

## UÇUŞ EKİBİ LİSANSLANDIRMA TALİMATI (SHT-FCL)'DE DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR TALİMAT

**MADDE 1** – 08/06/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı'nın “Hukuki dayanak” başlıklı 3 üncü maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

### “Hukuki dayanak

**MADDE 3** – (1) Bu Talimat,

- a) 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununa,
- b) 15/07/2018 tarihli Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında 4 No'lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'nin 437 ve 441 inci maddelerine,
- c) 02/06/2017 tarih ve 30084 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan SHY-1 Pilot Lisans Yönetmeliğine,
- ç) 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.”

**MADDE 2** – (1) 08/06/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı'nın “Tanımlar ve kısaltmalar” başlıklı 4 üncü maddesinin (2) fıkrasının (h) bendinden sonra gelmek üzere aşağıdaki bent eklenmiş, devam eden bentler teselsül ettirilmiştir.

“ı) DTO: Beyan edilmiş eğitim organizasyonunu,”

**MADDE 3** – 08/06/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı'nın Ek-1'inin FCL.025 maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

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

(a) Adayın sorumlulukları

- (1) Adaylar, belirli bir lisans veya yetki için gereken tüm teorik bilgi sınavlarına tek bir yetkili otorite sorumluluğunda girerler.
- (2) Adaylar; teorik bilgi eğitim kursunun uygun kısımlarını yeterli bir standartta tamamladıktan sonra, ancak eğitimlerinden sorumlu olan DTO veya ATO tarafından önerilmesi koşuluyla teorik bilgi sınavına girebilir.
- (3) DTO veya 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 DTO veya ATO tarafından belirlenir.

(b) Geçme standartları

- (1) Teorik bilgi sınavlarında geçme notu, o sınav kâğıdına tahsis edilen toplam puanın en az %75'idir. Yanlış cevaplar doğru cevap sayısını etkilemez.
- (2) 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.
- (3) 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, DTO veya ATO tarafından belirlenen ilave eğitimi tamamlar. Bu eğitimin süresi ve kapsamı, adayın eğitim ihtiyaçlarına dayanılarak ilgili DTO veya ATO tarafından belirlenir.

(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."

**MADDE 4** – 08/06/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı'nın Ek-1'inin FCL.115 maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

**"FCL.115 LAPL - Eğitim kursu**

- (a) LAPL için başvuru yapanlar, bir DTO veya ATO'da bir eğitim kursu tamamlarlar.
- (b) Kurs, başvuru yapılan LAPL'nin imtiyazlarına uygun teorik bilgi ve uçuş eğitimi içerir.
- (c) Teorik bilgi eğitimi ve uçuş eğitimi, adayların eğitimlerine başladığı DTO veya ATO'dan farklı bir DTO veya ATO'da tamamlanabilir."



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

**MADDE 5** – 08/06/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı'nın Ek-1'inin FCL.110.A maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

**“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;
  - (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) veya SPL sahibi adaylara özgü gereklilikler: LAPL(A) başvurusunda bulunan ve TMG yetkisi de olan LAPL(S) veya SPL 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 DTO veya 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.”

**MADDE 6** – 08/06/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı'nın Ek-1'inin FCL.110.H maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

**“FCL.110.H LAPL(H) – Tecrübe gereklilikleri ve kredilendirme**

- (a) LAPL(H) başvurusunda bulunan adayların helikopterler ile 40 saat uçuş eğitimini 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.
- (b) Kredilendirme. Önceden sorumlu pilot (PIC) tecrübesine sahip olan adaylar yukarıda (a) fıkrasında öngörülen gereklilikler açısından kredilendirilebilir.

Kredinin miktarı pilotun eğitim kursunu aldığı DTO veya 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.”

**MADDE 7** – 08/06/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı'nın Ek-1'inin FCL.110.S maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

**“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 DTO veya 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), (a)(3) ve (a)(4) bentlerinde öngörülen gereklilikleri içeremez.”

