



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

KONTROL PİLOTU TALİMATI (SHT-Kontrol Pilotu)

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Hukuki Dayanak, Tanım ve Kısaltmalar

Amaç

MADDE 1 – (1) Bu Talimatın amacı, uçak, helikopter, hava gemisi, planör ve balon kategorilerinde pilot/uçuş öğretmeni/kontrol pilotu olarak faaliyette bulunacak kişilerin sertifikalandırılması veya mevcut yetkilerinin temdit edilmesi ve yenilenmesi esas olmak üzere yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmelerini yapacak kontrol pilotlarının taşınması gereken şartları, yetkilerinin onaylanmasını, verilmiş olan yetkilerinin temdit edilmesi, yenilenmesi ve genişletilmesine yönelik usulleri düzenlemektir.

Kapsam

MADDE 2 – (1) Bu Talimat; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden sivil havacılık alanında uçak, helikopter, hava gemisi, planör ve balon kategorilerinde kontrol pilotluğu için gerekli lisans, yetki, yetkilendirme ve sertifika almış, alacak, temdit edecek veya yenileyecek kişileri ve bunlara eğitim veren veya bünyelerinde bulunduran Onaylı Eğitim Organizasyonları ile havacılık işletmelerini kapsar.

Hukuki dayanak

MADDE 3 – (1) Bu Talimat,
a) 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununa,
b) 02/07/2018 tarihli ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü İle İlgili Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanuna,
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.

Tanımlar

MADDE 4 – (1) Bu Talimatta geçen,
a) Aday: Kontrol pilotu adayı tarafından test veya kontrol edilen kişiyi,
b) 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,
c) Denetçi Kontrol Pilotu: Pilot adaylarının yetenek testlerini, pilotların yeterlilik kontrollerini, uçuş öğretmenlerinin ve diğer kontrol pilotlarının yetkinlik değerlendirmelerini yapmak üzere yetkilendirilen Genel Müdürlük bünyesinde görevli kontrol pilotlarını,
ç) Genel Müdürlük: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü,
d) Kıdemli Kontrol Pilotu: Pilot adaylarının yetenek testlerini, pilotların yeterlilik kontrollerini, uçuş öğretmenlerinin ve diğer kontrol pilotlarının yetkinlik değerlendirmelerini yapmak üzere yetkilendirilen ve Genel Müdürlükçe özel olarak belirlenen sektördeki kontrol pilotlarını,
e) Kısmen Geçti: Yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmelerinin, değerlendirme kriterlerinin sadece bir bölümünden başarısız olunmasını,
f) Kontrol Pilotu: Pilot adaylarının yetenek testlerini ve pilotların yeterlilik kontrollerini yapmak üzere yetkilendirilen ve Genel Müdürlük tarafından yetkileri onaylanan öğretmen pilotları,



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- g) Kontrol Pilotu Adayı: Kontrol pilotu olarak sertifikalandırılmak isteyen kişiyi,
ğ) Kontrol Pilot Yetkisi: Pilot adaylarının, pilotların ve uçuş öğretmenlerinin yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmelerini yapmak üzere Genel Müdürlük tarafından yetki kategorileri onaylanarak atanan ve isimleri yayınlanan öğretmen pilotlara verilen yetkiyi,
h) Onaylı Eğitim Organizasyonu: Pilot lisansı alınmasına esas teşkil eden, teorik ve uçuş eğitimi veren Genel Müdürlük tarafından onaylanmış eğitim kuruluşunu,
ı) Sorumlu Pilot: Uçuş sorumlusu olarak görevlendirilen ve uçuşun emniyetli bir şekilde gerçekleştirilmesi ile yükümlü pilotu,
i) Temdit Bir yetkinin veya onayın, geçerlilik süresi bitmeden gereksinimlerin yerine getirilmesi koşuluyla, sahibine sağladığı imtiyazların daha sonraki belirli bir periyoda kadar uzatılmasını,
j) Testin Yarım Kalması: Meteoroloji, NOTAM, hava aracı arızası gibi zorlayıcı nedenlerden dolayı yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmelerinin tamamlanamamasını,
k) Uçuş Ekibi İşbirliği: Sorumlu pilot idaresinde uçuş ekibinin uyumlu bir işbirliği içinde takım olarak çalışmasını,
l) Uçuş Öğretmenliği: Temel pilotaj eğitimi ve ilave yetkilerin alınması için gerekli olan uçuş eğitimlerinin yaptırılması için lisans sahibi pilotlara verilen yetkiyi,
m) 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,
n) Yetenek Testi: Bir adayın lisans veya yetki tanzimi için, sözlü sınavı da içerecek şekilde yeteneklerini kontrol pilotuna sergilemesini,
o) Yeterlilik Kontrolü: Bir adayın yetkilerinin temdidini ya da yenilenmesi için, gerektiğinde sözlü sınavı da kapsayacak şekilde yeteneklerini kontrol pilotuna sergilemesini,
ö) Yetki: Lisans üzerinde lisansa ait özel koşulları, imtiyazları veya sınırlandırmaları belirten kaydı,
p) Yetkinlik Değerlendirmesi : Bir öğretmen pilot adayının ilk yetkilendirme, öğretmen pilotların temdit, yenileme ve yetki genişletme uçuşunun yapılmasını, bir kontrol pilotu adayının ilk yetkilendirme kabul testi, kontrol pilotlarının temdit, yenileme ve yetki genişletme uçuşlarının yapılmasını ifade eder.

