|--|
| a | Seyrüsefer yardımcılarının ayarlanması ve kontrol edilmesi, kolaylıkların saptanması |
| b | Variş usulleri, altimetre kontrolleri |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| | |
|-------|---|
| c | Alçalma/yaklaşma/iniş kontrolleri dahil yaklaşma ve iniş brifingi |
| d (*) | Bekleme usulü |
| e | Yayınlanmış yaklaşma usulüne uygunluk |
| f | Yaklaşma zamanlaması |
| g | Sabit yaklaşma (irtifa, hız ve istikamet kontrolü) |
| h (+) | İnişten vazgeçme |
| i (+) | Pas geçme usulü / iniş |
| j | ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri |

BÖLÜM 5 HASSAS OLMAYAN YAKLAŞMA PROSEDÜRLERİ

| | |
|-------|--|
| a | Seyrüsefer yardımcılarının ayarlanması ve kontrol edilmesi, kolaylıkların saptanması |
| b | Variş usulleri, altimetre ayarları |
| c | Alçalma/yaklaşma/iniş kontrolleri dahil yaklaşma ve iniş brifingi |
| d (*) | Bekleme usulü |
| e | Yayınlanmış yaklaşma usulüne ile uygunluk |
| f | Yaklaşma zamanlaması |
| g | Sabit yaklaşma (irtifa, hız ve istikamet kontrolü) |
| h (+) | İnişten vazgeçme |
| i (+) | Pas geçme usulü / iniş |
| j | ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri |

BÖLÜM 6 – TEK MOTOR ÇALIŞMAZ HALDE UÇUŞ

Bu bölüm 1. ila 5. Bölümler ile birleştirilebilecektir. Bu test, aşağıdaki durumlarda, hava gemisinin kontrolüne, arızalı motorun saptanmasına, derhal yapılacak işlemlere, takip gerektiren işlemlere, kontrollere ve uçuş tutarlılığına ilişkin

| | |
|---|---|
| a | Kalkış sonrası veya inişten vazgeçme sırasında benzetilmiş motor arızası |
| b | Tek motor gayrı faal durumda iken yaklaşma ve prosedürel pas geçme |
| c | Tek motor gayrı faal durumda iken yaklaşma ve inme ve pas geçme prosedürü |
| d | ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri |

(+) Bölüm 4 veya Bölüm 5'de icra edilebilir.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Ek 1.8

Sınıf veya tip yetkisi yeterlilik kontrolünün IR kısmının çapraz kredilendirilmesi

A. Uçaklar

Kredi sadece, yetki sahibinin uygunluğuna göre tek motorlu veya tek pilotlu çok motorlu uçaklar için IR imtiyazları temdit edildiğinde verilebilir.

| IR da içerecek şekilde yeterlilik kontrolü yapılan geçerli yetkiler : | Yeterlilik kontrolünün IR bölümü için kredi verilecek yetkiler: |
|--|---|
| MP tip yetkisi | SE sınıf (*) ve |
| Yüksek performanslı kompleks uçak tip yetkisi | SE tip yetkisi (*), ve SP ME sınıf ve SP ME yüksek performanslı olmayan kompleks uçak tip yetkisi, sadece Ek 1.9'un ekindeki tek pilotlu yüksek performanslı olmayan kompleks uçaklara yönelik yetenek testinin 3B bölümü için kredi (*) |
| SP ME yüksek performanslı olmayan kompleks uçak tip yetkisi, (tek pilot ile işletilenler) | SP ME sınıf (*), ve SP ME yüksek performanslı olmayan kompleks uçak tip yetkisi, ve SE sınıf ve tip yetkisi (*) |
| SP ME yüksek performanslı olmayan kompleks uçak tip yetkisi, (MP operasyonu ile kısıtlı olanlar) | a. SP ME sınıf (*), ve b. SP ME yüksek performanslı olmayan kompleks uçak tip yetkisi (*), ve c. SE sınıf ve tip yetkisi (*) |
| SP ME sınıf yetkisi (tek pilot ile işletilenler) | SE sınıf ve tip yetkisi, ve SP ME sınıf, ve SP ME yüksek performanslı olmayan kompleks uçak tip yetkisi |
| SP ME sınıf yetkisi (MP operasyonu ile kısıtlı olanlar) | SE sınıf ve tip yetkisi (*), ve SP ME sınıf (*), ve SP ME yüksek performanslı olmayan kompleks uçak tip yetkisi (*) |
| SP SE sınıf yetkisi | SE sınıf ve tip yetkisi |
| SP SE tip yetkisi | SE sınıf ve tip yetkisi |

(*) Önceki 12 ay içerisinde, adayın tek pilotlu operasyonda SP sınıf veya tip uçakta en az üç IFR kalkışı ve yaklaşması icra etmiş olması ya da yüksek performanslı olmayan, kompleks olmayan çok motorlu uçaklar için, tek pilotlu operasyonda sadece aletler referans alınarak uçurulan yüksek performanslı olmayan, kompleks olmayan tek pilotlu uçaklar yetenek testinin 6. bölümünü geçmiş olması koşuluyla.

B. Helikopterler

Kredi sadece, yetki sahibinin uygunluğuna göre tek motorlu veya tek pilotlu çok motorlu helikopterler için IR imtiyazları temdit edildiğinde verilir.

| IR da içerecek şekilde yeterlilik kontrolü yapılan geçerli yetkiler : | Yeterlilik kontrolünün IR bölümü için kredi verilecek yetkiler: |
|---|---|
| MPH tip yetkisi | SE tip yetkisi (*), ve SP ME tip yetkisi (*). |
| SP ME tip yetkisi, tek pilot olarak kullanılan | SE tip yetkisi, SP ME tip yetkisi. |
| SP ME tip yetkisi, MP operasyonu ile kısıtlı olanlar | SE tip yetkisi, (*) SP ME tip yetkisi. |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

SP SE tip yetkisi, tek pilot olarak kullanılan

SP SE tip yetkisi, tek
pilot olarak kullanılan

* Önceki 12 ay içerisinde, tek pilotlu operasyonda SP tip helikopterde en az 3 IFR ayrılışı ve yaklaşmasının icra edilmiş olması koşuluyla.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Ek 1.9

MPL, ATPL, tip ve sınıf yetkileri eğitimi yetenek testi ve yeterlilik kontrolü ile IR yeterlilik kontrolü

A. Genel Hususlar

1. Yetenek testine başvuran aday, yetenek testi için kullanılacak aynı sınıfta veya tipte hava aracında eğitim almış olmalıdır.
2. İki denemede testin tüm bölümlerini geçemeyen adayların ilave eğitim almaları gerekir.
3. Yetenek testine girme sayısında herhangi bir sınır bulunmamaktadır.

EĞİTİMİN, YETENEK TESTİNİN/YETERLİLİK KONTROLÜNÜN İÇERİĞİ

4. SHT-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde aksi yönde bir hüküm bulunmadığı müddetçe, uçuş eğitimi müfredatı bu Ek hükümlerine uygun olmalıdır. Müfredat, yetenek testi ve yeterlilik kontrolü, SHT-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verileri doğrultusunda, benzer hava aracı tiplerindeki geçmiş tecrübeye kredi verilerek kısaltılabilir.
5. ATPL tanzimine yönelik yetenek testleri hariç tutulmak kaydıyla, söz konusu tipe ilişkin olarak SHT-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde öngörüldüğü takdirde, pilotun gerekli vasıflara sahip olduğu diğer tipler ve varyantlar için de geçerli olan yetenek testi konuları için kredi verilebilir.

TESTİN/KONTROLÜN İCRA EDİLMESİ

6. Kontrol pilotu, konu ile ilgili olarak, yetkili otorite tarafından geliştirilmiş ve onaylanmış benzetilmiş operasyonları içeren farklı yetenek testi ya da yeterlilik kontrolü senaryoları arasından seçim yapabilir. Mevcut bulunması halinde tam uçuş simülatörleri ve onaylanmış diğer eğitim araçları, bu Talimatta öngörüldüğü şekilde kullanılır.
7. Yeterlilik kontrolü sırasında kontrol pilotu sınıf ya da tip intibak yetkisi sahibinin yeterli düzeyde teorik bilgiye sahip olup olmadığını kontrol eder.
8. Aday yetenek testini sonlandırmayı talep ederse, sonlandırma gerekçesinin kontrol pilotu tarafından yetersiz görülmesi halinde, aday yetenek testinin tümüne en baştan girer. Testin, kontrol pilotu tarafından yeterli görülmesi sebeplerden dolayı sonlandırılması halinde, başka bir uçuşta sadece tamamlanmamış bölümler test edilir.
9. Kontrol pilotunun takdirinde olmak üzere, herhangi bir manevra ya da prosedür aday tarafından sadece bir defaya mahsus tekrar edilebilir. Kontrol pilotu, adayın uçuş becerisi sergilemesinin tam bir test tekrarını gerektirdiğini uygun görmesi halinde, testi herhangi bir aşamada durdurabilir.
10. Testin/kontrolün tek pilot koşullarında yapıldığı durumlarda; adayın hava aracını, uygunluğuna göre sorumlu pilot veya ikinci pilot işlevlerini icra edilebildiği bir pozisyonda uçurması ve testi, başka bir ekip üyesi yokmuş gibi icra etmesi gerekir. Uçuşa ilişkin sorumluluk ilgili ulusal düzenlemeler ile belirlenir.
11. Teste ilişkin uçuş öncesi hazırlıklar sırasında adayın güç ayarlarını ve hızları belirlemesi gerekir. Aday, radyo seyirüsefer kolaylıklarının tanımlanması ve belirlenmesi de dahil olmak üzere, gereken tüm kontrolleri ve görevleri kontrol pilotuna gösterecektir. Kontroller, testin yapıldığı uçağa ait kontrol listesi ve uygunluğu halinde MCC konsepti doğrultusunda tamamlanır. Kalkışa, yaklaşmaya ve inişe ilişkin performans verileri aday tarafından, kullanılan hava aracının işletme el kitabına veya uçuş el kitabına uygun olarak hesaplanır. Karar yüksekliği/irtifası, minimum alçalma yüksekliği/irtifası ve pas geçme noktasını, kontrol pilotunun mutabakata ile aday bilirler.
12. Kontrol pilotu, uçuş emniyeti bakımından veya diğer trafikleri olumsuz etkileyecek gecikmeye sebebiyet vermekten kaçınmak için müdahalenin gerekli olduğu durumlar haricinde, hava aracının operasyonunda rol alamaz.

ÇOK PİLOTLU HAVAARACI TİP YETKİSİ, ÇOK PİLOTLU OPERASYONLARDA İŞLETİLEN TEK PİLOTLU UÇAK TİP YETKİSİ, MPL VE ATPL YETENEK TESTİNE/YETERLİLİK KONTROLÜNE ÖZEL GEREKLİLİKLER

13. Çok pilotlu hava aracı veya çok pilotlu operasyonlarda işletilen tek pilotlu uçak yetenek testlerinin çoklu ekip ortamında icra edilmesi gerekir. Diğer bir aday ya da tip yetkisine ve yeterli vasıflara sahip başka bir pilot, diğer pilot olarak görev yapabilir. Test hava aracında yapılıyor ise, ikinci pilot kontrol pilotu veya bir öğretmen olmalıdır.
14. Adayın, MCC gereğince PF veya PNF olarak icra edilebileceği anormal ve acil durum prosedürleri hariç olmak üzere, yetenek testinin tüm bölümleri sırasında PF olarak görev yapması gerekir. İlk defa çok pilotlu hava aracı tip yetkisi veya ATPL için başvuran aday, PNF olarak görev yapma becerisini de göstermelidir. Testteki tüm unsurların seçili koltuktan yapılabiliyor olması halinde, aday test için sol veya sağ koltukta oturmayı seçebilir.
15. Aşağıdaki hususlar, PF ya da PNF olmasına bakılmaksızın, ATPL ya da çok pilotlu hava aracı tip yetkisi veya çok pilotlu operasyonlarda işletilen tek pilotlu bir uçakta PIC görevine terfi adaylarının uçuş testinde kontrol pilotu tarafından özellikle kontrol edilir:
 - (a) Uçuş ekibi işbirliğinin yönetilmesi;
 - (b) Uygun gözetim ile hava aracı operasyonunun genel kontrolünün sürdürülmesi ve



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (c) Operasyonun durumuna uygun emniyet hususları ve acil durumları da içerecek şekilde ilgili kurallara göre önceliklerin belirlenmesi ve karar verilmesi.
16. IR yetkisi dahil edildiği takdirde, test/kontrol IFR şartlarda ve mümkün olduğu kadar benzetilmiş ticari hava taşımacılığı ortamında gerçekleştirilmelidir. Kontrol edilmesi gereken önemli bir nokta da adayın uçuşu rutin briefing materyalinden planlama ve yürütme becerisine sahip olmasıdır.
17. Tip yetkisi eğitim kursu hava aracında 2 saatten az uçuş eğitimini içerirse, yetenek testi bir FFS'de gerçekleştirilebilir ve hava aracında uçuş eğitiminden önce tamamlanabilir. Bu durumda, hava aracındaki uçuş eğitimini içeren tip yetkisi eğitim kursu tamamlama sertifikası, yeni tip yetkisi adayın lisansına işlenmeden önce yetkili otoriteye gönderilir.

B. Uçak kategorisine özgü gereklilikler

GEÇME NOTLARI

1. Tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar dışındaki tek pilotlu uçaklar için, aday yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün tüm bölümlerinden başarıyla geçmelidir. Bölümlerdeki herhangi bir maddeden başarısız olunması halinde o bölümden başarısız sayılır. Birden fazla bölümden başarısız olunması durumunda, adayın testin veya kontrolün tümüne tekrar girmesi gerekir. Sadece bir bölümden başarısız olan adaylar, başarısız olunan bölümden teste tekrar girer. Bir önceki denemede geçilen bölümler de dahil olmak üzere, tekrar girilen testin veya kontrolün herhangi bir bölümden başarısız olunması halinde, adayın testin veya kontrolün tümüne tekrar girmesi gerekir. Tek pilotlu çok motorlu uçaklar için ilgili testin veya kontrolün, asimetrik uçuş ile ilgili 6. bölümünün başarıyla geçilmesi gerekir.
2. Çok pilotlu ve tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar için, adayın yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün tüm bölümlerinden başarıyla geçmesi gerekir. Beşten fazla maddeden başarısız olunması durumunda, adayın testin veya kontrolün tümüne tekrar girmesi gerekir. Beş veya daha az maddeden başarısız olan aday, başarısız olduğu maddelerden teste tekrar girer. Bir önceki denemede geçilen maddeler de dahil olmak üzere, tekrar girilen testin veya kontrolün herhangi bir maddesinden başarısız olunması halinde, adayın testin veya kontrolün tümüne tekrar girmesi gerekir. 6.Bölüm, ATPL veya MPL yetenek testinin bir parçası değildir. Adayın sadece 6.Bölümden başarısız olması veya 6.Bölümden teste girmemesi halinde, tip yetkisi CAT II veya CAT III imtiyazları olmadan tanzim edilir. Tip yetkisi imtiyazlarının kapsamının CAT II'yi veya CAT III'ü içerecek şekilde genişletilebilmesi için adayın ilgili hava aracı tipinde 6. bölümü başarıyla geçmesi gerekir.

UÇUŞ TESTİ TOLERANSI

3. Aday, aşağıdaki becerileri sergilemelidir:
- (a) uçağı, limitleri dahilinde kullanmak;
- (b) tüm manevraları düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;
- (c) iyi muhakeme ve havacılık kültürü sergilemek;
- (d) havacılık bilgisini uygulamak ve
- (e) bir usulün veya manevranın başarılı sonucundan şüphe duyulmayacak şekilde uçağın kontrolünü daima muhafaza etmek.
- (f) Uygulanabilir olduğunda, ekip işbirliğini ve diğer pilotun iş göremez durumundaki prosedürleri anlamak ve uygulamak,
- (g) Uygulanabilir olduğunda, diğer ekip üyeleri ile etkin biçimde iletişim kurmak.
4. Türbülans durumu ile kullanılan uçağın sevk ve idare nitelikleri ve performansı da göz önünde bulundurularak, aşağıdaki limitler uygulanır.