**MADDE 8** – 08/06/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı'nın Ek-1'inin FCL.135.S maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

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

Pilotun bir DTO'da veya 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 meydana 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.”



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

**MADDE 9** – 08/06/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı'nın Ek-1'inin FCL.110.B maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

**“FCL.110.B LAPL(S) – 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 DTO veya 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) ila (a)(3) bentlerinde öngörülen gereklilikleri içeremez.”

**MADDE 10** – 08/06/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı'nın Ek-1'inin FCL.135.B maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

**“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 DTO'da veya 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.”

**MADDE 11** – 08/06/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı'nın Ek-1'inin FCL.210 maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

**“FCL.210 Eğitim kursu**

- (a) BPL, SPL veya PPL için başvuru yapanlar, bir DTO veya ATO'da bir eğitim kursu tamamlarlar.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (b) Kurs, başvuru yapılan BPL, SPL veya PPL'nin imtiyazlarına uygun teorik bilgi ve uçuş eğitimi içerir.
- (c) Teorik bilgi eğitimi ve uçuş eğitimi, adayların eğitimlerine başladığı DTO veya ATO'dan farklı bir DTO veya ATO'da tamamlanabilir."

**MADDE 12** – 08/06/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı'nın Ek-1'inin FCL.210.A maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

**“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)'nin düzenlendiği tarihten sonra, en az 10 saati bir DTO veya 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) veya SPL sahibi adaylara özgü gereklilikler: PPL(A) başvurusunda bulunan ve TMG yetkisi de olan LAPL(S) veya SPL sahibi adaylar, aşağıda belirtilen uçuş sürelerini tamamlamalıdır:
- (1) TMG yetkisinin işlenmesinin ardından TMG ile en az 24 saatlik uçuş,
  - (2) bir DTO'da veya 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.”

**MADDE 13** – 08/06/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı'nın Ek-1'inin FCL.210.H maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

**“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:



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (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 uçmuş olması gerekir.
- (b) LAPL(H) sahibi adaylara özgü gereklilikler: PPL(H) başvurusunda bulunan ve bir LAPL(H)'ye sahip olan adaylar bir DTO veya 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.”

**MADDE 14** – 08/06/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı'nın Ek-1'inin FCL.725 maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

#### **“FCL.725 Sınıf ve tip yetkisi tanzimine ilişkin gereklilikler**

- (a) Eğitim kursu: Bir sınıf ya da tip yetkisi başvurusunda bulunan adayların bir ATO tarafından verilen ilgili eğitim kursunu tamamlamaları gerekir. Yüksek performanslı olmayan, tek motorlu piston sınıf yetkisi, TMG sınıf yetkisi veya SHT-DTO DTO.GEN.110(a)(2)(c) maddesinde belirtilen helikopterler için tek motorlu tip yetkisi için adaylar, bir DTO'da eğitim kursunu tamamlayabilirler. Tip yetkisi eğitim kursu, ilgili tip için SHT-21'e uygun olarak oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde tanımlanan zorunlu eğitim unsurlarını içermelidir.
- (b) 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.
- (1) 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.
  - (2) 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.
  - (3) Tek motorlu hava araçları için teorik bilgi sınavı, kontrol pilotu tarafından yetenek testi sırasında sözlü olarak yapılır.
  - (4) 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.
- (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.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

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.”

**MADDE 15** – 08/06/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı'nın Ek-1'inin FCL.740 maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

**“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: Bir sınıf veya tip yetkisinin geçerlilik süresi sona ermiş ise başvuru sahibi aşağıdaki adımları izler:
- (1) Bu Talimatın Ek 1.9 ekine uygun olarak yeterlilik kontrolünden geçmek;
  - (2) (1) maddesinde belirtilen yeterlilik kontrolünden önce, gerekliyse ilgili hava aracı sınıfını veya tipini emniyetli bir şekilde işletmek için yeterlilik seviyesine ulaşmak üzere bir ATO'da bilgi tazeleme eğitimi alır. Ancak başvuru sahibi, eğitimi aşağıdaki seçeneklerden birinde alabilir:
    - (i) Süresi sona eren yetki eğer yüksek performanslı olmayan, tek motor piston sınıf yetkisi, TMG sınıf yetkisi veya SHT-DTO DTO.GEN.110(a)(2)(c) maddesinde anılan helikopterler için tek motorlu tip yetkisi ise bir DTO veya bir ATO'da;
    - (ii) Yetkinin süresinin dolmasının üzerinden üç yıldan fazla süre geçmemişse ve yetki eğer yüksek performanslı olmayan, tek motor piston sınıf yetkisi veya TMG sınıf yetkisi ise bir DTO'da, ATO'da veya bir öğretmenle.”