(2) Bu talimatta geçen kısaltmalar:

AFM	Hava Aracı Uçuş El Kitabı
AMC	Kabul Edilebilir Uyumluluk Yöntemleri
ATC	Hava Trafik Kontrolörü
AOM	Hava aracı İşletme El Kitabı
ATPL	Havayolu Nakliye Pilotu Lisansı
BPL	Balon Pilot Lisansı
CPL	Ticari Pilot Lisansı
CRE	Sınıf Yetkisi Kontrol Pilotu
EASA	Avrupa Havacılık Emniyet Ajansı
FCL	Uçuş Ekibi Lisanslandırması
FE	Kontrol Pilotu
FFS	Tam Uçuş Simülatörü
FI	Uçuş Öğretmeni
FIE	Uçuş Öğretmenliği Kontrol Pilotu
FSTD	Uçuş Simülasyonu Eğitim Cihazı
GM	Rehber Doküman
IMC	Aletli Uçuş Yapılmasını Gerektiren Meteorolojik Şartlar
IR	Aletli Uçuş Yetkisi
IRE	Aletli Uçuş Kontrol Pilotu
LAPL	Hafif Hava Aracı Pilot Lisansı
MCC	Uçuş Ekibi İşbirliği
MP	Çok Pilotlu



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

MPL	Çoklu Ekip Pilot Lisansı
OEO	Onaylı Eğitim Organizasyonu
Part-FCL	Avrupa Komisyonu tarafından 3/11/2011 tarihli ve 1178/2011 sayılı regülasyonla yayımlanan Ek 1 düzenlemesini,
PIC	Sorumlu Pilot
PPL	Hususi Pilot Lisansı
SFE	Sentetik Uçuş Kontrol Pilotu
SOP	Standart İşletme Usulleri
SP	Tek pilotlu
SPL	Planör Pilot Lisansı
TRE	Tip Yetkisi Kontrol Pilotu

(3) Bu Talimatta belirtilmeyen tanımlar ve kısaltmalar için 2920 sayılı Kanun, SHY-1 Pilot Lisans Yönetmeliği ve uluslararası sivil havacılık kuruluşları tarafından yayımlanan belgelerde belirtilen tanımlar esas alınır.

İKİNCİ BÖLÜM Genel Esaslar

Kontrol pilotu yetkileri

MADDE 5 – (1) Kontrol pilotluğu yetkileri altı kategoride düzenlenir. Bunlar;

- Kontrol Pilotu, FE,
- Tip Yetkisi Kontrol Pilotu, TRE,
- Sınıf Yetkisi Kontrol Pilotu, CRE,
- Aletli Uçuş Yetkisi Kontrol Pilotu, IRE,
- Sentetik Uçuş Kontrol Pilotu, SFE,
- Uçuş Öğretmenliği Kontrol Pilotu, FIE.