Yükseklik

| | |
|---|--------------------|
| Genel olarak | ± 100 feet |
| Karar yüksekliğinde pas geçmeyi başlatmak | ± 50 feet/0 feet |
| Minimum alçalma yüksekliği/irtifası | + 50 feet/- 0 feet |

Yol Takibi

| | |
|------------------------------|--|
| Radyo yardımcıları üzerinden | ± 5° |
| Hassas yaklaşma | süzülüş hattı ve istikametinde yarım ölçek sapma |

İstikamet

| | |
|-------------------------------|-------|
| Tüm motorlar çalışırken | ± 5° |
| Benzetilmiş motor arızası ile | ± 10° |

Hız

| | |
|-------------------------------------|--------------------|
| Tüm motorlar çalışırken | ± 5 knot |
| Benzetilmiş motor arızası sırasında | + 10 knot/- 5 knot |

EĞİTİMİN/YETENEK TESTİNİN/YETERLİLİK KONTROLÜNÜN İÇERİĞİ

5. Yüksek performanslı kompleks uçaklar dışındaki tek pilotlu uçaklar:



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (a) Sembollerin anlamları:
P = PIC veya İkinci Pilot, PF ve PNF olarak eğitilen pilot
X= Mevcut olması halinde bu egzersiz uçuş simülöründe yapılır, aksi takdirde manevra veya usul için uygunsa uçakta yapılır.
P# = Eğitim, gözetim altında uçak kontrolü ile tamamlanır.
- (b) Pratik eğitim en az, (P) olarak gösterilen eğitim ekipmanında icra edilir veya ok işareti (--->) ile gösterilen daha yüksek bir ekipmanla yapılabilir.
Kullanılan eğitim ekipmanı aşağıdaki kısaltmalar ile belirtilir:
A = Uçak
FFS = Tam uçuş simülörü
FTD= Uçuş Eğitim Cihazı (ME sınıf yetkisi için FNPT II dahil)
- (c) Bölüm 3B'deki ve çok motor için Bölüm 6'daki yıldızlı (*) maddeler, aletli uçuş yetkisi temdidinin/yenilemesinin yetenek testine veya yeterlilik testine dahil edilmesi halinde sadece uçuş aletleri referansı ile uçulacaktır. Yıldızlı (*) işaretlerin yetenek testi veya yeterlilik kontrolü sırasında sadece uçuş aletleri referansı ile uçulmaması halinde ve aletli uçuş yetkisi (IR) imtiyazları kredilendirilmediğinde, tip/sınıf yetkisi sadece VFR ile kısıtlı olur.
- (d) Bölüm 3A sadece VFR ile kısıtlı bir tip veya çok motorlu sınıf yetkisini temdit etmek için, önceki 12 ay içerisinde 10 sektörlük gerekli tecrübenin tamamlanmamış olduğu durumlarda tamamlanır. Bölüm 3B'nin tamamlanması halinde Bölüm 3A'nın yapılma gerekliliği yoktur.
- (e) Yetenek testi veya yeterlilik kontrolü sütununda "M" harfinin olması, zorunlu egzersizleri veya birden fazla egzersizden seçim yapılması zorunluluğunu gösterir.
- (f) Onaylı tip veya sınıf yetkisi kursunun içeriğinde bulunması halinde, tip veya çok motorlu sınıf yetkilerine yönelik pratik eğitim için FFS veya FNPT II kullanılır. Kursun onaylanması için aşağıdaki hususlar göz önünde bulundurulur:
(i) FFS veya FNPT II'nin Part-ARA ve SHT-ORA'da belirtilen özellikleri;
(ii) öğretmenlerin nitelikleri;
(iii) kursun, FFS veya FNPT II'de verilecek bölümünün miktarı;
(iv) eğitime tabi tutulan pilotun nitelikleri ve daha önceki tecrübesi.
- (g) Çok pilotlu operasyonlarda bir yetenek testinin ya da yeterlilik kontrolünün icra edildiği durumlarda, tip yetkisi çok pilotlu operasyonlar için sınırlandırılır.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR DIŞINDAKİ TEK PİLOTLU UÇAKLAR: | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | SINIF YA DA TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ/YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|---|-------------------|-----|----|--|---|--|
| | | | | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| Manevralar/Usuller | FTD | FFS | A | | FFS A | |
| BÖLÜM 1 | | | | | | |
| 1. Ayrılış 1.1. Aşağıdakileri içeren uçuş öncesi hazırlıkları: Dokümantasyon Ağırlık ve Denge Meteoroloji brifingi NOTAM | | | | | | |
| 1.2. Motor çalıştırma öncesi kontrolleri | | | | | | |
| 1.2.1. Harici kontrol | P# | | P | | | |
| 1.2.2. Dahili kontrol | | | P | | M | |
| 1.3. Motor çalıştırma: Normal Arızalar | P—> | —> | —> | | M | |
| 1.4. Taksı yapma | | P—> | —> | | M | |
| 1.5. Kalkış öncesi kontroller: Motor kontrolü (gerektiğinde) | P—> | —> | —> | | M | |
| 1.6. Kalkış usulü Uçuş El kitabındaki flap ayarları ile normal kalkış Yan rüzgarla kalkış (koşullar uygunsa) | | P—> | —> | | | |
| 1.7. Tırmanma: V _x /V _y İstikametlere dönüşler Düz uçuşa geçiş | | P—> | —> | | M | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR DIŞINDAKİ TEK PİLOTLU UÇAKLAR: | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | SINIF YA DA TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ/YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|--|-------------------|-----|---|---|--|--|
| | FTD | FFS | A | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS A | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| Manevralar/Usuller | | | | | | |
| 1.8. ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri | | | | | | |
| BÖLÜM 2 | | | | | | |
| 2. Hava hareketleri (VMC) | | | | | | |
| 2.1. Flaplı ve flapsız kritik düşük hız da dahil olmak üzere değişik hızlarda düz uçuş ve yatay uçuş (mümkün olduğunda VMCA'ya yakın hızlar dahil) | | P | | | | |
| 2.2. Keskin dönüşler (45° yatışla 360° sola ve sağa) | | P | | | M | |
| 2.3. Stall'lar ve stall'dan çıkış: (i) Temiz konfigürasyonda stall (ii) Yaklaşma konfigürasyonu ve gücüyle, yatışlı alçalma dönüşünde stall'a yaklaşma (iii) İniş konfigürasyonunda ve gücünde stall'a yaklaşma (iv) Kalkış flap'ı ve tırmanış gücüyle, tırmanışlı dönüşte Stall'a yaklaşma (sadece tek motorlu uçaklarda) | | P | | | M | |
| 2.4. Uygulanması mümkün ise, Otomatik pilot ve uçuş yönlendiricisi kullanarak sevk ve idare (Bölüm 3'de icra edilebilir) . | | P | | | M | |
| 2.5. ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri | | | | | | |
| BÖLÜM 3A | | | | | | |
| 3A. Yol boyu usulleri VFR (Bakınız B.5(c) ve (d)) 3A.1. Uçuş planı, hesabı seyrüsefer ve harita okuma | | | | | | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR DIŞINDAKİ TEK PİLOTLU UÇAKLAR: | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | SINIF YA DA TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ/YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|---|-------------------|-----|---|---|--|--|
| | FTD | FFS | A | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS A | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| Manevralar/Usuller | | | | | | |
| 3A.2. İrtifanın, istikamet ve hızın muhafazası | | | | | | |
| 3A.3. Oryantasyon, zamanlama ve ETA revizyonu | | | | | | |
| 3A.4. Radyo seyrüsefer yardımcılarının kullanımı (uygulanabilirse) | | | | | | |
| 3A.5. Uçuşun yönetimi (yakıt, sistemler ve buzlanma dahil rutin kontroller, uçuş planı) | | | | | | |
| 3A.6. ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri | | | | | | |
| BÖLÜM 3B | | | | | | |
| 3B. Aletli Uçuş | | | | | | |
| 3B.1.* Ayrılış IFR | | P | | | M | |
| 3B.2.* Yol boyu IFR | | P | | | M | |
| 3B.3.* Bekleme usulleri | | P | | | M | |
| 3B.4.* 200 ft (60 m)'lik DH/A'ya veya usul minimasına kadar ILS yaklaşması (süzülüş hattını yakalamak için otomatik pilot kullanılabilir) | | P | | | M | |
| 3B.5.* MDH/A ve MAP'a kadar hassas olmayan yaklaşma | | P | | | M | |
| 3B.6.* Pusula ve suni ufuk göstergesinin benzetilmiş arızalarını içeren uçuş egzersizleri: Standart (Rate 1) dönüşler Anormal durumlardan çıkış | P | | | | M | |
| 3B.7.* 'Localiser' veya 'glideslope' arızası | P | | | | | |
| 3B.8* ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri | | | | | | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR DIŞINDAKİ TEK PİLOTLU UÇAKLAR: | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | SINIF YA DA TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ/YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|--|-------------------|-----|---|---|--|--|
| | FTD | FFS | A | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS A | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| Manevralar/Usuller | | | | | | |
| Boş bırakılmıştır. | | | | | | |
| BÖLÜM 4 | | | | | | |
| 4. Varış ve İnişler | | | | | | |
| 4.1. Meydan varış usulü | | P | | | M | |
| 4.2. Normal iniş | | P | | | M | |
| 4.3. Flapsız iniş | | P | | | M | |
| 4.4. Yan rüzgar inişleri (koşullar uygunsa) | | P | | | | |
| 4.5. Pistten Azami 2000 ft yükseklikten motor rölantide piste yaklaşma ve iniş (sadece tek motorlu uçaklarda) | | P | | | | |
| 4.6. Minimum yükseklikten pas geçme | | P | | | M | |
| 4.7. Gece pas geçme ve iniş (uygulanabilirse) | P | | | | | |
| 4.8. ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri | | | | | | |
| BÖLÜM 5 | | | | | | |
| 5. Anormal ve acil durum prosedürleri Bu bölüm 1nci ila 4ncü bölümler ile birleştirilebilir. | | | | | | |
| 5.1. Makul bir hızda kalkıştan vazgeçme | | P | | | M | |
| 5.2. Kalkış sonrasında benzetilmiş motor arızası (sadece tek motor uçaklarda) | | | P | | M | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR DIŞINDAKİ TEK PİLOTLU UÇAKLAR: | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | SINIF YA DA TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ/YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|--|-------------------|-----|---|---|--|--|
| | FTD | FFS | A | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS A | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| Manevralar/Usuller | | | | | | |
| 5.3 Benzetilmiş takatsız mecburi iniş (sadece tek motor uçaklarda) | | | | | | |
| 5.4. Benzetilmiş acil durumlar: i. Uçuş sırasında yangın veya duman ii. Uygulanabilir sistem arızaları | P | | | | | |
| 5.5. Motor durdurma ve yeniden çalıştırma (sadece ME yetenek testinde) (hava aracında gerçekleştirilmesi halinde emniyetli bir irtifada) | P | | | | | |
| 5.6. ATC ile temas - talimatlara uyum, R/T usulleri | | | | | | |
| BÖLÜM 6 | | | | | | |
| 6. Benzetilmiş asimetrik uçuş 6.1.* (Bu bölüm 1. ila 5. Bölümler ile birleştirilebilir Kalkış sırasında benzetilmiş motor arızası (FFS veya FNPT II'de gerçekleştirilmediği sürece emniyetli bir irtifada) | P | | X | | M | |
| 6.2.* Asimetrik yaklaşma ve pas geçme | P | | | | M | |
| 6.3.* Asimetrik yaklaşma ve tam duruşlu iniş | P | | | | M | |
| 6.4. ATC ile temas - talimatlara uyum, R/T usulleri | | | | | | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