**MADDE 16** – 08/06/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı'nın Ek-1'inin FCL.800 maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

**“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:





Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (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 DTO veya 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.”

**MADDE 17** – 08/06/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı'nın Ek-1'inin FCL.805 maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

#### **“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 DTO veya 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 DTO veya 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



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

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.”

**MADDE 18** – 08/06/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı'nın Ek-1'inin FCL.810 maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

#### **“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 DTO veya 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 kullanılabilmesi 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 DTO veya 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.”



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

**MADDE 19** – 08/06/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı'nın Ek-1'inin FCL.815 maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

**“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 DTO veya ATO'da teorik bilgi kursunu ve uçuş eğitimini 24 ay içerisinde tamamlamalıdır. Bu kursun içeriği başvurulmuş dağ uçuşu yetkisi imtiyazlarına 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 temdidi 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.”

**MADDE 20** – 08/06/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı'nın Ek-1'inin FCL.830 maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

**“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 DTO veya ATO'da aşağıdakileri içeren bir eğitim kursunu tamamlamalıdır:
    - (i) Teorik bilgi eğitimi; ve



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (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."

**MADDE 21** – 08/06/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı'nın Ek-1'inin FCL.930 maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

#### **“FCL.930 Eğitim kursu**

- (a) Bir öğretmenlik sertifikası için başvuru yapanlar, bir ATO'da teorik bilgi ve uçuş eğitimi kursunu tamamlamış olmalıdırlar. Planör veya balonlara yönelik öğretmenlik sertifikası için başvuru yapanlar, teorik bilgi ve uçuş eğitimi kursunu bir DTO'da tamamlamış olabilirler.
- (b) Eğitim kursu bu Talimatın her öğretmenlik kategorisi için belirtilen özel gerekliliklerine ek olarak, FCL.920 maddesinde yer alan gereklilikleri de içermelidir."

**MADDE 22** – 08/06/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı'nın Ek-1'inin FCL.910.FI maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

#### **“FCL.910.FI FI – Tahditli imtiyazlar**

- (a) Aşağıda belirtilen durumlarda FI'nin imtiyazları, bu amaçla DTO veya 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.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- (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 taahhütleri, aşağıdaki gereklilikleri karşılama 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."

**MADDE 23** – 08/06/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı'nın Ek-1'inin FCL.1015 maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

#### **“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. Planör veya balonlara yönelik bir kontrol pilotluğu sertifikası için başvuran adaylar, bir DTO tarafından verilen ve yetkili otorite tarafından onaylı bir standardizasyon kursuna katılabilirler.
- (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) İlgili ulusal idari usuller, kişisel verilerin korunması, sorumluluk ve yükümlülükler, kaza sigortaları ve ücretlendirme hakkına brifing.
  - (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 geçirmediği sürece yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmeleri icra edemezler."



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

**MADDE 24** – 08/06/2017 tarihinde yayımlanan Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı'nın Ek-1'inin FCL.1025 maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

**“FCL.1015 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. Planörler veya balonlar için bir sertifikası olan bir kontrol pilotu, geçerlilik süresinin son yılında, bir DTO'da yetki otoriteden onaylı bir kontrol pilotu tazeleme seminerine katılmış olabilir.
  - (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.

**MADDE 25** – Bu Talimat yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

**MADDE 26** – Bu Talimat hükümlerini Sivil Havacılık Genel Müdürü yürütür.