Kontrol pilotu yetkilendirmesi için ön koşullar

MADDE 6 – (1) Kontrol pilotları yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmelerini yapmaya görevlendirildikleri lisans ya da yetkilere eşdeğer lisans ya da yetkilere ve bu lisans ya da yetkilere ait öğretmenlik imtiyazına sahip olmalıdırlar.

(2) Kontrol pilotları yetenek testi, yeterlilik kontrolü veya yetkinlik değerlendirmesinin hava aracı üzerinde icra edildiği durumlarda, söz konusu hava aracında sorumlu pilot (PIC) olarak uçabilme yeterliliğine sahip, bu Talimatta belirtilmiş nitelikleri ve tecrübe gereksinimlerini karşılayan kişiler arasından seçilirler.

(3) Kontrol pilotluğu için başvuran aday son üç 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 yaptırıma tabi tutulmamış olmalıdır.

Kontrol pilotlarının sertifikalandırılması

MADDE 7 – (1) Kontrol pilotluğu için başvuruda bulunan adayların, kontrol pilotu standardizasyon kursunu başarı ile tamamlamalıdır.

(2) Kontrol pilotunun yetkilendirilebilmesi için, başvurusu uygun görülen kontrol pilotu adayının, Genel Müdürlüğün görevlendirdiği bir kontrol pilotu tarafından yapılan yetkinlik değerlendirmesinde başarılı olması gerekmektedir.

(3) Yeni bir hava aracı üretildiğinde, bu hava aracının kontrol uçuşlarını yapabilecek ve Talimatta belirtilen koşulları sağlayan bir kontrol pilotu bulunmaması durumunda, adaylara ilk yetkilerin



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

verilebilmesi ve yeni hava aracında kontrol uçuşu yapılabilmesi için Genel Müdürlük bir kontrol pilotu yetkilendirir. Yetkilendirilen kontrol pilotu bu tipe intibaklı olmasa da en azından, aynı tip ve sayıda motoru ve benzer konfigürasyonu olan başka bir hava aracında kontrol pilotu sertifikasına sahip olmalıdır. Sertifikanın geçerliliği yeni hava aracı için ilk kontrol pilotlarını kalifiye etmek için gereken süreyle sınırlandırılmalıdır ancak hiçbir şekilde 3 seneyi aşmamalıdır.

(4) Eğer aday, bu bölümde bahsedilen kontrol pilotluğu kategorileri içerisinde birden fazlasının şartlarını karşılayabiliyorsa, sadece bir kontrol pilotluğu kategorisi ile sınırlandırılmaz, Genel Müdürlük tarafından aynı anda birden fazla kategoride kontrol pilotluğu için yetkilendirilebilir.

(5) Genel Müdürlük, kontrol pilotlarının güncel bir listesini tutar ve yayımlar.

Kıdemli kontrol pilot nitelikleri

MADDE 8 – (1) Genel Müdürlük tarafından kontrol pilotu yetkilerinin yenilenmesi ve yetkinlik değerlendirmelerini gözlemlemek üzere görevlendirilen kıdemli kontrol pilotu;

- Verilecek imtiyazlara uygun geçerli veya güncel kontrol pilotu sertifikasına sahip olmalı,
- En az 6 yıllık kontrol pilotu tecrübesine sahip olmalı,
- SHT-FCL esaslarına göre kontrol pilotu olarak 24 yetenek testi veya yeterlilik kontrolü yürütmüş olmalı,
- Yöneticilik ve diğer idari görevleri nedeniyle kontrol pilotluğu görevlerini aksatmamalıdır.

(2) Genel Müdürlük tarafından gerekli görüldüğünde; denetçi kontrol pilotu gözetimi altında yetenek testi veya yeterlilik kontrolünün icrası esnasında bir ön değerlendirmeye tabi tutulabilir.

(3) Adayların ilk yetkilendirilmesinde, Genel Müdürlük tarafından düzenlenen ve içeriği aşağıda belirtilen en az 1 günlük bir kıdemli kontrol pilotu briefingine, kursuna veya seminerine katılması gereklidir.

- Kurs öncesi kendi kendine çalışma,
- Mevzuat,
- Kıdemli kontrol pilotunun rolü,
- Kontrol pilotu değerlendirmesi,
- Ulusal idari gereklilikler.