6. Çok pilotlu uçaklar ve tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar:
- (a) Sembollerin anlamları:
P= tip yetkisi tanzimi için PIC veya İkinci Pilot, PF ve PNF olarak eğitilen pilot
X= Mevcut olması halinde bu egzersiz için uçuş simülatöründe yapılır, aksi takdirde manevra veya usul için uygunsa uçakta yapılır.
P# = Eğitim, gözetim altında uçak kontrolü ile tamamlanır.
- (b) Pratik eğitim en az, (P) olarak gösterilen eğitim ekipmanında icra edilir veya ok işareti (---->) ile gösterilen daha yüksek bir ekipmanla yapılabilir.
Kullanılan eğitim ekipmanı aşağıdaki kısaltmalar ile belirtilir:
A = Uçak
FFS = Tam uçuş simülatörü
FTD= Uçuş Eğitim Cihazı
OTD= Diğer Eğitim cihazları
- (c) Yıldız işaretli (*) maddeler sadece aletler referanslar alınarak uçulur. Yetenek testi veya yeterlilik kontrolü sırasında bu koşulun karşılanmaması halinde, tip yetkisi sadece VFR ile kısıtlı olur.
- (d) Yetenek testi/yeterlilik kontrolü sütununda "M" harfinin olması, zorunlu egzersizleri gösterir.
- (e) Onaylı bir tip yetkisi kursunun içeriğinde bulunması halinde, pratik eğitim için bir FFS kullanılır.
Kursun onaylanması için aşağıdaki hususlar göz önünde bulundurulur:
(i) FFS'nin kalifikasyonu veya FNPT II MCC ve FTD 2 kombinasyonu veya FTD 2;
(ii) öğretmenlerin nitelikleri;
(iii) kursun, FFS veya FNPT II'de verilecek bölümünün miktarı;
(iv) eğitime tabi tutulan pilotun nitelikleri ve daha önceki tecrübesi.
- (f) Manevraların ve usullerin, çok pilotlu uçaklar ve çok pilotlu operasyonlardaki tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar için MCC'yi de içermesi gerekir.
- (g) Manevraların ve usullerin tek pilotlu operasyonlardaki tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklarda tek pilot olarak icra edilmesi gerekir.
- (h) Tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklarda çok pilotlu operasyonlar için bir yetenek testinin ya da yeterlilik kontrolünün icra edildiği durumlarda, tip yetkisi çok pilotlu operasyonlar ile sınırlandırılır. Adayın tek pilot imtiyazlarına sahip olmak istemesi durumunda, ek olarak, 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5'de yer alan manevralar/usuller ile 3.4 bölümünde yer alan manevralardan/usullerden en az bir tanesinin tek pilot olarak tamamlanması gerekir.
- (i) FCL720(A)(e)'ye uygun olarak tanzim edilmiş kısıtlı bir tip yetkisi için, adayın tip yetkisine yönelik olarak kalkış ve iniş aşamalarına ilişkin uygulamalı egzersizler dışında, diğer adaylarla aynı tip yetkisi gerekliliklerini karşılamalıdır.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|---|-------------------|-----|-----|---|---|---|--|
| | OTD | FTD | FFS | A | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS A | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| BÖLÜM 1 | | | | | | | |
| 1. Uçuş hazırlığı | | | | | | | |
| 1.1. Performans hesaplaması | P | | | | | | |
| 1.2. Uçağın harici kontrolü; her bir maddenin ve inceleme amacının belirtilmesi. | P# | | | P | | | |
| 1.3. Kokpit kontrolleri | | P | | | | | |
| 1.4. Motor çalıştırma öncesi kontrol listesi kullanımı, çalıştırma usulleri, radyo ve seyrüsefer ekipmanının kontrolü, seyrüsefer ve haberleşme frekanslarının seçilmesi ve ayarlanması | P | | | | | M | |
| 1.5. Hava trafik kontrol ünitesi veya öğretmenin talimatlarına uygun olarak taksi yapma | | | P | | | | |
| 1.6. Kalkış öncesi kontroller | | P | | | | M | |
| BÖLÜM 2 | | | | | | | |
| 2. Kalkışlar | | | | | | | |
| 2.1. Hızlandırılmış kalkış dahil olmak üzere, farklı flap ayarları ile normal kalkışlar | | | P | | | | |
| 2.2.* Aletli kalkış; burun kaldırma sırasında veya yerden kesilmenin hemen sonrasında aletli uçuşa geçilmelidir. | | | | | | | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|---|-------------------|-----|-----|---|---|---|--|
| | OTD | FTD | FFS | A | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS A | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| 2.3. Yan rüzgar kalkışı | | | P | | | | |
| 2.4. Azami kalkış ağırlığıyla kalkış (gerçek veya benzetilmiş azami kalkış ağırlığı) | | | P | | | | |
| 2.5. Benzetilmiş motor arızası ile kalkışlar 2.5.1.* V2'ye ulaştıktan hemen sonra (benzetilmiş motor arızası nakliye veya 'commuter' kategorisinde sertifikalandırılmamış uçaklarda, pist sonundan asgari 500 ft yüksekliğe varılmadan yapılmaz. Öğretmen, kalkış ağırlığı ve yoğunluk irtifası bakımından nakliye kategorisi uçak ile aynı performansa sahip olan uçaklarda benzetilmiş motor arızasını V2 'ye ulaştıktan hemen sonra yaptırabilir. | | | P | | | | |
| 2.5.2* V1 ile V2 arasında motor arızası | | | P | X | | M Sadece FFS | |
| 2.6. V1'e ulaşmadan önce makul bir hızda kalkıştan vazgeçme | | | P | X | | M | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | | |
|--|-------------------|-----|-----|---|---|----------------------------|---|
| | OTD | FTD | FFS | A | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Edildi FFS A | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| BÖLÜM 3 | | | | | | | |
| 3. Uçuş Manevraları ve Usulleri | | | | | | | |
| 3.1. Spoyler ile ve spoyler olmadan dönüşler | | | P | | | | |
| 3.2. Kritik 'Mach' sayısına ulaştıktan sonra 'Tuck under' ve Mach sarsıntısı ve uçağın diğer spesifik uçuş özellikleri (örneğin, 'Dutch Roll') | | | P | X Bu egzersiz için hava aracı kullanılmaz. | | | |
| 3.3 Sistemlerin ve 'engineer's' panel kontrollerinin normal operasyonu | | | | | | | |
| Aşağıdaki sistemlerin normal ve anormal çalışmaları: | | | | | | M | 3.4.0 ila 3.4.14'den en az 3 anormal durum seçmek zorunludur. |
| 3.4.0. Motor (gerektiğinde pervane) | P | | | | | | |
| 3.4.1. Basınçlandırma ve iklimlendirme | P | | | | | | |
| 3.4.2. Pito/statik sistem | P | | | | | | |
| 3.4.3. Yakıt sistemi | P | | | | | | |
| 3.4.4. Elektrik sistemi | P | | | | | | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|---|-------------------|-----|-----|---|---|---|--|
| | OTD | FTD | FFS | A | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Edildi FFS A | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| Manevralar/Usuller | | | | | | | |
| 3.4.5. Hidrolik sistem | P | | | | | | |
| 3.4.6. Uçuş kumanda ve Trim sistemi | P | | | | | | |
| 3.4.7. Buzlanmayı önleme ve giderme sistemi, ön panel ısıtması | P | | | | | | |
| 3.4.8. Otomatik Pilot, Uçuş yönlendiricisi | P | | | | | M (Sadece tek pilot) | |
| 3.4.9. Stall uyarı cihazları veya stall önleme cihazları ve stabiliteye yardımcı cihazlar | P | | | | | | |
| 3.4.10. Yere yakınlık uyarı sistemi, Hava radarı, radyo altimetre, transponder | | P | | | | | |
| 3.4.11. Telsizler, seyrüsefer ekipmanı, aletler, uçuş idare sistemi | P | | | | | | |
| 3.4.12. İniş takımı ve fren | P | | | | | | |
| 3.4.13. 'Slat' ve 'flap' sistemi | P | | | | | | |
| 3.4.14. Yardımcı güç ünitesi (APU) | P | | | | | | |
| Boş bırakılmıştır | | | | | | | |
| 3.6 Anormal ve Acil Durum Prosedürleri | | | | | | M | 3.6.1 ila 3.6.9'dan en az üç madde seçmek zorunludur |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|---|-------------------|-----|-----|---|---|---|--|
| | OTD | FTD | FFS | A | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Edildi FFS A | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| Manevralar/Usuller | | | | | | | |
| 3.6.1. Yangın tatbikatları, örneğin; tahliye de dahil olmak üzere motor, APU, kabin, kargo kompartımanı, kokpit, kanat ve elektrik yangınları. | | P | | | | | |
| 3.6.2. Duman kontrolü ve tahliyesi | | P | | | | | |
| 3.6.3. Motor arızaları, emniyetli bir irtifada motor durdurma ve yeniden başlatma | | P | | | | | |
| 3.6.4. Yakıt boşaltma (benzetilmiş) | | P | | | | | |
| 3.6.5. Kalkışta/inişte rüzgar kırılması (windshear) | | | P | X | | Sadece FFS | |
| 3.6.6. Benzetilmiş kabin basıncı arızası/Acil alçalma | | | P | | | | |
| 3.6.7. Uçuş ekibi üyesinin iş göremez olması | | P | | | | | |
| 3.6.8. İlgili Uçuş El Kitabında belirtilen diğer acil durum prosedürleri | | P | | | | | |
| 3.6.9. ACAS uygulaması | P | | | Bu egzersiz için hava aracı kullanılmaz. | | Sadece FFS | |
| 3.7. 45° yatışla keskin dönüşler (180° ila 360 ° sola ve sağa) | | P | | | | | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|--|-------------------|-----|-----|---|---|---|--|
| | OTD | FTD | FFS | A | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Edildi FFS A | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| Manevralar/Usuller | | | | | | | |
| 3.8. Kalkış konfigürasyonunda (flaplar kalkış pozisyonunda), seyir uçuşu konfigürasyonunda ve iniş konfigürasyonunda (flapler iniş pozisyonunda, iniş takımı açık halde) stall'a yaklaşmanın erken fark edilmesi ve karşı tedbirler (stall uyarı cihazının aktivasyonuna kadar). | | | P | | | | |
| 3.8.1. Tırmanma, seyir ve yaklaşma konfigürasyonunda tam stall'dan veya stall uyarı cihazının aktivasyonu sonrasında çıkış | | | P | X | | | |
| 3.9. Aletli uçuş usulleri | | | | | | | |
| 3.9.1.* Ayrılış ve varış rotalarına ve ATC talimatlarına uyum | | P | | | | M | |
| 3.9.2.* Bekleme usulleri | | P | | | | | |
| 3.9.3.* 60 m (200 ft) altında olmayan bir karar yüksekliğinde/irtifasında (DH) hassas yaklaşımlar | | | | | | | |
| 3.9.3.1 * Manüel olarak, uçuş yönlendiricisi olmadan | | | P | | | M (sadece yetenek testi) | |
| 3.9.3.2 * Manüel olarak, uçuş yönlendiricisi ile | | | P | | | | |
| 3.9.3.3.* otomatik pilotla | | | P | | | | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|---|-------------------|-----|-----|---|---|---|--|
| | OTD | FTD | FFS | A | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Edildi FFS A | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| <p>3.9.3.4* Manuel olarak, benzetilmiş gayri-faal bir motor ile; (motor arızası son yaklaşmada dış markeri (OM) geçme öncesinden teker koymaya kadar veya tam pas geçme usulü boyunca benzetilmelidir)</p> <p>Nakliye kategorisi uçaklar (JAR/FAR 25) olarak veya 'commuter' kategorisi uçaklar (SFAR 23) olarak sertifikalandırılmamış uçaklarda, benzetilmiş motor arızasıyla yaklaşma ve pas geçmenin sağlanmasıyla beraber 3.9.4'de tanımlanan hassas olmayan yaklaşma ile bağlantılı olarak başlatılacaktır. Pas geçme, yayınlanmış mania 'klerans' yüksekliğine (OCH/A) ulaşırken başlatılacak olmakla beraber, pist eşik yüksekliğinden 500 ft üzerinde asgari alçalma yüksekliğine/irtifasına (MDH/A) ulaşmadan önce başlamış olacaktır. Öğretmen, kalkış ağırlığı ve yoğunluk irtifası bakımından nakliye kategorisi uçak ile aynı performansa sahip olan uçaklarda benzetilmiş motor arızasını 3.9.3.4. gereğince benzetebilir.</p> | | | P | | | M | |
| 3.9.4.* MDH/A'ya kadar hassas olmayan yaklaşma | | | P* | | | M | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|--|-------------------|-----|-----|---|--|---|--|
| | OTD | FTD | FFS | A | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Edildi FFS A | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| 3.9.5. Aşağıdaki koşullar altında türlü yaklaşma: (a)* Benzetilmiş aletli uçuş koşullarında yerel aletli yaklaşma kolaylıkları gereğince söz konusu hava meydanındaki izin verilen asgari turlayarak yaklaşma irtifasına yaklaşma; Bunun ardından: (b) İzin verilen asgari turlayarak yaklaşma irtifasında, a) maddesinde kullanılan son yaklaşımdan en az 90° pist orta hattında başka bir piste turlayarak yaklaşma; Not: Eğer a) ve b) maddelerinin ATC sebeplerine bağlı olarak uygulanamaması durumunda, benzetilmiş düşük görüş paterni uygulanabilir. | | | P | | | M | |
| BÖLÜM 4 | | | | | | | |
| 4. Pas Geçme Usulleri | | | | | | | |
| 4.1. Karar yüksekliğine varıldığında ILS yaklaşması sonrasında tüm motorlar çalışır* halde pas geçme. | | | | | | | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|---|-------------------|-----|-----|---|---|---|--|
| | OTD | FTD | FFS | A | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Edildi FFS A | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| 4.2. Diğer pas geçme usulleri | | | P* | | | | |
| 4.3.* Aletli yaklaşma sonrasında DH, MDH veya MAPt'ye ulaşıldığında benzetilmiş kritik motor arızası ile manuel olarak pas geçme. | | | P* | | | M | |
| 4.4. Pist eşiğinin 15 m (50 ft) üstünde inişten vazgeçme ve pas geçme. | | | | | | | |
| BÖLÜM 5 | | | | | | | |
| 5. İnişler | | | P | | | | |
| 5.1. DH'ye ulaşılmasıyla görerek uçuşa geçiş ile ILS yaklaşması sonrasında normal inişler* | | | | | | | |
| 5.2. Herhangi bir limit dışı 'trim' pozisyonunda benzetilmiş yatay 'stabilizer' sıkışması ile iniş | | | P | | Bu egzersiz için hava aracı kullanılmayacaktır. | | |
| 5.3. Yan rüzgarda iniş (Ugulanabiliyorsa hava aracında). | | | P | | | | |
| 5.4. 'Flaplar' ve 'slatlar' açılmadan veya kısmen açılmış olarak trafik paterni ve iniş. | | | P | | | | |
| 5.5. Benzetilmiş kritik motor arızası ile iniş. | | | P | | | M | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|--|-------------------|-----|-----|--|--|---|---|
| | OTD | FTD | FFS | A | Eğitim tamamlan dığında öğretmen in parafı | Kontrol Edildi FFS A | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| Manevralar/Usuller | | | | | | | |
| 5.6. İki motor çalışmaz halde iniş: - 3 motorlu uçaklar: AFM verisi doğrultusunda tatbik edilebildiği sürece orta motor ve bir dış motor. - 4 motorlu uçaklar: bir taraftaki 2 motor | | | P | X | | | M Sadece FFS (sadece yetenek testi) |
| <i>Genel Açıklamalar:</i> En az 200 ft (60 m)'lik bir karar yüksekliğine aletli yaklaşımlar için tip yetkisinin kapsamının genişletilmesine ilişkin özel gereklilikler, yani Cat II/III operasyonları. | | | | | | | |
| BÖLÜM 6 | | | | | | | |
| En az 60 m (200 ft)'lik bir karar yüksekliğine aletli yaklaşımlara ilişkin tip yetkisine ilişkin ilave yetkilendirme (CAT II/III) Aşağıdaki manevralar ve usuller, en az 60 m (200 ft)'lik bir DH'ye aletli yaklaşımlara izin verilmesine yönelik asgari eğitim gereklilikleridir. Aşağıdaki aletli yaklaşımlar ve pas geçme usulleri sırasında en az 60 m (200 ft)'lik DH'ye aletli yaklaşımların tip sertifikasyonu için gerekli görülen tüm uçak ekipmanları kullanılacaktır. | | | | | | | |
| 6.1.* Onaylanmış minimum RVR'de kalkıştan vazgeçme. | | | P* | X Bu egzersiz için hava aracı kullanılabilir. | | M* | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|---|-------------------|-----|-----|---|---|---|--|
| | OTD | FTD | FFS | A | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Edildi FFS A | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| 6.2.* ILS yaklaşımları: Benzetilmiş aletli uçuş koşullarında, uçuş yönlendirme sistemi kullanılarak geçerli DH'ye kadar. Standart ekip koordinasyonu prosedürleri (görev paylaşımı, sesli ikaz prosedürleri, karşılıklı gözetim, bilgi alışverişi ve destek) gözlemlenecektir. | | | P | | | M | |
| 6.3.* Pas geçme: DH'ye ulaşılması üzerine 6.2'de belirtilen yaklaşımlar sonrasında. Bu eğitim ayrıca, (benzetilmiş) yetersiz RVR, rüzgar kırılması (wind shear), başarılı bir yaklaşma için gerekli limitleri aşan uçak sapmasıyla DH'ye ulaşılması öncesinde yer/uçuş ekipmanı arızası ve benzetilmiş uçuş ekipmanı arızasıyla pas geçme konularını da içerecektir. | | | P | | | M* | |
| 6.4.* İniş(ler) : Aletli yaklaşma sırasında DH'de belirlenen görsel referans kullanılarak. Spesifik uçuş yönlendirme sistemine bağlı olarak otomatik iniş yapılacaktır. | | | P | | | M | |
| <i>Not: CAT II/III operasyonları ilgili hava operasyonları gerekliliklerine uygun bir şekilde icra edilecektir.</i> | | | | | | | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

7. Sınıf yetkileri - deniz

Bölüm 6 sadece VFR çok motorlu deniz sınıf yetkisini temdit etmek için, son 12 ay içerisinde 10 sektörlük gerekli tecrübenin tamamlanmamış olması halinde tamamlanır.

| SINIF YETKİSİ DENİZ | UYGULAMALI EĞİTİM | |
|--|--|---|
| Manevralar/Usuller | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| BÖLÜM 1 | | |
| 1. Ayrılış | | |
| 1.1. Aşağıdakileri içeren uçuş öncesi hazırlıkları: Dokümantasyon Ağırlık ve Denge Meteoroloji brifingi NOTAM | | |
| 1.2. Motor çalıştırma öncesi kontrolleri Harici/Dahili | | |
| 1.3. Motor çalıştırma ve durdurma Normal arızalar | | |
| 1.4. Taksi yapma | | |
| 1.5. Kademeli taksi yapma | | |
| 1.6. Bağlama: Plaj Rıhtım Şamandıra | | |
| 1.7. Motor kapalı durumda seyretme | | |
| 1.8. Kalkış öncesi kontrolleri: Motor kontrolü (gerektiğinde) | | |
| 1.9. Kalkış usulü : Uçuş El kitabı flap ayarları ile normal Yan rüzgar (koşullar uygunsa) | | |
| 1.10. Tırmanma : İstikametlere dönüşler Düz uçuşa geçiş | | |
| 1.11. ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri | | |
| BÖLÜM 2 | | |
| 2. Hava hareketleri (VFR) | | |
| 2.1. Flaplı ve flapsız kritik düşük hız da dahil olmak üzere değişik hızlarda düz uçuş ve yatay uçuş (mümkün olduğunda VMCA'ya yakın hızlar dahil) | | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| SINIF YETKİSİ DENİZ Manevralar/Usuller | UYGULAMALI EĞİTİM Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
|--|--|--|
| 2.2. Keskin dönüşler (360° sola ve sağı 45° yatışta) | | |
| 2.3. Stall'lar ve stall'dan çıkış: (i) Temiz konfigürasyonda stall (ii) Yaklaşma konfigürasyonu ve gücüyle, yatışlı alçalma dönüşünde stall'a yaklaşma (iii) İniş konfigürasyonunda ve gücünde stall'a yaklaşma (iv) Kalkış flap'ı ve tırmanış gücüyle, tırmanışlı dönüşte Stall'a yaklaşma (sadece tek motorlu uçaklarda) | | |
| 2.4. ATC ile temas - Talimatlara uyum, R/T usulleri | | |
| BÖLÜM 3 | | |
| 3. Yol boyu usulleri VFR | | |
| 3.1. Uçuş planı, hesabî seyrüsefer ve harita okuma | | |
| 3.2. İrtifanın, istikamet ve hızın idaresi | | |
| 3.3. Oryantasyon, zamanlama ve ETA revizyonu | | |
| 3.4. Radyo seyrüsefer yardımcılarının kullanımı (uygulanabilirse) | | |
| 3.5. Uçuşun yönetimi (uçuş logu, yakıt, sistemler ve buzlanma dahil rutin kontroller) | | |
| 3.6. ATC ile temas - Talimatlara uyum, R/T usulleri | | |
| BÖLÜM 4 | | |
| 4. Varış ve İnişler | | |
| 4.1. Meydan varış usulü (sadece amfibik uçaklar) | | |
| 4.2. Normal iniş | | |
| 4.3. Flapsız iniş | | |
| 4.4. Yan rüzgar inişleri (koşullar uygunsa) | | |
| 4.5. Su yüzeyinden azami 2000 ft yükseklikten motor rölantide olarak yaklaşma ve iniş (sadece tek motorlu uçak) | | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| SINIF YETKİSİ DENİZ Manevralar/Usuller | UYGULAMALI EĞİTİM Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
|---|--|--|
| 4.6. Minimum yükseklikten pas geçme | | |
| 4.7. Durgun suya iniş Dalgalı suya iniş | | |
| 4.8. ATC ile temas - Talimatlara uyum, R/T usulleri | | |
| KISIM 5 | | |
| 5. Anormal ve acil durum prosedürleri Bu bölüm, 1. ila 4. Bölümler ile birleştirilebilir. | | |
| 5.1. Makul bir hızda kalkıştan vazgeçme | | |
| 5.2. Kalkış sonrasında benzetilmiş motor arızası (sadece tek motorlu uçaklarda) | | |
| 5.3. Benzetilmiş takatsiz mecburi iniş (sadece tek motorlu uçaklarda) | | |
| 5.4. Benzetilmiş acil durumlar: i. Uçuş sırasında yangın veya duman ii. Uygulanabilir sistem arızaları | | |
| 5.5. ATC ile temas - Talimatlara uyum, R/T usulleri | | |
| KISIM 6 | | |
| 6. Benzetilmiş asimetrik uçuş Bu bölüm, 1. ila 5. Bölümler ile birleştirilebilir. | | |
| 6.1. Kalkış sırasında benzetilmiş motor arızası (FFS veya FNPT II'de gerçekleştirilmediği sürece emniyetli bir irtifada) | | |
| 6.2. Motor durdurma ve yeniden çalıştırma (sadece ME yetenek testinde) | | |
| 6.3. Asimetrik yaklaşma ve pas geçme | | |
| 6.4. Asimetrik yaklaşma ve tam duruşlu iniş | | |
| 6.5. ATC ile temas - Talimatlara uyum, R/T usulleri | | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

C. Helikopter kategorisine özgü gereklilikler

1. Tip yetkilerine ve ATPL'ye yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri için, adayın yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün 1 ila 4. bölümleri ile 6. bölümünden başarıyla geçmesi gereklidir. Adayın beşten fazla maddede başarısız olunması durumunda, adayın testin veya kontrolün tümüne tekrar girmesi gerekir. Beşten daha az maddeden başarısız olan adaylar, başarısız olunan maddelerden tekrar teste gireceklerdir. Bir önceki denemede geçilen bölümler de dahil olmak üzere, tekrar girilen testin veya kontrolün herhangi bir bölümden başarısız olunması halinde, adayın testin veya kontrolün tümüne tekrar girmesi gerekir. Yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün tüm bölümleri altı ay içerisinde tamamlanır.
2. IR yeterlilik kontrolü için adayın yeterlilik kontrolünün 5. bölümünü başarıyla geçmesi gerekmektedir. Üçten fazla konuda başarısız olunması durumunda, adayın 5. bölümün tümüne tekrar girmesi gerekecektir. En fazla üç maddede başarısız olan aday, başarısız olunan konuları tekrar alacaktır. 5. bölümün daha önceden geçilen unsurları da dahil olmak üzere tekrar girilen kontrolün herhangi bir unsurundan başarısız olunması halinde adayın tüm kontrole tekrar girmesi gerekir.