(4) Yetki geçerliliği, kontrol pilotu sertifikasının geçerliliğini aşmamalıdır ve hiçbir şekilde 3 yıldan uzun olmamalıdır. Genel Müdürlükçe uygun görülmesi durumunda, bu yetki temdit edilebilir.

Kontrol pilotu standardizasyon kursu

MADDE 9 – (1) Standardizasyon kursu, Genel Müdürlük tarafından veya yetkilendirilen bir Onaylı Eğitim Organizasyonu tarafından verilmelidir.

(2) Standardizasyon kurslarının süresi şu şekilde olmalıdır;

- FE, FIE, IRE, CRE için teorik ve uygulamalı eğitim olarak bölünmüş şekilde ve en az 1 gün planlanmalıdır,
- TRE, SFE için; 1 günü teorik eğitim, 2 günü rol değişimlerini de içeren yeterlilik kontrolleri ve yetenek testlerinin de yapıldığı uygulamalı eğitim olmak üzere, en az 3 günlük eğitim planlanmalıdır.

(3) Genel Müdürlük veya Onaylı Eğitim Organizasyonu, kontrol pilotu adayı için standardizasyon kursu sonrasında ilave eğitim gerekip gerekmediğini belirlemeli, yeterli seviyede değilse yetkinlik değerlendirmesi talebinde bulunmamalıdır.

(4) Standardizasyon kursu teorik kısmının içeriği aşağıdaki gibi olmalıdır;



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- a) AMC2 FCL.1015 ve Kontrol Pilotu El Kitabı,
- b) Part-FCL ve ilgili AMC'ler ile GM'ler,
- c) Operasyonel gereklilikler ve ilgili AMC'ler ve GM'ler,
- ç) Bu Talimat ve kontrol pilotluğu ile ilgili diğer ulusal gereklilikler,
- d) Uçuş kontrolü esnasında insan performansı ve limitlerin değerlendirilmesi,
- e) Adayın performansının değerlendirilmesi ile ilgili temel bilgiler,
- f) Onaylı Eğitim Organizasyonlarının yönetim sistemi,
- g) Uygulanabilirse; MCC, insan performansı ve sınırlandırmaları,
- h) Kişiyeye özel bilgilerin korunması, sorumluluklar, kaza sigortası ve ücretlendirme.

(5) Uygulamalı eğitim en az aşağıdakileri kapsamalıdır:

- a) Talep edilen kontrol pilot yetkisine yönelik yapılacak testle ilgili bilgiler ve bu testin yönetimi,
- b) Söz konusu test veya kontrollerin idari prosedürlerine ilişkin bilgi.

(6) İlk kontrol pilotu yetkisi için başvuruda bulunan adaya verilecek uygulamalı eğitim, eğitimi veren uygun kategorideki bir kontrol pilotu gözetiminde; en az iki yetenek testi, yeterlilik kontrolü veya yetkinlik değerlendirmesinin, ki bu iki test aynı simülatör oturumunda gerçekleştirilebilir, taklidi icrası esnasında ilgili kontrole ilişkin uçuş öncesi briefing, testin yürütülmesi, teste giren adayın değerlendirilmesi, uçuş sonrası briefing ve belgelerin doldurulması hususlarını içerecek şekilde yapılmalıdır. Testin veya kontrolün hava aracında yapılması gerekiyorsa bu eğitim hava aracında yürütülür. Eğer başvuruda bulunan adayın yetkileri FSTD'de de icra edilecek kontrolleri kapsayacaksa, bu uygulamalı eğitim FSTD'nin kullanımını da içermelidir.

(7) Bir kontrol pilotu IRE yetkisine sahip değil ve alet yeterlilik kontrollerini yapabilecek yetkiyi alabilmek için başvuruda bulunursa, bu adaya verilecek uygulamalı eğitim, eğitimi veren uygun kategorideki bir kontrol pilotu gözetiminde; en az dört taklidi alet uçuş kontrolü icrası esnasında ilgili kontrole ilişkin uçuş öncesi briefing, testin yürütülmesi, teste giren adayın değerlendirilmesi, uçuş sonrası briefing ve belgelerin doldurulması hususlarını içerecek şekilde yapılmalıdır. Testin veya kontrolün hava aracında yapılması gerekiyorsa bu eğitim hava aracında yürütülür. Eğer başvuruda bulunan adayın yetkileri FSTD'de icra edilecek kontrolleri kapsayacaksa, bu uygulamalı eğitimin en az bir tanesi FSTD'de yapılmalıdır.

(8) Bir kontrol pilotu yetkisinin, TRE için gerektiği şekilde diğer tiplere genişletilebilmesi için yeni tipte daha fazla uygulamalı eğitim gerekebilir. Başvuruda bulunan adaya verilecek uygulamalı eğitim, eğitimi veren uygun kategorideki bir kontrol pilotu gözetiminde; en az bir yetenek testi veya kontrolün icrası esnasında ilgili kontrole ilişkin, uçuş öncesi briefing, testin yürütülmesi, teste giren adayın değerlendirilmesi, uçuş sonrası briefing ve belgelerin doldurulması hususlarını içerecek şekilde yapılmalıdır. Yeni tipte kontrol pilotu kabul testi gerektiğinde, Genel Müdürlüğün denetçi kontrol pilotu ya da kıdemli kontrol pilotu gözetiminde yapılır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Yetkinlik Değerlendirmesi

Kontrol pilotu yetkinlik değerlendirme

MADDE 10 – (1) Kontrol pilotu adaylarının yetkinliği, denetçi kontrol pilotları ya da kıdemli kontrol pilotları tarafından değerlendirilir.

(2) Kontrol pilotu adayı, yetenek testi veya yeterlilik kontrolüne giren bir adayın kontrol uçuşunun icrası esnasında kontrol pilotu olarak görevlendirilir. Aynı kontrol uçuşuna Genel Müdürlüğün bir



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

denetçi kontrol pilotu ya da kıdemli bir kontrol pilotu gözlemci olarak katılarak kontrol pilotu adayının yetkinliğini değerlendirir. Kontrol pilotu adayından, ilgili yetenek testi veya yeterlilik kontrolüne ait test formuna göre testi yönetmesi beklenir. İlk yetkilendirme için müracaat eden kontrol pilotu adayının yetkinlik değerlendirmesi, öncelikle yetenek testi esnasında icra edilir. FIE yetkisi için başvuruda bulunan kontrol pilotu adaylarının yetkilendirilmesi, öğretmen pilot yetkinlik değerlendirmesi esnasında yapılır. Bu kontrol; uçuş öncesi brifing, yetenek testi kontrolünün yürütülmesi ve teste giren adayın değerlendirilmesi, uçuş sonrası brifing ve belgelerin doldurulması hususlarını içerecek şekilde olmalıdır. Kontrol uçuşu sonrası adaya bilgilendirme yapıp sonuç iletilmeden önce; denetçi veya kıdemli kontrol pilotu ile kontrol pilotu aday görüşecektir.

(3) Yetkinlik değerlendirmesi, pilot/pilot adayının olmadığı durumlarda; öncelikle organizasyondan bir pilotun pilot/pilot adayı rolünü üstlenerek, hava aracının konfigürasyonunun uygun olmadığı durumlarda ise kıdemli kontrol pilotu ya da denetçi kontrol pilotunun pilot/pilot adayı rolünü üstlenmesi ile icra edilecektir.

Aday ile uçuş öncesi brifing

MADDE 11 – (1) Kontrol pilotu adayı, adaya kontrol uçuşuna hazırlanması için yeterli zaman ve imkân verilmelidir. Brifing şunları içermelidir:

- Kontrol uçuşunun amacı,
- Lisans ve kimlik kontrolü,
- Adayın soruları için zaman ayırma,
- El kitaplarına uygun olarak takip edilecek uçuş usulleri,
- Meteoroloji değerlendirmesi,
- Kontrol pilotu adayı ve adayın yetki ve sorumlulukları,
- Adaydan yapması beklenenlerin açıklanması,
- Buzlanma ve bulut alt tavanı gibi benzetilmiş meteorolojik durumlar
- Ekranların kullanımı,
- Değerlendirmeye tabi maddelerin içeriği,
- Varyo, yatış açısı, yaklaşma miniması gibi mutabık kalınan sürat ve diğer parametreler,
- Telsiz kullanımı,
- Emercensi durumda hareket tarzları,
- Uçuştaki idari usuller.