UÇUŞ TESTİ TOLERANSI

3. Aday, aşağıdaki becerileri sergilemelidir:

- (a) helikopteri, limitleri dahilinde kullanmak;
- (b) tüm manevraları düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;
- (c) iyi muhakeme ve havacılık kültürü;
- (d) havacılık bilgisini uygulamak ve
- (e) helikopteri sürekli kontrol altında tutmak, öyle ki bir usulün veya manevranın başarılı sonuç vermesi sürekli sağlanmalıdır.
- (f) Uygulanabilir olduğunda, ekip koordinasyonunu /işbirliğini ve diğer pilotun iş göremez durumundaki prosedürleri anlamak ve uygulamak ve
- (g) Uygulanabilir olduğunda, diğer ekip üyeleri ile etkin biçimde iletişim kurmak.

4. Türbülanslı koşulların ve kullanılan hava aracının sevk ve idare nitelikleri ve performansı da göz önünde bulundurularak belirtilen limitler uygulanacaktır.

- (a) IFR uçuş limitleri;

Yükseklik:

| | |
|---|--------------------|
| Genel olarak | ± 100 feet |
| Karar irtifasında/yüksekliğinde pas geçmeyi (go-around) başlatmak | ± 50 feet/-0 feet |
| Minimum alçalma yüksekliği/irtifası | + 50 feet/- 0 feet |

Yol takibi

| | |
|------------------------------|------|
| Radyo yardımcıları üzerinden | ± 5° |
|------------------------------|------|

Hassas yaklaşma

süzülüş hattı ve istikametinde ölçek derece sapma

İstikamet

| | |
|------------------------------------|-------|
| Normal operasyonlar | ± 5° |
| anormal operasyonlar/acil durumlar | ± 10° |

Hız:

| | |
|-------------------------------------|-------------------|
| Genel olarak | ± 10 knot |
| Benzetilmiş motor arızası sırasında | + 10 knot/-5 knot |

- (b) VFR uçuş limitleri

Yükseklik:

| | |
|--------------|------------|
| Genel olarak | ± 100 feet |
|--------------|------------|

İstikamet:

| | |
|------------------------------------|-------|
| Normal operasyonlar | ± 5° |
| Anormal operasyonlar/acil durumlar | ± 10° |

Hız:

| | |
|-------------------------------------|--------------------|
| Genel olarak | ± 10 knot |
| Benzetilmiş motor arızası sırasında | + 10 knot/- 5 knot |

Yer/Havırda:

| | |
|------------------|----------|
| T.O.hover I.G.E. | ± 3 feet |
|------------------|----------|



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

İniş

± 2 feet (arkaya(geriye) veya yanal 0 feet uçuşla)

EĞİTİMİN/YETENEK TESTİNİN/YETERLİLİK KONTROLÜNÜN İÇERİĞİ

GENEL

5. Sembollerin anlamları :
P = SPH tip yetkisi tanzimi için sorumlu pilot (PIC) olarak eğitilen pilot veya MPH tip yetkisi için Uçan Pilot (PF) ve Uçmayan Pilot (PNF) konumunda sorumlu pilot (PIC) veya ikinci pilot olarak eğitilen pilot
6. Pratik eğitim en azından, (P) olarak gösterilen eğitim ekipmanında icra edilecektir veya ok işareti (----->) ile gösterilen daha yüksek herhangi bir ekipmanla yapılabilecektir.
Kullanılan eğitim ekipmanı aşağıdaki kısaltmalar ile belirtilmektedir:
FFS = Tam uçuş simülatörü
FTD= Uçuş Eğitim Cihazı
H = Helikopter
7. Yıldız (*) işaretli unsurlar gerçek veya benzetilmiş IMC'de sadece, IR(H) yenilemesi veya temdidi talep eden veya söz konusu yetkinin imtiyazlarını başka bir tipe genişletmek isteyen adaylar tarafından icra edilecektir.
8. Aletli uçuş usulleri (5.Bölüm) sadece, IR(H) yenilemesi veya temdidi talep eden veya söz konusu yetkinin imtiyazlarını başka bir tipe genişletmek isteyen adaylar tarafından icra edilecektir. Bu amaçla bir FFS veya FTD 2/3 kullanılabilir.
9. Yetenek testi/yeterlilik kontrolü sütununda "M" harfinin olması, zorunlu egzersizleri gösterecektir.
10. Onaylı tip yetkisi kursunun içeriğinde bulunması halinde, pratik eğitim için bir FSTD kullanılacaktır.

Kursun onaylanması için aşağıdaki hususlar göz önünde bulundurulur:
(i) FFS veya FNPT II'nin Part-ARA ve SHT-ORA'da belirtilen kalifikasyonu;
(ii) öğretmenin veya kontrol pilotunun vasıfları;
(iii) kursun, FFS veya FNPT II'de verilecek bölümünün miktarı;
(iv) eğitime tabi tutulan pilotun nitelikleri ve benzer tipler üzerinde daha önceki tecrübesi.
(v) yeni tip yetkisinin tanzimi sonrasında yapılan gözetim altında uçuş tecrübesi miktarı.
11. Çok pilotlu helikopter tip yetkisine ve ATPL(H) tanzimine yönelik yetenek testine başvuran adaylar sadece 1. ila 4. Bölümleri ve uygulanabilir olması halinde 6.Bölümü alacaklardır.
12. Çok pilotlu helikopter tip yetkisi temdidi veya yenilemesi için yeterlilik kontrolüne başvuran adaylar sadece 1. ila 4. Bölümleri ve uygulanabilir olması halinde 6.Bölümü alacaklardır.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

13.

| TEK/ÇOK PİLOTLU HELİKOPTERLER | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|---|-------------------|-----|---|---|---|--|
| | FTD | FFS | H | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS H | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| BÖLÜM 1 Uçuş Öncesi Hazırlıkları ve Kontrolleri | | | | | | |
| 1.1. Helikopterin harici kontrollerinin yapılması parçaların yerlerinin ve fonksiyonlarının incelemesi. | | | P | | M (helikopterde yapılması halinde) | |
| 1.2. Kokpit kontrolü | | P | | | M | |
| 1.3. Çalıştırma prosedürleri, radyo ve seyrüsefer ekipmanı kontrolü, seyrüsefer ve haberleşme frekanslarının seçilmesi ve ayarlanması | P | | | | M | |
| 1.4. Hava trafik kontrol talimatlarına veya öğretmenin talimatlarına uygun olarak taksi yapma/havir yapma | | P | | | M | |
| 1.5. Kalkış öncesi prosedürleri ve kontrolleri | P | | | | M | |
| BÖLÜM 2 Uçuş Manevraları ve Usulleri | | | | | | |
| 2.1. Kalkışlar (çeşitli profiller) | | P | | | M | |
| 2.2. Yamaç ve yan rüzgarda kalkışlar ve inişler | | P | | | | |
| 2.3. Azami kalkış ağırlığında kalkış (gerçek veya benzetilmiş azami kalkış ağırlığı) | P | | | | | |
| 2.4. Kalkışta TDP'ye veya DPATO'ya ulaşmadan hemen önce benzetilmiş motor arızası ile kalkış | | P | | | M | |
| 2.4.1. TDP'ye veya DPATO'ya ulaştıktan hemen sonra benzetilmiş motor arızası ile kalkış | | P | | | M | |
| 2.5. Belirtilmiş istikametlere tırmanışlı ve süzülüşlü dönüşler | P | | | | M | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| TEK/ÇOK PİLOTLU HELİKOPTERLER | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|--|-------------------|-----|---|---|---|--|
| | FTD | FFS | H | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS H | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| Manevralar/Usuller | | | | | | |
| 2.5.1. Sadece aletler referans alınarak 30° yatışlarla, sola ve sağa 180° ile 360° lik dönüşler | P | | | | M | |
| 2.6. Otorotatif süzülüş | P | | | | M | |
| 2.6.1. Yere kadar otorotatif iniş (sadece SEH) veya güçlü kurtarma | | P | | | M | |
| 2.7. İnişler, çeşitli profillerde | | P | | | M | |
| 2.7.1. Yaklaşmada LDP veya DPBL öncesinde benzetilmiş motor arızası sonrasında pas geçme veya iniş | | P | | | M | |
| 2.7.2. Yaklaşmada LDP veya DPBL sonrasında benzetilmiş motor arızası ile iniş | | P | | | M | |
| BÖLÜM 3 Normal ve anormal durumlarda aşağıdaki sistem ve prosedürlerin kullanımı: | | | | | | |
| 3. Aşağıdaki sistem ve prosedürlerin normal ve anormal hallerde kullanımı: | | | | | M | Bu bölümden asgari 3 unsur zorunlu olarak seçilecektir |
| 3.1. Motor | P | | | | | |
| 3.2. Air conditioning (ısıtma, havalandırma) | P | | | | | |
| 3.3. Pitot/statik sistem | P | | | | | |
| 3.4. Yakıt Sistemi | P | | | | | |
| 3.5. Elektrik sistemi | P | | | | | |
| 3.6. Hidrolik sistem | P | | | | | |
| 3.7. Uçuş kontrol ve Trim sistemi | P | | | | | |
| 3.8. Buzlanmayı önleyici ve buzlanmayı giderici sistemler: | P | | | | | |
| 3.9. Otomatik Pilot/Uçuş yönlendiricisi | P | | | | | |
| 3.10. SAS cihazları | P | | | | | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| TEK/ÇOK PİLOTLU HELİKOPTERLER | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|---|-------------------|-----|---|--|--|--|
| | FTD | FFS | H | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS H | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| Manevralar/Usuller | | | | | | |
| 3.11. Meteoroloji radarı, radyo altimetre, transponder | P | | | | | |
| 3.12. Saha Seyrüsefer Sistemi | P | | | | | |
| 3.13. İniş takımı sistemi | P | | | | | |
| 3.14. Yardımcı güç ünitesi (APU) | P | | | | | |
| 3.15. Radyo, seyrüsefer ekipmanı, aletler, uçuş idare sistemi | P | | | | | |
| BÖLÜM 4 Anormal ve Acil Durum Prosedürleri | | | | | | |
| 4. Anormal haller ve acil durum prosedürleri | | | | | M | Bu bölümden asgari 3 unsur zorunlu olarak seçilecektir |
| 4.1. Yangın tatbikatları (tatbik edilebilmesi halinde tahliye dahil) | P | | | | | |
| 4.2. Duman kontrolü ve giderme | P | | | | | |
| 4.3. Motor arızaları, emniyetli bir irtifada motor durdurma ve yeniden çalıştırma | P | | | | | |
| 4.4. Yakıt boşaltma (benzetilmiş) | P | | | | | |
| 4.5. Kuyruk rotoru kumanda arızaları (tatbik edilebilmesi halinde) | P | | | | | |
| 4.5.1. Kuyruk rotoru güç kaybı (tatbik edilebilmesi halinde) | P | | Bu egzersiz için helikopter kullanılmayacaktır. | | | |
| 4.6. Uçuş ekibi üyesinin iş görmez olması - sadece MPH | P | | | | | |
| 4.7. Güç aktarma arızaları | P | | | | | |
| 4.8. Uygun Uçuş El Kitabında belirtilen diğer acil durum prosedürleri | P | | | | | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| TEK/ÇOK PİLOTLU HELİKOPTERLER | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|--|-------------------|-----|---|---|---|--|
| | FTD | FFS | H | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS H | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| BÖLÜM 5 Aletli Uçuş Usulleri (IMC veya benzetilmiş IMC'de icra edilecektir) | | | | | | |
| 5.1. Aletli kalkış; kalkıştan sonra mümkün olan en kısa sürede aletli uçuşa geçiş gerekir | P* | | | | | |
| 5.1.1. Ayrılış sırasında benzetilmiş motor arızası | P* | | | | M* | |
| 5.2. Ayrılış ve varış rotalarına ve ATC talimatlarına uyum | P* | | | | M* | |
| 5.3. Bekleme usulleri | P* | | | | | |
| 5.4. CAT I karar yüksekliğine ILS yaklaşımları | P* | | | | | |
| 5.4.1. Manuel olarak, uçuş yönlendiricisi olmadan | P* | | | | M* | |
| 5.4.2. Uçuş yönlendirici ile veya uçuş yönlendirici olmadan manuel olarak hassas yaklaşma* | P* | | | | M* | |
| 5.4.3. Otomatik pilot bağlanmış olarak | P* | | | | | |
| 5.4.4. Manuel olarak, benzetilmiş gayrifaal bir motor ile; (motor arızası son yaklaşımda dış markeri (OM) geçme öncesinden teker koymaya kadar veya tam pas geçme usulü boyunca benzetilmelidir) | P* | | | | M* | |
| 5.5. Asgari alçalma irtifasına kadar hassas olmayan yaklaşma MDA/H | P* | | | | M* | |
| 5.6. DA/DH veya MDA/MDH'ye varmadan önce tüm motorlar çalışır halde pas geçme | P* | | | | | |
| 5.6.1. Diğer pas geçme usulleri | P* | | | | | |
| 5.6.2. DA/DH veya MDA/MDH'ye varmadan benzetilmiş tek motor arızasında pas geçme | P* | | | | M* | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| TEK/ÇOK PİLOTLU HELİKOPTERLER | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|--|-------------------|-----|---|--|--|---|
| | FTD | FFS | H | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS H | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| Manevralar/Usuller | | | | | | |
| 5.7. IMC'de güçlü kurtarma ile otorotasyon | P* | | | | M* | |
| 5.8. Anormal durumlardan kurtarma | P* | | | | M* | |
| BÖLÜM 6 İlave Ekipmanın Kullanımı | | | | | | |
| 6. İlave ekipmanın kullanımı | P | | | | | |

D. Dikey kalkışlı hava aracı kategorisine özgü gereklilikler

- Dikey kalkışlı hava aracı tip yetkilerine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri bağlamında, adayın yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün 1. ila 5. bölümleri ile 6. bölümünden (tatbiki mümkün olduğu takdirde) başarıyla geçmesi gerekmektedir. Beşten fazla konuda başarısız olunması durumunda, adayın testin/kontrolün tümüne tekrar girmesi gerekecektir. 5'in altında konudan başarısız olan adaylar, başarısız olunan konuları tekrar alacaklardır. Tekrar girilen testin veya kontrolün herhangi bir unsurundan başarısız olunması veya daha önceden geçilen unsurlardan herhangi birinden başarısız olunması halinde adayın tüm teste veya kontrole tekrar girmesi gerekecektir. Yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün tüm bölümleri altı ay içerisinde tamamlanacaktır.

UÇUŞ TESTİ TOLERANSI

- Aday, aşağıdaki becerileri sergileyecektir:
 - dikey kalkışlı hava aracını, limitleri dahilinde kullanmak;
 - tüm manevraları düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;
 - iyi muhakeme ve havacılık tatbik etmek;
 - havacılık bilgisini uygulamak ve
 - dikey kalkışlı hava aracının kontrolünü daima, bir usulün veya manevranın başarılı sonucundan asla şüphe duyulmayacak bir şekilde idame ettirmek.
 - ekip koordinasyon ve iş görmezlik prosedürlerini idrak ve tatbik etmek.
 - diğer uçuş ekibi üyeleri ile etkin biçimde haberleşmek.

- Türbülanslı koşulların ve kullanılan hava aracının sevk ve idare niteliklerinin ve performansının hesaba alınmasını sağlayacak şekilde düzeltmeye tabi olmak kaydıyla, aşağıda belirtilen limitler uygulanacaktır.

- IFR uçuş limitleri;

İrtifa:

| | |
|---|--------------------|
| Genel olarak | ± 100 feet |
| Karar irtifasında/yüksekliğinde pas geçmeyi (go-around) başlatmak | ± 50 feet/-0 feet |
| Minimum alçalma yüksekliği/irtifası | + 50 feet/- 0 feet |

Takip

| | |
|---|------|
| Radio yardımcıları üzerinden | ± 5° |
| Hassas yaklaşma süzülüş hattı ve istikametinde yarım derece sapma | |

İstikamet:

| | |
|------------------------------------|-------|
| Normal operasyonlar | ± 5° |
| Anormal operasyonlar/acil durumlar | ± 10° |

Sürat:

| | |
|-------------------------------------|---------------------|
| Genel olarak | ± 10 knot |
| Benzetilmiş motor arızası sırasında | + 10 knot/- -5 knot |

(b) VFR uçuş limitleri

İrtifa:

Genel olarak ± 100 feet

İstikamet:

Normal operasyonlar $\pm 5^\circ$
Anormal operasyonlar/acil durumlar $\pm 10^\circ$

Sürat:

Genel olarak ± 10 knot
Benzetilmiş motor arızası sırasında $+ 10$ knot/ $- 5$ knot

Yerde/Havırda:

T.O.hover I.G.E. ± 3 feet
İniş ± 2 feet (arkaya(geriye) veya yanal 0 feet sürüklenme)

EĞİTİMİN/YETENEK TESTİNİN/YETERLİLİK KONTROLÜNÜN İÇERİĞİ

4. Semboller aşağıdaki anlamlara sahiptir:
P= tip yetkisi tanzimi için Sorumlu Pilot veya İkinci Pilot ve Uçan Pilot (PF) ve Uçmayan Pilot (PNF) olarak eğitilen pilot
5. Pratik eğitim en azından, (P) olarak gösterilen eğitim ekipmanında icra edilecektir veya ok işareti (---->) ile gösterilen daha yüksek herhangi bir ekipmanla yapılabilecektir.
6. Kullanılan eğitim ekipmanı aşağıdaki kısaltmalar ile belirtilmektedir:
FFS = Tam uçuş simülatörü
FTD= Uçuş Eğitim Cihazı
OTD= Diğer Eğitim cihazları
PL = Dikey kalkışlı hava aracı
 - (a) Dikey kalkışlı hava aracı tip yetkisine yönelik yetenek testine başvuran adaylar sadece 1. ila 5. Bölümleri ve geçerli olması halinde 6.Bölümü alacaklardır.
 - (b) Dikey kalkışlı hava aracı tip yetkisi temdidi veya yenilemesi için yeterlilik kontrolüne başvuran adaylar 1. ila 5. Bölümleri ve geçerli olması halinde 6. ve/veya 7. Bölümü alacaklardır.
 - (c) Yıldız işaretli (*) konular sadece alet referansları kullanılarak uçulacaktır. Yetenek testi veya yeterlilik kontrolü sırasında bu koşulun karşılanmaması halinde, tip yetkisi sadece VFR ile kısıtlı (tahditli) olacaktır.
7. Yetenek testi/yeterlilik kontrolü sütununda "M" harfinin olması, zorunlu egzersizleri gösterecektir.
8. Uçuş Simülasyonu Eğitim Cihazlarının onaylı bir tip yetki eğitimi kursunun parçasını teşkil etmesi halinde, pratik eğitim için bir Uçuş Simülasyonu Eğitim Cihazı kullanılacaktır. Kursun onaylanması için aşağıdaki hususlar geçerli olacaktır:
 - (a) uçuş simülasyonu eğitim cihazının Part-ARA ve SHT-ORA içerisinde belirtilen kalifikasyonu;
 - (b) öğretmenin vasıfları;



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| DİKEY KALKIŞLI HAVA ARACI KATEGORİSİ | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|---|-------------------|-----|-----|----|--|--|---|
| | OTD | FTD | FFS | PL | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS PL | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| BÖLÜM 1 Uçuş Öncesi Hazırlıkları ve Kontrolleri | | | | | | | |
| 1.1. Dikey kalkışlı hava aracının dıştan gözle kontrolü; Her bir maddenin yerinin belirlenmesi ve inceleme amacı | | | | P | | | |
| 1.2. Kokpit kontrolü | P | | | | | | |
| 1.3. Çalıştırma prosedürleri, radyo ve seyrüsefer ekipmanı kontrolü, seyrüsefer ve haberleşme frekanslarının seçilmesi ve ayarlanması | P | | | | | M | |
| 1.4. Hava trafik kontrol talimatlarına veya öğretmenin talimatlarına uygun olarak taksi yapma | | P | | | | | |
| 1.5. Güç kontrolü de dahil olmak üzere kalkış öncesi usuller | P | | | | | M | |
| BÖLÜM 2 Uçuş Manevraları ve Usulleri | | | | | | | |
| 2. Normal VFR kalkış profilleri; Yan rüzgarlar da dahil olmak üzere pist operasyonları (STOL ve VTOL) Yükseltilmiş heliportlar Yer seviyesindeki heliportlar | | P | | | | M | |
| 2.1. Azami kalkış ağırlığında kalkış (gerçek veya benzetilmiş azami kalkış ağırlığı) | | P | | | | | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| DİKEY KALKIŞLI HAVA ARACI KATEGORİSİ | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|--|-------------------|-----|-----|----|--|--|---|
| | OTD | FTD | FFS | PL | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS PL | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| Kalkıştan Vaz Geçme (Rejected Take-Off): pist operasyonları sırasında yükseltilmiş heliport operasyonları sırasında yer seviyesindeki operasyonlar sırasında | | P | | | | M | |
| Karar noktasını geçtikten sonra benzetilmiş motor arızası ile kalkış: Pist operasyonları sırasında Yükseltilmiş heliport operasyonları sırasında Yer seviyesindeki operasyonlar sırasında | | P | | | | M | |
| Helikopter modunda yere doğru otorotatif alçalma (Bu egzersiz için hava aracı kullanılmayacaktır) | P | | | | | M Sadece FFS | |
| Helikopter modunda yere doğru windmill alçalması (Bu egzersiz için hava aracı kullanılmayacaktır) | | P | | | | M Sadece FFS | |
| Normal VFR iniş profilleri; pist operasyonları (STOL ve VTOL) yükseltilmiş heliportlar yer seviyesindeki heliportlar | | P | | | | M | |
| Karar noktasına ulaştıktan sonra benzetilmiş motor arızası ile iniş: Pist operasyonları sırasında Yükseltilmiş heliport operasyonları sırasında Yer seviyesindeki operasyonlar sırasında | | | | | | | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| DİKEY KALKIŞLI HAVA ARACI KATEGORİSİ | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|--|-------------------|-----|-----|----|--|--|--|
| | OTD | FTD | FFS | PL | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS PL | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| Manevralar/Usuller | | | | | | | |
| Karar noktası öncesinde benzetilmiş motor arızası sonrasında pas geçme veya iniş | | P | | | | M | |
| BÖLÜM 3 Aşağıdaki sistem ve prosedürlerin normal ve anormal hallerde kullanımı: | | | | | | | |
| 3. Aşağıdaki sistem ve prosedürlerin normal ve anormal hallerde kullanımı (bu egzersiz için yeterli vasıflara sahip olması koşuluyla bir FSTD'de icra edilebilecektir) | | | | | | M | Bu bölümden asgari 3 unsur zorunlu olarak seçilecektir |
| 3.1. Motor | P | | | | | | |
| 3.2. Basınçlandırma ve air conditioning (ısıtma, havalandırma) | P | | | | | | |
| 3.3. Pitot/statik sistem | P | | | | | | |
| 3.4. Yakıt Sistemi | P | | | | | | |
| 3.5. Elektrik sistemi | P | | | | | | |
| 3.6. Hidrolik sistem | P | | | | | | |
| 3.7. Uçuş kumanda ve Trim sistemi | P | | | | | | |
| 3.8. Buzlanmayı önleme ve giderme sistemi, alev siperi (Glare shield) ısınması | P | | | | | | |
| 3.9. Otomatik Pilot/Uçuş yönlendiricisi | P | | | | | | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| DİKEY KALKIŞLI HAVA ARACI KATEGORİSİ | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|--|-------------------|-----|-----|----|--|--|--|
| | OTD | FTD | FFS | PL | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS PL | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| Manevralar/Usuller | | | | | | | |
| 3.10. Stall uyarı cihazları veya stall önleme cihazları ve stabilite takviye cihazları | P | | | | | M | |
| 3.11. Hava radarı, radyo altimetre, transponder, yer yakınlık uyarı sistemi (bulunmakta ise) | P | | | | | | |
| 3.12. İniş takımı sistemi | P | | | | | | |
| 3.13. Yardımcı güç ünitesi | P | | | | | | |
| 3.14. Radyo, seyrüsefer ekipmanı, aletler ve uçuş idare sistemi | P | | | | | | |
| 3.15. Flap sistemi | P | | | | | | |
| BÖLÜM 4 Anormal Haller ve Acil Durum Prosedürleri | | | | | | | |
| 4. Anormal haller ve acil durum prosedürleri (bu egzersiz için yeterli vasıflara sahip olması koşuluyla bir FSTD'de icra edilebilecektir) | | | | | | M | Bu bölümden asgari 3 unsur zorunlu olarak seçilecektir |
| a. Yangın tatbikatları, örneğin; Motor, APU, kargo kompartımanı, kokpit ve elektrik yangınları, tahliye dahil. | P | | | | | | |
| b. Duman kontrolü ve giderme | P | | | | | | |
| c. Motor arızaları, durdurma ve yeniden çalıştırma (Bu egzersiz için hava aracı kullanılamayacaktır) Helikopter modundan uçak moduna ve uçak modundan helikopter moduna OEI dönüştürme | P | | | | | Sadece FFS | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| DİKEY KALKIŞLI HAVA ARACI KATEGORİSİ | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|---|-------------------|-----|-----|----|--|--|---|
| | OTD | FTD | FFS | PL | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS PL | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| d. Yakıt boşaltma (benzetilmiş, bulunmakta ise) | P | | | | | | |
| e. Kalkış ve iniş sırasında windshear (Bu egzersiz için hava aracı kullanılamayacaktır) | | | P | | | Sadece FFS | |
| f. Benzetilmiş kabin basıncı arızası/acil durum alçalması (Bu egzersiz için hava aracı kullanılamayacaktır) | P | | | | | Sadece FFS | |
| g. ACAS olayı (bu egzersiz için hava aracı kullanılamayacaktır) | P | | | | | Sadece FFS | |
| h. Uçuş ekibi üyesinin iş görmez olması | P | | | | | | |
| i. Aktarım arızaları | P | | | | | Sadece FFS | |
| j. Tırmanma, seyir ve yaklaşma konfigürasyonunda tam stall'dan kurtarma (motor devrede iken veya devrede değilken) veya stall uyarı cihazının aktivasyonu sonrasında tam kurtarma (bu egzersiz için hava aracı kullanılamayacaktır) | P | | | | | Sadece FFS | |
| k. Uygun Uçuş El Kitabında belirtilen diğer acil durum prosedürleri | P | | | | | | |
| BÖLÜM 5 Aletli Uçuş Usulleri (IMC veya benzetilmiş IMC'de icra edilecektir) | | | | | | | |
| 5.1. Aletli kalkış: Havalandıktan sonra mümkün olan en kısa sürede aletli uçuşa geçiş gerekir | P* | | | | | | |
| 5.1.1. Ayrılış sırasında karar noktasından sonra benzetilmiş motor arızası | P* | | | | | M* | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| DİKEY KALKIŞLI HAVA ARACI KATEGORİSİ | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|--|-------------------|-----|-----|----|--|--|---|
| | OTD | FTD | FFS | PL | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS PL | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| 5.2. Ayrılış (hareket) ve varış rotalarına ve ATC talimatlarına bağlılık | P* | | | | | M* | |
| 5.3. Tutuş usulleri | P* | | | | | | |
| 5.4. 60 m (200 ft) altında olmayan bir karar yüksekliğinde hassas yaklaşımlar | P* | | | | | | |
| 5.4.1. Elle, uçuş yönlendiricisi olmadan | P* | | | | | M* (sadece yetenek testi) | |
| 5.4.2. Elle, uçuş yönlendiricisi ile | P* | | | | | | |
| 5.4.3. Otomatik pilot kullanılarak | P* | | | | | | |
| 5.4.4. Elle, bir motor benzetilmiş çalışmaz halde; motor arızasının tekerlek koymaya kadar dış markeri (OM) geçmeden önce son yaklaşma sırasında veya tam pas geçme yaklaşma usulü tamamlanana kadar benzetilmesi gerekmektedir. | P* | | | | | M* | |
| 5.5. Asgari alçalma irtifasına kadar hassas olmayan yaklaşma MDA/H | P* | | | | | M* | |
| 5.6. DA/DH veya MDA/MDH'ye varmadan önce tüm motorlar çalışır halde pas geçme | P* | | | | | | |
| 5.6.1. Diğer pas geçme usulleri | P* | | | | | | |
| 5.6.2. DA/DH veya MDA/MDH'ye varmada tek motor benzetilmiş olarak gayri faal pas geçme | P* | | | | | M* | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| DİKEY KALKIŞLI HAVA ARACI KATEGORİSİ | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|---|-------------------|-----|-----|----|--|--|---|
| | OTD | FTD | FFS | PL | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS PL | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| 5.7. Sadece helikopter modunda pistte güç kurtarma ile IMC otorotasyon (bu egzersiz için hava aracı kullanılmayacaktır) | P* | | | | | M* Sadece FFS | |
| 5.8. Olağandışı durumlardan kurtarmalar (bu egzersiz kullanılan FFS'nin kalitesine bağlıdır) | P* | | | | | M* | |
| BÖLÜM 6 - 60 m'den daha bir düşük karar yüksekliğine aletli yaklaşımlara ilişkin tip yetkisine ilişkin ilave yetkilendirme (CAT II/III) | | | | | | | |
| 6. 60 m'den daha düşük bir karar yüksekliğine aletli yaklaşımlarda tip yetkisine ilişkin ilave yetkilendirme (CAT II/III) Aşağıdaki manevralar ve usuller, 60 m'den (200 ft) daha düşük bir DH'ye aletli yaklaşımlara izin verilmesine yönelik asgari eğitim gereklilikleridir. Aşağıdaki aletli yaklaşımlar ve pas geçme usulleri sırasında 60 m'den (200 ft) daha düşük bir DH'ye aletli yaklaşımların tip sertifikasyonu için gerekli görülen tüm dikey kalkışlı hava aracı ekipmanları kullanılacaktır. | | | | | | | |
| 5.1. Asgari yetkilendirilmiş RVR'de kalkıştan vazgeçme. | | P | | | | M* | |
| 5.2. ILS yaklaşımları: Benzetilmiş aletli uçuş koşullarında, uçuş yönlendirme sistemi kullanılarak geçerli DH'ye alçalma. Ekip koordinasyonuna yönelik standart prosedürlere (SOP) uyulmalıdır. | | P | | | | M* | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| DİKEY KALKIŞLI HAVA ARACI KATEGORİSİ | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|--|-------------------|-----|-----|----|--|--|---|
| | OTD | FTD | FFS | PL | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS PL | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| 6.3. DH'ye ulaşılması üzerine 6.2'de belirtilen yaklaşımlar sonrasında. Bu eğitim ayrıca, (benzetilmiş) yetersiz RVR, windshear, başarılı bir yaklaşma için yaklaşma limitlerini aşan hava aracı sapması ve DH'ye ulaşılması öncesinde yer/hava ekipmanı arızası, benzetilmiş uçak(hava) ekipmanı arızasıyla pas geçme (inişten vazgeçme) konularını da içerecektir. | | P | | | | M* | |
| 6.4. Aletli yaklaşma sonrasında DH'de belirlenen görsel referans kullanarak. Spesifik uçuş yönlendirme sistemine bağlı olarak otomatik iniş yapılacaktır. | | P | | | | M* | |
| BÖLÜM 7 – Opsiyonel ekipman | | | | | | | |
| 7. Opsiyonel ekipmanın kullanımı | | P | | | | | |

E. Hava gemisi kategorisine özgü gereklilikler

1. Hava gemisi tip yetkilerine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri bağlamında, adayın yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün 1 ila 5. bölümleri ile 6. bölümünden (tatbiki mümkün olduğu takdirde) başarıyla geçmesi gerekir. Beşten fazla konuda başarısız olunması durumunda, adayın testin/kontrolün tümüne tekrar girmesi gerekir. Beşten daha az konudan başarısız olan adaylar, başarısız olunan konuları da tekrar test olacaklardır. Tekrar girilen testin/kontrolün herhangi bir unsurundan başarısız olunması veya daha önceden geçilen unsurlardan herhangi birinden başarısız olunması halinde adayın tüm teste tekrar girmesi gerekir. Yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün tüm bölümleri altı ay içerisinde tamamlanacaktır.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

UÇUŞ TESTİ TOLERANSI

2. Aday, aşağıdaki becerileri sergileyecektir:
 - (i) hava gemisini limitleri dahilinde kullanmak;
 - (ii) tüm manevraları düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;
 - (iii) iyi muhakeme ve havacılık kültürü;
 - (iv) havacılık bilgisini uygulamak ve
 - (v) hava gemisinin kontrolünü daima, bir usulün veya manevranın başarılı sonucundan asla şüphe duyulmayacak bir şekilde idame ettirmek.
 - (vi) ekip koordinasyon ve iş görmezlik prosedürlerini idrak ve tatbik etmek.
 - (vii) diğer uçuş ekibi üyeleri ile etkin biçimde haberleşmek.
3. Türbülanslı koşulların ve kullanılan hava gemisinin sevk ve idare niteliklerinin ve performansının hesaba alınmasını sağlayacak şekilde düzeltmeye tabi olmak kaydıyla, aşağıda belirtilen limitler uygulanacaktır.
 - (a) IFR uçuş limitleri;
İrtifa:

| | |
|---|--------------------|
| Genel olarak | ± 100 feet |
| Karar irtifasında/yüksekliğinde pas geçmeyi (go-around) başlatmak | ± 50 feet/-0 feet |
| Minimum alçalma yüksekliği/irtifası | + 50 feet/- 0 feet |

Takip

| | |
|---|------|
| Radio yardımcıları üzerinden | ± 5° |
| Hassas yaklaşma süzülüş hattı ve istikametinde yarım derece sapma | |

İstikamet:

| | |
|------------------------------------|-------|
| Normal operasyonlar | ± 5° |
| Anormal operasyonlar/acil durumlar | ± 10° |