(2) Kontrol pilotu adayı, aday ile gerekli iletişim seviyesini korumalıdır. Kontrol pilotu adayı, aşağıdaki kontrol uçuşu ayrıntılarına uymalıdır:

- Denetçi veya kıdemli kontrol pilotunun çok pilotlu çalışma ortamına dâhil edilmesi,
- Adaya net talimatlar verilmesi ihtiyacı,
- Uçuşun güvenli bir şekilde yapılması sorumluluğu,
- Gerektiğinde denetçi veya kıdemli kontrol pilotunun müdahalesi,
- Ekranların kullanımı,
- ATC'ye uyma ve niyetin kolaylıkla anlaşılır şekilde iletilmesi,
- Adayı sergileyeceği uçuş hareketleri için talimat vererek yönlendirme,
- Kısa, gerçekçi ve dikkat çekmeyecek şekilde notlar tutma.

Değerlendirme

MADDE 12 – (1) Kontrol pilotu adayı, ilgili test veya kontrole ilişkin belirlenen uçuş testi toleranslarını esas almalıdır ve aşağıdaki noktalara dikkat etmelidir:

- Adaydan gelen sorular,
- Testin ve başarısız olan bölümlerin sonuçlarının verilmesi,
- Başarısızlık nedeninin açıklanması.

Aday ile uçuş sonrası brifing



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

MADDE 13 – (1) Kontrol pilotu adayı; adil, tarafsız ve gerçekçi ögelere dayanan bir uçuş sonrası briefing yapabilme yetkinliğini denetçi veya kıdemli kontrol pilotuna gösterebilmelidir. Aşırı samimiyet ile sertlik arasında bir denge açıkça sergilenmelidir. Aşağıdaki noktalar, kontrol pilot adayının takdirine göre aday ile konuşulmalıdır;

- Adaya hatalardan kaçınma ve bunları düzeltme konusunda tavsiyede bulunma,
- Tespit edilen diğer eleştiri noktalarından bahsetme,
- Adaya yardımcı olabileceği düşünülen diğer tavsiyeleri sunma.

Kayıt ve belgelendirme

MADDE 14 – (1) Kontrol pilotu adayı, denetçi veya kıdemli kontrol pilotuna ilgili kayıtları doğru bir şekilde tamamlayabildiğini göstermelidir. Bu kayıtlar şunlar olabilir:

- İlgili test veya kontrol formu,
- Lisans üzerinde yapılacak işlemler,
- Başarısızlık formu bildirimini,
- Kontrol pilotunun operatör yeterlilik kontrollerini de yürütme imtiyazına sahip olduğu durumlarda kuruluşun ilgili formları.

Teorik bilgilerin gösterilmesi

MADDE 15 – (1) Kontrol pilotu adayı, göreviyle ilgili mevzuat hakkında yeterli bilgiye sahip olduğunu denetçi veya kıdemli kontrol pilotuna göstermelidir.

Kontrol pilotluğu yetkilerinin genişletilmesi

MADDE 16 – (1) Bir TRE/SFE kontrol pilotu yetkisinin, diğer tiplerde genişletilebilmesi için; başvuruda bulunan adaya verilecek uygulamalı eğitim, eğitimi veren uygun kategorideki bir kontrol pilotu gözetiminde; en az bir yetenek testi veya kontrolün icrası esnasında ilgili kontrole ilişkin briefing, kontrolün yürütülmesi, adayın değerlendirilmesi, uçuş sonrası briefing ve belgelerin doldurulması hususlarını içerecek şekilde yapılmalıdır. Yeni tipte kontrol pilotu yetkinlik değerlendirmesi; denetçi kontrol pilotu ya da kıdemli kontrol pilotu gözetiminde yapılır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Kontrol Pilotu Standardizasyonu

Tarafsızlığın ihlal edilebileceği durumlarda imtiyazların sınırlanması

MADDE 17 – (1) Kontrol pilotları, aşağıda belirtilen durumlarda lisans, yetki ya da sertifika tanzimine yönelik olarak adayların yetenek testlerini ya da yetkinlik değerlendirmelerini icra edemezler;

- Yetenek testi veya yetkinlik değerlendirmesinin gerçekleştirileceği lisans, yetki ya da sertifika ile ilgili olarak adayın gerekli uçuş eğitiminin %25'inden fazlasını vermeleri durumunda,
- Adayın yetenek testine önerilmesinden sorumlu oldukları durumlarda.