Sürat:

| | |
|-------------------------------------|---------------------|
| Genel olarak | ± 10 knot |
| Benzetilmiş motor arızası sırasında | + 10 knot/- -5 knot |
 - (b) VFR uçuş limitleri
İrtifa:

| | |
|--------------|------------|
| Genel olarak | ± 100 feet |
|--------------|------------|

İstikamet:

| | |
|------------------------------------|-------|
| Normal operasyonlar | ± 5° |
| Anormal operasyonlar/acil durumlar | ± 10° |
4. **EĞİTİMİN/YETENEK TESTİNİN/YETERLİLİK KONTROLÜNÜN İÇERİĞİ**
Aşağıdaki semboller aşağıdaki anlamlara sahiptir:
P= tip yetkisi tanzimi için Sorumlu Pilot veya İkinci Pilot ve Uçan Pilot (PF) ve Uçmayan Pilot (PNF) olarak eğitilen pilot
5. Pratik eğitim en azından, (P) olarak gösterilen eğitim ekipmanında icra edilecektir veya ok işareti (----->) ile gösterilen daha yüksek herhangi bir ekipmanla yapılabilecektir.
6. Kullanılan eğitim ekipmanı aşağıdaki kısaltmalar ile belirtilmektedir:
FFS = Tam uçuş simülatörü
FTD= Uçuş Eğitim Cihazı
OTD= Diğer Eğitim cihazları
As = Hava gemisi
 - (a) Hava gemisi tip yetkisine yönelik yetenek testine başvuran adaylar sadece 1. ila 5. Bölümleri ve geçerli olması halinde 6.Bölümü alacaklardır.
 - (b) Hava gemisi tip yetkisi temdidi veya yenilemesi için yeterlilik kontrolüne başvuran adaylar sadece 1. ila 5. Bölümleri ve geçerli olması halinde 6.Bölümü alacaklardır.
 - (c) Yıldız işaretli (*) konular sadece alet referansları kullanılarak uçulacaktır. Yetenek testi veya yeterlilik kontrolü sırasında bu koşulun karşılanmaması halinde, tip yetkisi sadece VFR ile kısıtlı (tahditli) olacaktır.
7. Yetenek testi/yeterlilik kontrolü sütununda "M" harfinin olması, zorunlu egzersizleri gösterecektir.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

8. Uçuş Simülasyonu Eğitim Cihazlarının tip yetki eğitimi kursunun parçasını teşkil etmesi halinde, pratik eğitim için bir Uçuş Simülasyonu Eğitim Cihazı kullanılacaktır. Kurs için aşağıdaki hususlar geçerli olacaktır:
- uçuş simülasyonu eğitim cihazının Part-ARA ve SHT-ORA içerisinde belirtilen kalifikasyonu;
 - öğretmenin vasıfları;

| HAVA GEMİSİ KATEGORİSİ | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|---|-------------------|-----|-----|----|--|--|---|
| | OTD | FTD | FFS | As | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS As | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| BÖLÜM 1 Uçuş Öncesi Hazırlıkları ve Kontrolleri | | | | | | | |
| 1.1. Uçuş öncesi kontrolleri | | | | P | | | |
| 1.2. Kokpit kontrolü | P | | | | | | |
| 1.3. Çalıştırma prosedürleri, radyo ve seyrüsefer ekipmanı kontrolü, seyrüsefer ve haberleşme frekanslarının seçilmesi ve ayarlanması | | P | | | | M | |
| 1.4. Direktten ayrılma usulleri ve Yerde Manevra | | | P | | | M | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| HAVA GEMİSİ KATEGORİSİ | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|--|-------------------|-----|-----|----|--|--|---|
| | OTD | FTD | FFS | As | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS As | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| Manevralar/Usuller | | | | | | | |
| 1.5. Kalkış öncesi prosedürleri ve kontrolleri | P | | | | | M | |
| BÖLÜM 2 Uçuş Manevraları ve Usulleri | | | | | | | |
| 2.2. Normal VFR kalkış profili; | | | P | | | M | |
| 2.3. Benzetilmiş motor arızası ile kalkışlar | | | P | | | M | |
| 2.4. Ağırlıkla kalkış > 0 (Ağır T/O) | | | P | | | | |
| 2.5. Ağırlıkla kalkış < 0 (Hafif/TO) | | | P | | | | |
| 2.6. Normal tırmanma usulü | | | P | | | | |
| 2.7. Basınç yüksekliğine tırmanma | | | P | | | | |
| 2.8. Basınç yüksekliğini belirleme | | | P | | | | |
| 2.9. Basınç yüksekliğinde ya da yakın bir yükseklikte uçma | | | P | | | M | |
| 2.10. Normal alçalma ve yaklaşma | | | P | | | | |
| 2.11. Normal VFR iniş profili; | | | P | | | M | |
| 2.12. Ağırlıkla iniş > 0 (Ağır İniş) | | | P | | | M | |
| 2.13. Ağırlıkla iniş < 0 (Ağır İniş) | | | P | | | M | |
| Kasten boş bırakılmıştır | | | | | | | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| HAVA GEMİSİ KATEGORİSİ | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|--|-------------------|-----|-----|----|--|--|--|
| | OTD | FTD | FFS | As | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS As | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| BÖLÜM 3 Aşağıdaki sistem ve prosedürlerin normal ve anormal hallerde kullanımı: | | | | | | | |
| 3. Aşağıdaki sistem ve prosedürlerin normal ve anormal hallerde kullanımı (bu egzersiz için yeterli vasıflara sahip olması koşuluyla bir FSTD'de icra edilebilecektir) | | | | | | M | Bu bölümden asgari 3 unsur zorunlu olarak seçilecektir |
| 3.1. Motor | P | | | | | | |
| 3.2. Kubbenin Basınçlandırılması | P | | | | | | |
| 3.3. Pitot/statik sistem | P | | | | | | |
| 3.4. Yakıt sistemi | P | | | | | | |
| 3.5. Elektrik sistemi | P | | | | | | |
| 3.6. Hidrolik sistem | P | | | | | | |
| 3.7. Uçuş kumanda ve Trim sistemi | P | | | | | | |
| 3.8. Balonet sistemi | P | | | | | | |
| 3.9. Otomatik Pilot/Uçuş yönlendiricisi | P | | | | | | |
| 3.10. Stabilitate | P | | | | | | |
| 3.11. Hava radarı, radyo altimetre, transponder, yer yakınlık uyarı sistemi (bulunmakta ise) | P | | | | | | |
| 3.12. İniş takımı sistemi | P | | | | | | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| HAVA GEMİSİ KATEGORİSİ | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|---|-------------------|-----|-----|----|--|--|--|
| | OTD | FTD | FFS | As | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS As | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| Manevralar/Usuller | | | | | | | |
| 3.13. Yardımcı güç ünitesi (APU) | P | | | | | | |
| 3.14. Radyo, seyrüsefer ekipmanı, aletler ve uçuş idare sistemi | P | | | | | | |
| Kasten boş bırakılmıştır | | | | | | | |
| BÖLÜM 4 Anormal ve Acil Durum Prosedürleri | | | | | | | |
| 4. Anormal haller ve acil durum prosedürleri (bu egzersiz için yeterli vasıflara sahip olması koşuluyla bir FSTD'de icra edilebilecektir) | | | | | | M | Bu bölümden asgari 3 unsur zorunlu olarak seçilecektir |
| 4.1. Yangın tatbikatları, örneğin; Motor, APU, kargo kompartımanı, kokpit ve elektrik yangınları, tahliye dahil. | P | | | | | | |
| 4.2. Duman kontrolü ve giderme | P | | | | | | |
| 4.3. Çoklu motor arızaları da dahil olmak üzere uçuşun belirli safhalarında motor arızaları, motorun durdurulması ve yeniden çalıştırılması | P | | | | | | |
| 4.4. Uçuş ekibi üyesinin iş görmez olması | P | | | | | | |
| 4.5. Aktarım/Dişli kutusu arızaları | P | | | | | Sadece FFS | |
| 4.6. Uygun Uçuş El Kitabında belirtilen diğer acil durum prosedürleri | P | | | | | | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| HAVA GEMİSİ KATEGORİSİ | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|--|-------------------|-----|-----|----|--|--|---|
| | OTD | FTD | FFS | As | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS As | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| BÖLÜM 5 Aletli Uçuş Usulleri (IMC veya benzetilmiş IMC'de icra edilecektir) | | | | | | | |
| 5.1. Aletli havalanma: Havalandıktan sonra mümkün olan en kısa sürede aletli uçuşa geçiş gerekir | P* | | | | | | |
| 5.1.1. Ayrılış (Hareket) sırasında benzetilmiş motor arızası | P* | | | | | M* | |
| 5.2. Ayrılış (hareket) ve varış rotalarına ve ATC talimatlarına bağlılık | P* | | | | | M* | |
| 5.3. Bekleme usulleri | P* | | | | | | |
| 5.4. 60 m (200 ft) altında olmayan bir karar yüksekliğinde hassas yaklaşımlar | P* | | | | | | |
| 5.4.1. Elle, uçuş yönlendiricisi olmadan | P* | | | | | M* (sadece yetenek testi) | |
| 5.4.2. Elle, uçuş yönlendiricisi ile | P* | | | | | | |
| 5.4.3. Otomatik pilot kullanılarak | P* | | | | | | |
| 5.4.4. Elle, bir motor benzetilmiş çalışmaz halde; motor arızasının tekerlek koymaya kadar dış markeri (OM) geçmeden önce son yaklaşma sırasında veya tam pas geçme yaklaşım usulü tamamlanana kadar benzetilmesi gerekmektedir. | P* | | | | | M* | |
| 5.5. Asgari alçalma irtifasına kadar hassas olmayan yaklaşma MDA/H | P* | | | | | M* | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| HAVA GEMİSİ KATEGORİSİ | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|--|-------------------|-----|-----|----|--|--|---|
| | OTD | FTD | FFS | As | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS As | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| 5.6. DA/DH veya MDA/MDH'ye varmadan önce tüm motorlar çalışır halde pas geçme | P* | | | | | | |
| 5.6.1. Diğer pas geçme usulleri | P* | | | | | | |
| 5.6.2. DA/DH veya MDA/MDH'ye varmada tek motor benzetilmiş olarak çalışmaz vaziyette pas geçme | P* | | | | | M* | |
| 5.7. Olağandışı durumlardan kurtarmalar (bu egzersiz kullanılan FFS'nin kalitesine bağlıdır) | P* | | | | | M* | |
| BÖLÜM 6 - 60 m'den daha bir düşük karar yüksekliğine aletli yaklaşımlara ilişkin tip yetkisine ilişkin ilave yetkilendirme (CAT II/III) | | | | | | | |
| 6. 60 m'den daha düşük bir karar yüksekliğine aletli yaklaşımlarda tip yetkisine ilişkin ilave yetkilendirme (CAT II/III) Aşağıdaki manevralar ve usuller, en az 60 m (200 ft)'lik bir DH'ye aletli yaklaşımlara izin verilmesine yönelik asgari eğitim gereklilikleridir. Aşağıdaki aletli yaklaşımlar ve pas geçme usulleri sırasında en az 60 m (200 ft)'lik DH'ye aletli yaklaşımların tip sertifikasyonu için gerekli görüle tüm hava gemisi ekipmanları kullanılacaktır. | P* | | | | | M* | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| HAVA GEMİSİ KATEGORİSİ | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|--|-------------------|-----|-----|----|--|--|---|
| | OTD | FTD | FFS | As | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı FFS As | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| 6.1. Asgari yetkilendirilmiş RVR'de kalkıştan vazgeçme. | | P | | | | M* | |
| 6.2. ILS Yaklaşımları Benzetilmiş aletli uçuş koşullarında, uçuş yönlendirme sistemi kullanılarak geçerli DH'ye alçalma. Ekip koordinasyonuna yönelik standart prosedürlere (SOP) uyulmalıdır. | | P | | | | M* | |
| 6.3. Pas geçme DH'ye ulaşılması üzerine 6.2'de belirtilen yaklaşımlar sonrasında. Bu eğitim ayrıca, (benzetilmiş) yetersiz RVR, windshear, başarılı bir yaklaşma için yaklaşma limitlerini aşan hava aracı sapması ve DH'ye ulaşılması öncesinde yer/hava ekipmanı arızası, benzetilmiş uçak(hava) ekipmanı arızasıyla pas geçme (inişten vazgeçme) konularını da içerecektir. | | P | | | | M* | |
| 6.4. İniş (İnişler) Aletli yaklaşma sonrasında DH'de belirlenen görsel referans kullanılarak. Spesifik uçuş yönlendirme sistemine bağlı olarak otomatik iniş yapılacaktır. | | P | | | | M* | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| HAVA GEMİSİ KATEGORİSİ | UYGULAMALI EĞİTİM | | | | | YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ | |
|----------------------------------|-------------------|-----|-----|----|--|--|---|
| Manevralar/Usuller | | | | | Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı | Kontrol Ortamı | Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı |
| | OTD | FTD | FFS | As | | FFS As | |
| BÖLÜM 7 - Opsiyonel ekipman | | | | | | | |
| 7. Opsiyonel ekipmanın kullanımı | | P | | | | | |



ULUSAL UÇAK VE HELİKOPTER LİSANSLARININ VE YETKİLERİNİN DÖNÜŞTÜRÜLMESİNE İLİŞKİN KOŞULLAR

A.1 UÇAKLAR

1. Pilot lisansları

Genel Müdürlük tarafından ulusal şartları doğrultusunda tanzim edilen pilot lisansları, adayın aşağıdaki koşulları yerine getirmesi kaydıyla, Part-FCL lisansına dönüştürülür:

- ATPL(A) ve CPL(A) için, sahip olunan lisansın imtiyazlarına ilişkin tip/sınıf ve aletli uçuş yetkisi için bu Talimatta öngörülen temdit gerekliliklerini bir yeterlilik kontrolü olarak yerine getirmeleri;
- Operasyonel gereklilikler ile SHT-FCL'nin ilgili bölümleri hakkında bilgi sahibi olduklarını kanıtlamaları;
- FCL.055 uyarınca dil yeterliğine sahip olduklarını kanıtlamaları;
- Aşağıdaki tabloda belirtilen gereklilikler ile uygunluk dahilinde olmaları gerekir:

| Sahip olunan ulusal lisans | Toplam uçuş saati tecrübesi | Diğer ilave gereklilikler | Değiştirilmiş Part-FCL lisansı ve koşulları (uygulanabilir ise) | Koşulların kaldırılması | |
|--|--|---|--|--|-----|
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | |
| ATPL(A) | Çok pilotlu uçaklarda PIC olarak 1500 saatin üzerinde uçuş | Yoktur | ATPL(A) | Geçerli değildir. | (a) |
| ATPL(A) | Çok pilotlu uçaklarda 1500 saatin üzerinde uçuş | Yoktur | (c)(4)'de ki gibi | (c)(5)'deki gibi | (b) |
| ATPL(A) | Çok pilotlu uçaklarda 500 saatin üzerinde uçuş | FCL.515 tarafından gerekli görülen uçuş planlamasına ve performansına ilişkin bilginin gösterilmesi | İkinci pilot olarak kısıtlı tip yetkisi ile ATPL(A) | SHT-FCL Ek 1.9 eki tarafından gerekli görülen PIC uçuş tecrübesinin gösterilmesi | (c) |
| CPL/IR(A) ve lisansı tanzim eden Üye Devlette bir ICAO ATPL teori testinden geçmiş | | (i) FCL.310 ve FCL.615(b) tarafından gerekli görülen uçuş planlamasına ve performansına ilişkin bilginin gösterilmesi (ii) FCL 720.A(c)'nin kalan gerekliliklerinin karşılanması | ATPL teori kredili CPL/IR(A) | Geçerli değildir. | (d) |
| CPL/IR(A) | Çok pilotlu uçaklarda veya tek pilotlu uçaklardaki çok pilotlu operasyonlarda uçuş operasyon gereklilikleri doğrultusunda CS-23 'comuter' kategoride 500 saatin üzerinde uçuş. | (i) Genel Müdürlük tarafından yapılan ATPL(A) bilgisine ilişkin sınavdan geçilmesi * (ii) FCL 720.A(c)'nin kalan gerekliliklerinin karşılanması | ATPL teori kredili CPL/IR(A) | Geçerli değildir. | (e) |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | |
|-----------|---|---|---|--|-----|
| CPL/IR(A) | Tek pilotlu uçaklarda PIC olarak 500 saatin üzerinde uçuş | Yoktur | Tek pilotlu uçaklar ile kısıtlanmış tip/sınıf yetkileri ile CPL/IR(A) | SHT-FCL tarafından gerekli görülen çok pilotlu tip yetkisinin alınması | (f) |
| CPL/IR(A) | Tek pilotlu uçaklarda PIC olarak 500 saatin altında uçuş | CPL/IR seviyesi için öngörülen uçuş planlamasına ve uçuş performansına ilişkin bilginin gösterilmesi | (4)(f)'deki gibi | (5)(f)'deki gibi | (g) |
| CPL(A) | Tek pilotlu uçaklarda PIC olarak 500 saatin üzerinde uçuş | Geçerli olması halinde gece uçuşu yetkisi | Tek pilotlu uçaklar ile kısıtlanmış tip/sınıf yetkileri ile CPL(A) | | (h) |
| CPL(A) | Tek pilotlu uçaklarda PIC olarak 500 saatin altında uçuş | (i) Geçerli olması halinde gece uçuşu yetkisi (ii) FCL.310 tarafından gerekli görülen uçuş planlamasına ve performansına ilişkin bilginin gösterilmesi | (4)(h)'deki gibi | | (i) |
| PPL/IR(A) | IFR gereğince 75 veya üzerinde | | PPL/IR(A) (PPL olarak kısıtlanmış IR) | FCL.615(b) tarafından gerekli görülen uçuş planlamasına ve performansına ilişkin bilginin gösterilmesi | (j) |
| PPL(A) | Uçaklarda 70 saat veya üzerinde uçuş | Radyo seyrufer yardımcılarının kullanımının sergilenmesi. | PPL(A) | | (k) |

* Daha önceden bir çok pilotlu uçak tip yetkisine sahip olan CPL sahiplerinin, aynı uçak tipini kullanmaya devam ederken ATPL(A) teori bilgisine ilişkin sınavdan geçmelerine gerek bulunmamakla birlikte, bu kişilere Part-FCL lisansı için ATPL(A) teori kredisi verilmez. Farklı bir çok pilotlu uçak için başka bir tip yetkisine ihtiyaç duymaları halinde, bu kişilerin aşağıdaki tablonun (3). kolonun (e)(i) maddesi ile uygunluk dahilinde olmaları gerekir.

2. Öğretmen sertifikaları

Genel Müdürlük tarafından ulusal şartları doğrultusunda tanzim edilen öğretmen sertifikaları, adayın aşağıdaki koşulları yerine getirmesi kaydıyla, Part-FCL sertifikasına dönüştürülür:

| Sahip olunan ulusal sertifikalar veya imtiyazlar | Tecrübe | Her nevi diğer gereklilikler | Değiştirilmiş Part-FCL Sertifikası |
|--|--|------------------------------|------------------------------------|
| (1) | (2) | (3) | (4) |
| FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A) | İlgili sertifikaya ilişkin olarak SHT-FCL'de öngörüldüğü şekilde | Geçerli Değildir | FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A) |

SFI sertifikası

Genel Müdürlük tarafından ulusal şartları doğrultusunda tanzim edilen SFI sertifikası, adayın aşağıdaki koşulları yerine getirmesi kaydıyla, Part-FCL sertifikasına dönüştürülür:

| Sahip olunan ulusal sertifika | Tecrübe | Her nevi diğer gereklilikler | Değiştirilmiş Part-FCL Sertifikası |
|-------------------------------|---|--|------------------------------------|
| (1) | (2) | (3) | (4) |
| SFI(A) | MPA pilotu olarak 1500 saatin üzerinde uçuş | (i) SHGM tarafından tanzim edilmiş uçaklar için CPL, MPL veya ATPL sahip olmak veya sahip olmuş olmak; (ii) MCC dahil olmak üzere, geçerli tip yetkisi kursunun | SFI(A) |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| | | | |
|--------|---|---|--------|
| | | uçuş simülatorü içeriğini tamamlamış olmak. | |
| SFI(A) | SFI olarak 3 yıllık son dönem tecrübesi | MCC dahil olmak üzere, geçerli tip yetkisi kursunun uçuş simülatorü içeriğini tamamlamış olmak. | SFI(A) |

Dönüştürme en fazla 3 yıl için geçerli olacaktır. Temdidi bu Talimatta öngörülen gerekliliklerin yerine getirilmesi koşuluna tabidir.

3. STI sertifikası

Genel Müdürlük tarafından ulusal şartları doğrultusunda tanzim edilen STI sertifikası, adayın aşağıdaki tabloda yer verilen koşulları yerine getirmesi kaydıyla, Part-FCL sertifikasına dönüştürülür.

| Sahip olunan ulusal sertifika | Tecrübe | Her nevi diğer gereklilikler | Değiştirilmiş Sertifika |
|-------------------------------|---|--|-------------------------|
| (1) | (2) | (3) | (4) |
| STI(A) | SPA pilotu olarak 500 saatin üzerine uçuş | (i) SHGM tarafından tanzim edilmiş bir pilot lisansına sahip olmak veya sahip olmuş olmak; (ii) amaçlanan eğitime uygun olan bir FSTD'de SHT-FCL Ek 1.9 eki gereğince bir yeterlilik kontrolü tamamlanmış olacaktır | STI(A) |
| STI(A) | STI olarak 3 yıllık son dönem tecrübesi | amaçlanan eğitime uygun olan bir FSTD'de SHT-FCL Ek 1.9 eki gereğince bir yeterlilik kontrolü tamamlanmış olacaktır | STI(A) |

Sertifikanın temdidi bu Talimatta öngörülen gerekliliklerin yerine getirilmesi koşuluna tabidir.

A.2 HELİKOPTERLER

1. Pilot lisansları

Genel Müdürlük tarafından ulusal şartları doğrultusunda tanzim edilen pilot lisansları, adayın aşağıdaki koşulları yerine getirmesi kaydıyla, Part-FCL lisansına dönüştürülür:

- sahip olunan lisansın imtiyazlarına ilişkin tip ve aletli uçuş yetkisi için SHT-FCL'de öngörülen temdit gerekliliklerini bir yeterlilik kontrolü olarak yerine getirmeleri;
- Operasyonel gereklilikler ile SHT-FCL'nin ilgili bölümleri hakkında bilgi sahibi olduklarını kanıtlamaları;
- FCL.055 uyarınca dil yeterliliğine sahip olduklarını kanıtlamaları;
- aşağıdaki tabloda belirtilen gereklilikler ile uygunluk dahilinde olmaları gerekir:

| Sahip olunan ulusal lisans | Toplam uçuş saati tecrübesi | Her nevi diğer gereklilikler | Değiştirme Part-FCL lisansı ve koşulları (uygulanabilir ise) | Koşulların kaldırılması | |
|-----------------------------------|---|------------------------------|---|--|-----|
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | |
| ATPL(H) geçerli IR(H) | Çok pilotlu helikopterlerde PIC olarak 1.000 saatin üzerinde uçuş | Yoktur | ATPL(H) ve IR | Geçerli değildir. | (a) |
| ATPL(H) IR(H) imtiyazları olmadan | Çok pilotlu helikopterlerde PIC olarak 1.000 saatin üzerinde uçuş | Yoktur | ATPL(H) | | (b) |
| ATPL(H) geçerli IR(H) | Çok pilotlu helikopterlerde 1.000 saatin üzerinde uçuş | Yoktur | ATPL(H) ve ikinci pilot olarak kısıtlı tip yetkisine sahip IR | SHT-FCL Annex-9 eki tarafından gerekli görülen PIC tecrübesinin gösterilmesi | (c) |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|-----|
| ATPL(H) IR(H) imtiyazları olmadan | Çok pilotlu helikopterlerde 1.000 saatin üzerinde uçuş | Yoktur | İkinci pilot olarak kısıtlı tip yetkisine sahip ATPL(H) | SHT-FCL Ek 1.9 eki tarafından gerekli görülen PIC tecrübesinin gösterilmesi | (d) |
| ATPL(H) geçerli IR(H) | Çok pilotlu helikopterlerde 500 saatin üzerinde uçuş | FCL.515 ve FCL.615(b) tarafından gerekli görülen uçuş planlamasına ve performansına ilişkin bilginin gösterilmesi | (4)(c)'deki gibi | (5)(c)'deki gibi | (e) |
| ATPL(H) IR(H) imtiyazları olmadan | Çok pilotlu helikopterlerde 500 saatin üzerinde uçuş | (3)(e)'deki gibi | (4)(d)'deki gibi | (5)(d)'deki gibi | (f) |
| CPL/IR(H) ve lisansı tanzim eden Üyesi Devlette bir ICAO ATPL(H) teori testinden geçmiş | | (i) FCL.310 ve FCL.615(b) tarafından gerekli görülen uçuş planlamasına ve performansına ilişkin bilginin gösterilmesi (ii) FCL 720.H(b)'nin kalan gerekliklerinin karşlanması | ICAO ATPL(H) teori testinin Part-FCL ATPL düzeyinde olduğunun tespit edilmesi koşuluyla ATPL(H) teori kredisine sahip CPL/IR(H) | Geçerli değildir. | (g) |
| CPL/IR(H) | Çok pilotlu helikopterlerde 500 saatin üzerinde uçuş | (i) SHGM tarafından yapılan Part-FCL ATPL(H) teorik bilgisine ilişkin sınavdan geçilmesi (*) (ii) FCL 720.H(b)'nin kalan gerekliklerinin karşlanması | Part-FCL ATPL teori kredili CPL/IR(H) | Geçerli değildir. | (h) |

| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | |
|-----------|---|--|--|---|-----|
| CPL/IR(H) | Tek pilotlu helikopterlerde PIC olarak 500 saatin üzerinde uçuş | Yoktur | Tek pilotlu helikopterler ile kısıtlanmış tip/sınıf yetkileri ile CPL/IR(H) | SHT-FCL'de öngörüldüğü şekilde çok pilotlu tip yetkisine sahip olmak | (i) |
| CPL/IR(H) | Tek pilotlu helikopterlerde PIC olarak 500 saatin altında uçuş | FCL.310 ve FCL.615(b) tarafından gerekli görülen uçuş planlamasına ve performansına ilişkin bilginin gösterilmesi | (4)(i)'deki gibi | | (j) |
| CPL(H) | Tek pilotlu helikopterlerde PIC olarak 500 saatin üzerinde uçuş | Gece uçuş yetkisi | Tek pilotlu helikopterler ile kısıtlanmış tip yetkileri ile CPL(H) | | (k) |
| CPL(H) | Tek pilotlu helikopterlerde PIC olarak 500 saatin altında uçuş | Gece uçuş yetkisi FCL.310 tarafından gerekli görülen uçuş planlamasına ve performansına ilişkin bilginin gösterilmesi | (4)(k)'deki gibi | | (l) |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

| | | | | | |
|--|---|---|---|--|-----|
| CPL(H) Gece uçuşu yetkisi olmaksızın | Tek pilotlu helikopterlerde PIC olarak 500 saatin üzerinde uçuş | | (4)(k)'deki gibi ve gündüz gerçekleştirilen VFR operasyonları ile sınırlı olmak üzere | SHT-FCL'de öngörüldüğü şekilde çok pilotlu tip yetkisine ve gece uçuş yetkisine sahip olmak | (m) |
| CPL(H) Gece uçuşu yetkisi olmaksızın | Tek pilotlu helikopterlerde PIC olarak 500 saatin altında uçuş | FCL.310 tarafından gerekli görülen uçuş planlamasına ve performansına ilişkin bilginin gösterilmesi | (4)(k)'deki gibi ve gündüz gerçekleştirilen VFR operasyonları ile sınırlı olmak üzere | | (n) |
| PPL/IR(H) | IFR gereğince 75''e eşit veya üzerinde | | PPL/IR(H) (PPL olarak kısıtlanmış IR) | FCL.615(b) tarafından gerekli görülen uçuş planlamasına ve performansına ilişkin bilginin gösterilmesi | (o) |
| PPL(H) | Helikopterler'de 75 saat veya üzerinde uçuş | Radyo seyrüsefer yardımcılarının kullanımının sergilenmesi | PPL(H) | | (p) |

* Daha önceden çok pilotlu helikopter tip yetkisine sahip olan CPL sahiplerinin, aynı helikopter tipini kullanmaya devam ederken ATPL teori bilgisine ilişkin sınavdan geçmelerine gerek bulunmamakla birlikte, bu kişilere Part-FCL lisansı için ATPL(H) teori kredisi verilmez. Farklı bir çok pilotlu helikopter için başka bir tip yetkisine ihtiyaç duymaları halinde, bu kişilerin aşağıdaki tablonun (3). sütunun (h)(i) maddesi ile uygunluk dahilinde olmaları gerekir.

2. Öğretmen sertifikaları

SHGM tarafından ulusal şartları doğrultusunda tanzim edilen öğretmen sertifikaları, adayın aşağıdaki koşulları yerine getirmesi kaydıyla, Part-FCL lisansına dönüştürülür:

| Sahip olunan ulusal sertifikalar veya imtiyazlar | Tecrübe | Her nevi diğer gereklilikler | Değiştirilmiş Sertifika |
|--|--|------------------------------|-------------------------|
| (1) | (2) | (3) | (4) |
| FI(H)/IRI(H)/TRI(H) | ilgili sertifikaya ilişkin olarak SHT-FCL'de öngörüldüğü şekilde | | FI(H)/IRI(H)/TRI(H)(*) |

Sertifikanın temdidini bu Talimatta öngörülen gerekliliklerin yerine getirilmesi koşuluna tabidir.

3. SFI sertifikası

SHGM tarafından ulusal şartları doğrultusunda tanzim edilen SFI'ler, adayın aşağıdaki koşulları yerine getirmesi kaydıyla, Part-FCL lisansına dönüştürülecektir:

| Sahip olunan ulusal sertifika | Tecrübe | Her nevi diğer gereklilikler | Değiştirilmiş Sertifika |
|-------------------------------|--|---|-------------------------|
| (1) | (2) | (3) | (4) |
| SFI(H) | MPH pilotu olarak 1000 saatin üzerinde uçuş | (i) SHGM tarafından tanzim edilmiş bir CPL'ye, MPL'ye veya ATPL'ye sahip olması ya da geçmişte sahip olmuş olması; (ii) MCC dahil olmak üzere, geçerli tip yetkisi kursunun uçuş simülatörü içeriğini tamamlamış olmak. | SFI(H) |
| SFI(H) | SFI olarak 3 yıllık son dönem tecrübesi | MCC dahil olmak üzere, geçerli tip yetkisi kursunun simülatör içeriğini tamamlamış olmak. | SFI(H) |

Sertifikanın temdidini bu Talimatta öngörülen gerekliliklerin yerine getirilmesi koşuluna tabidir.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

4. STI sertifikası

SHGM tarafından ulusal şartları doğrultusunda tanzim edilen STI sertifikası, adayın aşağıdaki tabloda yer verilen koşulları yerine getirmesi kaydıyla, Part-FCL sertifikasına dönüştürülecektir.

| Sahip olunan ulusal sertifika | Tecrübe | Her nevi diğer gereklilikler | Değiştirilmiş Sertifika |
|-------------------------------|---|--|-------------------------|
| (1) | (2) | (3) | (4) |
| STI(H) | SPH pilotu olarak 500 saatin üzerine uçuş | (i) SHGM tarafından tanzim edilmiş bir pilot lisansına sahip olmak veya sahip olmuş olmak; (ii) amaçlanan eğitime uygun olan bir FSTD'de SHT-FCL Ek 1.9 eki gereğince bir yeterlilik kontrolü tamamlanmış olacaktır | STI(H) |
| STI(H) | STI olarak 3 yıllık son dönem tecrübesi | amaçlanan eğitime uygun olan bir FSTD'de SHT-FCL Ek 1.9 eki gereğince bir yeterlilik kontrolü tamamlanmış olacaktır | STI(H) |

Sertifikanın temdidini bu Talimatta öngörülen gerekliliklerin yerine getirilmesi koşuluna tabidir.

ÜÇÜNCÜ ÜLKELER TARAFINDAN VEYA ÜÇÜNCÜ ÜLKELER ADINA TANZİM EDİLMİŞ LİSANSLARIN KABULÜNE İLİŞKİN KOŞULLAR

A. LİSANSLARIN VALİDASYONU

Genel Hususlar

1. Üçüncü bir ülke tarafından Şikago Konvansiyonu Annex 1 ekinde öngörülen gerekliliklere uygun bir şekilde tanzim edilmiş bir pilot lisansına Genel Müdürlük tarafından validasyon belgesi verilebilir. Pilotlar ikamet ettikleri veya yerleştikleri ülkenin yetkili otoritesine başvururlar. Eğer üye ülke sınırları içerisinde ikamet etmiyorlarsa, uçtukları veya uçmayı planladıkları operatörün iş merkezinin bulunduğu ülkenin yetkili otoritesine ya da uçtukları veya uçmayı planladıkları hava aracının kayıtlı olduğu ülkenin yetkili otoritesine başvururlar.
2. **(Değişik: 13/04/2018-52217814-010-E.3900)** Asıl lisansın geçerliliğini koruyor olması koşuluyla, validasyonun geçerlilik süresi 1 yılı aşamaz. Süre bitiminde pilot çalışmaya devam edecek ise yine bir yıl süreyle temdit işlemi yapılır. Genel Müdürlük tarafından kabul edilmiş bir lisansa sahip olan kişiler, imtiyazlarını SHT-FCL'de öngörülen koşullar doğrultusunda tatbik etmeleri gerekir.

Ticari hava taşımacılığına ve diğer ticari faaliyetlere ilişkin pilot lisansları

3. Ticari hava taşımacılığına ve diğer ticari faaliyetlere ilişkin pilot lisanslarına sahip olan kişilerin aşağıdaki gereklilikleri karşılamaları gerekir:
 - (a) Yetenek testi olarak, sahip olunan lisansın imtiyazları ile ilgili SHT-FCL'nin tip veya sınıf yetkisi temdit gerekliliklerini tamamlamak;
 - (b) Operasyonel gereklilikler ile SHT-FCL'nin ilgili bölümleri hakkında bilgi sahibi olduklarını göstermek;
 - (c) FCL.055 uyarınca dil yeterliliğine sahip olduğunu göstermek;
 - (d) SHT-MED gereğince tanzim edilmiş birinci sınıf Sağlık Sertifikasına sahip olmak;
 - (e) Uçaklar için, aşağıdaki tabloda yer verilen tecrübe gerekliliklerini karşılamak:

| Sahip olunan lisans | Toplam uçuş saati tecrübesi | İmtiyazlar | |
|----------------------------|---|--|-----|
| (1) | (2) | (3) | |
| ATPL(A) | Çok pilotlu uçaklarda PIC olarak 1500 saatin üzerinde uçuş | Çok pilotlu uçaklarda PIC olarak ticari hava taşımacılığı | (a) |
| ATPL(A) veya CPL(A)/IR* | Operasyonel gereklilikler doğrultusunda çok pilotlu uçaklarda PIC veya ikinci pilot olarak 1500 saatin üzerinde uçuş | Çok pilotlu uçaklarda ikinci pilot olarak ticari hava taşımacılığı | (b) |
| CPL(A)/IR | IR alınmasından itibaren ticari hava taşımacılığında PIC olarak 1000 saatin üzerinde uçuş | Tek pilotlu uçaklarda PIC olarak ticari hava taşımacılığı | (c) |
| CPL(A)/IR | Operasyonel gereklilikler doğrultusunda tek pilotlu uçaklarda PIC veya ikinci pilot olarak 1.000 saatin üzerinde uçuş | Operasyonel gereklilikler doğrultusunda tek pilotlu uçaklarda ikinci pilot olarak ticari hava taşımacılığı | (d) |
| ATPL(A), CPL(A)/IR, CPL(A) | Talep edilen faaliyet rolünde 200 saat dahil olmak üzere, TMG'ler dışındaki uçaklarda 700 saatin üzerinde uçuş ve son iki ay içerisinde söz konusu rolde 50 saatlik uçuş. | İmtiyazların ticari hava taşımacılığı dışındaki operasyonlarda yer alan uçaklarda tatbiki | (e) |
| CPL(A) | 500 saati deniz uçağı operasyonlarında olmak kaydıyla ticari hava taşımacılığında PIC olarak 1 500 saatin üzerinde uçuş | Tek pilotlu uçaklarda PIC olarak ticari hava taşımacılığı | (f) |

* Çok pilotlu uçaklarda CPL(A)/IR sahipleri kabul öncesinde ICAO ATPL(A) seviye bilgisini kanıtlamış olmalıdır.

(f) helikopterler için, aşağıdaki tabloda yer verilen tecrübe gerekliliklerini karşılamak:

| Sahip olunan lisans | Toplam uçuş saati tecrübesi | İmtiyazlar | |
|--|--|---|-----|
| (1) | (2) | (3) | |
| ATPL(H) geçerli IR | Çok pilotlu helikopterlerde PIC olarak 1.000 saatin üzerinde uçuş | VFR ve IFR operasyonlarında çok pilotlu helikopterlerde sorumlu pilot olarak ticari hava taşımacılığı | (a) |
| ATPL(H) IR imtiyazları olmadan | Çok pilotlu helikopterlerde PIC olarak 1.000 saatin üzerinde uçuş | VFR operasyonlarında çok pilotlu helikopterlerde ticari hava taşımacılığı | (b) |
| ATPL(H) geçerli IR | Çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak 1.000 saatin üzerinde uçuş | VFR ve IFR operasyonlarında çok pilotlu helikopterlerde ikinci pilot olarak ticari hava taşımacılığı | (c) |
| ATPL(H) IR imtiyazları olmadan | Çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak 1.000 saatin üzerinde uçuş | VFR operasyonlarında çok pilotlu helikopterlerde ikinci pilot olarak ticari hava taşımacılığı | (d) |
| CPL(H)/IR* | Çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak 1.000 saatin üzerinde uçuş | Çok pilotlu helikopterlerde ikinci pilot olarak ticari hava taşımacılığı | (e) |
| CPL(H)/IR | IR alınmasından itibaren ticari hava taşımacılığında PIC olarak 1000 saatin üzerinde uçuş | Tek pilotlu helikopterlerde PIC olarak ticari hava taşımacılığı | (f) |
| IR imtiyazlarına sahip olarak ya da olmaksızın ATPL(H) ve ayrıca CPL(H)/IR, CPL(H) | Temdidin talep edildiği faaliyet rolünde 200 saat dahil olmak üzere, CS-27/29 veya muadili kapsamında sertifikalandırılmış helikopterler dışındaki helikopterlerde 700 saatin üzerinde uçuş ve son iki ay içerisinde söz konusu rolde 50 saatlik uçuş. | İmtiyazların ticari hava taşımacılığı dışındaki operasyonlarda yer alan helikopterlerde tatbiki | (g) |

* Çok pilotlu helikopterlerde CPL(H)/IR sahipleri kabul öncesinde ICAO ATPL seviye bilgisini kanıtlamış olmalıdır.

Ticari olmayan faaliyetlere ilişkin, aletli uçuş yetkisini içeren pilot lisansları

4. Aletli uçuş yetkisini içeren hususi pilot lisansları veya aletli uçuş yetkisini içeren CPL ve ATPL lisansları bağlamında, sadece hususi pilotluk imtiyazını tatbik etmek istediği durumlarda, pilotun aşağıda belirtilen gereklilikleri yerine getirmesi gerekir:

- Sahip olduğu lisansın imtiyazlarına ilişkin aletli uçuş yetkisine ve tip veya sınıf intibak yetkilerine yönelik yetenek testini SHT-FCL'nin Ek 1.7 ve Ek 1.9 ekleri doğrultusunda tamamlamak;
- Hava Hukuku, Havacılık Meteoroloji Kodları, Uçuş Planlama ve Performans (IR) ve İnsan Performansı konularında yeterli bilgi sahibi olduğunu göstermek;
- FCL.055 uyarınca dil yeterliliği bilgisine sahip olduğunu kanıtlamak;
- En az, Şikago Konvansiyonu Annex 1 eki doğrultusunda tanzim edilmiş geçerli bir 2. Sınıf sağlık sertifikasına sahip olmak;
- İlgili hava aracı kategorisinde sorumlu pilot olarak en azından 100 saatlik aletli uçuş tecrübesine sahip olmak.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Ticari olmayan faaliyetlere ilişkin, aletli uçuş yetkisini içermeyen pilot lisansları

5. Aletli uçuş yetkisini içermeyen hususi pilot lisansları veya CPL ve ATPL lisans sahibi pilotların, sadece hususi pilotluk imtiyazını tatbik etmek istediği durumlarda, pilotun aşağıda belirtilen gereklilikleri yerine getirmesi gerekir:
- Hava Hukuku ve İnsan Performansı konularında yeterli bilgi sahibi olduğunu göstermek;
 - SHT-FCL'de öngörüldüğü şekilde PPL yetenek testini başarıyla geçmek;
 - Sahip olduğu lisansın imtiyazlarına ilişkin olarak tip ya da sınıf intibak yetkisi tanzimi konusunda SHT-FCL'de öngörülen gereklilikleri yerine getirmek;
 - Asgari, Şikago Konvansiyonu Annex 1 eki doğrultusunda tanzim edilmiş bir 2. Sınıf sağlık sertifikasına sahip olmak;
 - FCL.055 uyarınca dil yeterliliğine sahip olduğunu kanıtlamak;
 - İlgili hava aracı kategorisinde pilot olarak en azından 100 saatlik asgari tecrübeye sahip olmak.

Pilot lisanslarına belirli süreli spesifik görevler için validasyon belgesi düzenlenmesi

6. Adayın aşağıda belirtilen gereklilikleri yerine getirmesi koşuluyla, yukarıdaki fıkraların hükümlerine bakılmaksızın, üretici uçuşları bağlamında, Türkiye, üçüncü bir ülke tarafından, ilk kez hizmete sunulacak hava araçlarına yönelik eğitim uçuşları, tanıtım uçuşları, ferry ya da test uçuşları gibi belirli süreli spesifik görevlere yönelik olarak azami 12 aylık bir dönem için Şikago Konvansiyonu Annex 1 eki doğrultusunda tanzim edilmiş bir lisansı kabul edebilir.
- Şikago Konvansiyonu Annex 1 eki doğrultusunda tanzim edilmiş uygun bir lisansa ve sağlık sertifikasına, ilgili yetkilere ve vasıflara sahip olmak;
 - Doğrudan ya da dolaylı olarak hava aracı üreticisi veya bir havacılık otoritesi tarafından istihdam edilmiş olmak.

Bu durumda lisans sahibinin imtiyazları tip yetkisinin ilk verilmesine ilişkin uçuş eğitimi ve test işlemleri, işleticinin pilotları tarafından icra edilen ilk hat uçuşunun gözetimi, teslimat veya ferry uçuşları, ilk hat uçuşu, tanıtım uçuşları veya test uçuşları icra etmekle sınırlı olacaktır.

7. Yukarıdaki paragrafların hükümlerine karşın, Türkiye kısıtlı süreli yarışma uçuşları veya gösteri uçuşları için üçüncü bir ülke tarafından düzenlenen lisansı sahibinin PPL, SPL veya BPL imtiyazlarını kullanmasına, aşağıdaki koşulların sağlanması durumunda, izin verecek şekilde kabul edebilir.
- Organizasyon öncesi, yarışma ve gösteri uçuşlarının düzenleyicisi, yetkili otoriteye pilotların uçuşlar ile ilgili emniyet bilgisi ile nasıl aşına olacakları ve riskleri nasıl yönetecekleri konusunda yeterli kanıtları sunması;
 - Başvuru sahibinin Şikago Konvansiyonunun Ek-1'ine göre düzenlenmiş lisans, sağlık sertifikasına ve ilgili yetkilere sahip olması.
8. Yukarıdaki paragrafların hükümlerine karşın, Türkiye üçüncü bir ülke tarafından Şikago Konvansiyonunun Ek-1'ine göre düzenlenmiş PPL, SPL veya BPL lisansını, her takvim yılında azami 28 gün olacak şekilde özel, ticari olmayan görevler için, aşağıdaki koşulların sağlanması durumunda, kabul edebilir.
- Şikago Konvansiyonunun Ek-1'ine göre düzenlenmiş lisans, sağlık sertifikasına ve ilgili yetkilere sahip olması;
 - Kalifiye bir öğretmen ile kısıtlı bir süre için özel bir göreve yönelik alıştırma uçuşu gerçekleştirilmesi.

B. LİSANSLARIN DÖNÜŞTÜRÜLMESİ

1. Üçüncü bir ülke tarafından Şikago Konvansiyonu Annex 1 ekinin gerekliliklerini yerine getirecek şekilde tanzim edilen PPL/BPL/SPL, CPL veya ATPL lisansları Genel Müdürlük tarafından tek pilot sınıf ya da tip intibak yetkisine sahip bir Part-FCL PPL/BPL/SPL'ye dönüştürülebilir. Pilotun Türkiye'de ikamet etmesi veya yerleşik olması gerekir.
2. Bu tür lisansların sahipleri ilgili hava aracı kategorisi için aşağıda belirtilen asgari gereklilikleri karşılayacaktır:
- Hava Hukuku ve İnsan Performansı konusunda yazılı bir sınavdan geçmek,
 - SHT-FCL'e uygun olarak ilgili PPL, BPL veya SPL yetenek testinden geçmek;
 - Alt Bölüm H uyarınca ilgili sınıf ya da tip intibak yetkisinin tanzimi için öngörülen gereklilikleri karşılamak;
 - Asgari SHT-MED'e uygun olarak tanzim edilmiş bir 2. Sınıf Sağlık Sertifikasına sahip olmak;
 - FCL.055 uyarınca dil yeterliliğine sahip olduğunu kanıtlamak;
 - Lisans sahibi pilot olarak en az 100 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak.

C. SINIF VE TİP YETKİLERİNİN KABULÜ

1. Adayın aşağıda belirtilen gereklilikleri yerine getirmesi koşuluyla, üçüncü bir ülke tarafından tanzim edilmiş bir lisansla yer alan geçerli sınıf ya da tip yetkileri bir Part-FCL lisansına eklenebilir:



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (a) SHT-FCL uyarınca, ilgili sınıf ya da tip yetkisinin tanzimi için gereken tecrübe gerekliliklerini ve ön koşulları karşılamak;
- (b) SHT-FCL uyarınca, ilgili sınıf ya da tip yetkisinin tanzimi için gereken yetenek testini başarıyla geçmek;
- (c) Halihazırda aktif uçuş tecrübesine sahip olmak;
- (d) Asgari:
 - (i) Uçak sınıf yetkileri için, söz konusu sınıfta pilot olarak 100 saatlik uçuş tecrübesine sahip olmak;
 - (i) Uçak tip yetkileri için, söz konusu sınıfta pilot olarak 500 saatlik uçuş tecrübesine sahip olmak;
 - (iii) Asgari onaylı kalkış ağırlığı 3.175 kg'ye kadar olan tek motorlu helikopterlerde, söz konusu tipte pilot olarak 100 saatlik uçuş tecrübesine sahip olmak;
 - (iv) Diğer tüm helikopterlerde, söz konusu sınıfta 350 saatlik uçuş tecrübesine sahip olmak;



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

EK-4

Tablo 1 - OML kısıtlamalı 1. Sınıf sağlık sertifikalı Uçuş Öğretmenlerine verilen uçuş eğitim izni

| | Uçuş Öğretmeni (FI) | Sınıf Yetkisi Öğretmeni (CRI) | Tip Yetkisi Öğretmeni (TRI) | Alet Yetkisi Öğretmeni (IRI) |
|---|----------------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| PPL eğitimi İlk yalnız seyrüsefer uçuş sonrası | Evet | | | |
| CPL eğitimi (Entegre kurs) -tek motor (safha 2 tamamlandıktan sonra); -çok motor (lisanslandırma yetenek testi sonrası) | Evet | | | |
| CPL eğitimi (Modüler kurs) -geçerli bir ICAO PPL lisans sahibi ise | Evet (görsel şartlarda) | | | |
| SEP veya TMG sınıf yetkisi temdit eğitimi | Evet | | | |
| Fark eğitimi | Evet | Evet | Evet | |
| Ticari yolcu taşımacılığı için gece uçuş yetkisini yeniden geçerli kılma eğitimi | Evet | | | |
| IR yetkisi ilk ve yenileme eğitimi | Evet (görsel şartlarda) | | | Evet (görsel şartlarda) |
| Çok pilot tip yetkisi ilk eğitimi | | | Hayır | |
| Çok pilot tip yetkisi yenileme | | | Hayır | |
| İlk gece uçuş yetkisi eğitimi | Hayır | | | |
| Tek pilotlu hava aracı tip/sınıf eğitimi | Hayır | Hayır | | |
| Tek pilotlu hava aracı tip/sınıf yetkisi yenileme eğitimi | Hayır | Hayır | | |
| CPL eğitimi (Modüler kurs) -geçerli bir ICAO PPL lisansı yok ise | Hayır | | | |
| CPL eğitimi (Entegre kurs) -tek motor (safha 2 tamamlanmadan önce); -çok motor (lisanslandırma yetenek testi öncesi) | Hayır | | | |
| PPL eğitimi İlk yalnız seyrüsefer uçuş öncesi | Hayır | | | |



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Tablo 2 - OML kısıtlamalı 1. Sınıf sağlık sertifikalı Kontrol Pilotlarına verilen uçuş eğitimi izni

| | Uçuş Kontrol Pilotu (FE) (PPL) | Uçuş Kontrol Pilotu (FE) (CPL) | Sınıf Yetkisi Kontrol Pilotu (CRE) | Tip Yetkisi Kontrol Pilotu (TRE) | Uçuş Öğretmeni Kontrol Pilotu (FIE) |
|---|--------------------------------|--------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|
| PPL Yetenek (Skill) Testi | Evet (görsel şartlarda) | Evet (görsel şartlarda) | | | Evet (görsel şartlarda) |
| CPL Yetenek (Skill) Testi | | Evet (görsel şartlarda) | | | |
| Aletli Uçuş Yetenek (Skill) Testi | Evet (görsel şartlarda) | Evet (görsel şartlarda) | Evet (görsel şartlarda) (CRE-IRE) | | Evet (görsel şartlarda) |
| Aletli Uçuş Yetkisi Uzatma-Temdid (Revalidation) Testi | Evet | Evet | Evet (görsel şartlarda) (CRE-IRE) | | Evet |
| Aletli Uçuş Yetkisi Yenileme (Renewal) Testi | Evet (görsel şartlarda) | Evet (görsel şartlarda) | Evet (görsel şartlarda) (CRE-IRE) | | Evet (görsel şartlarda) |
| Tek pilotlu hava aracı IR Yenileme (5 yıldan az süre geçmiş) | | | Evet (görsel şartlarda) (CRE-IRE) | | |
| Tek pilotlu hava aracı tip/sınıf yetkisi uzatma-temdit yapılan Yeterlilik Testi | Evet | Evet | Evet | | Evet |
| Çok Pilotlu hava aracı Tip Yetkisi Uzatma-Temdit Testi | | | | Evet | |
| Tek pilotlu hava aracı tip/sınıf yetkisi Yetenek Testi | Hayır | Hayır | Hayır | | Hayır |
| Tek Pilotlu hava aracı tip/sınıf yetkisi Yetenek Testi ve tip/sınıf yetkisi yenileme için yapılan Yeterlilik Kontrolü | Hayır | Hayır | Hayır | | Hayır |
| Çok Pilotlu Uçak Tip Yetkisi Yetenek Testi | | | | Hayır | |
| Çok Pilotlu Uçak Tip Yetkisi Yeterlilik kontrolü | | | | Hayır | |