(2) Tarafsızlığın etkilenebileceği durumları gözönüne alarak; başvuru sahibi adaylarla ilgili olarak akraba ya da arkadaşlık ilişkisi veya ekonomik çıkar ya da politik bağlarla bağlı olduklarında, yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmelerini icra edemezler.

Yetenek testi ve yeterlilik kontrolünün amacı

MADDE 18 – (1) Pratik uygulama vasıtasıyla adayın istenen bilgi ve beceri seviyesinde olduğuna karar vermek,

(2) Geri besleme maksadıyla kontrol sonuçlarından istifade ederek, ilgili Onaylı Eğitim Organizasyonları'nda eğitim ve öğretimi özellikle başarısız görülen konularda geliştirmek,

(3) Kontroller esnasında, uçuş kontrol pilotlarının iyi bir havacılık ve uçuş disiplini sergilemeleri suretiyle, havacılık emniyet standartlarını muhafaza etmek ve mümkünse geliştirmeye yardımcı olmaktır.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Yetenek testi ve yeterlilik kontrolünün yürütülmesi

MADDE 19 – (1) Kontrol pilotlarının bir kontrol uçuşu esnasında bu Talimat standartlarını uygulamaları esastır. Bununla beraber bir kontrol pilotu tarafından uygulanan her bir kontrolün şartları değişebileceğinden, kontrol süresince karşılaşılabilecek olumsuz şartlar kontrolün değerlendirilmesi esnasında dikkate alınmalıdır.

(2) Kontrol pilotu; adayın test ya da kontrolü SHT-FCL gerekliliklerine uygun olarak tamamladığından ve gerekli test ya da kontrol standartlarına göre değerlendirildiğinden emin olmalıdır.

(3) Kontrol esnasındaki her bir madde tam yapılmalı ve ayrı değerlendirilmelidir. Bir maddedeki başarısızlık, tip yetkisi yetenek testi hariç, o maddenin ait olduğu kısmın tamamının başarısız olarak değerlendirilmesine neden olur. Kontrol takvimi kontrol pilotu tarafından mümkünse değiştirilmemelidir.

(4) Kontroldeki herhangi bir maddeyle ilgili sıradışı performans, kontrol pilotu tarafından diğer maddelerin değerlendirilmesine etki yapmamalıdır.

(5) Kontrol pilotu, uçuş öncesi brifingde adaydan beklenenleri ve limitleri belirtmelidir. Bu limitler ilgili kuruluşun Genel Müdürlük tarafından onaylanmış eğitim el kitabında da yer almalıdır.

(6) Kontrol pilotu, başarısız olarak tamamlanan kontrol uçuşu sonrasında, adaya başarısız olan kısımlara ait gerekçeleri, daha sonraki kontrollerde yardımcı olması maksadıyla anlatmalıdır.

(7) Uçuş sonu brifingi esnasında, kontrol pilotunun değerlendirmesi hakkındaki herhangi bir anlaşmazlık durumunda, kontrol pilotu tarafından kontrol raporuna kaydedilerek kendisi ve aday tarafından imzalanır.

(8) Bir test ya da kontrol uçuşu sonrası doldurulan test formları; kontrollerin bir Onaylı Eğitim Organizasyonu bünyesinde yapıldığı durumda bu organizasyon tarafından, diğer durumlarda ise kontrolü icra eden kontrol pilotu tarafından Genel Müdürlüğe gönderilir ve bu evrakların bir sureti pilotun veya pilot adayının dosyasında 5 yıl süre ile muhafaza edilir.

Kontrol pilotunun hazırlığı

MADDE 20 – (1) Kontrol pilotu, sadece şahsi hazırlığıyla kalmayıp, kontrol uçuşu ile ilgili tüm hazırlıklara her yönüyle nezaret eder.

(2) Kontrol pilotu, SHT-FCL gereklilikleriyle uyumlu bir kontrol planlamalıdır. Sadece kontrol formlarında yer alan manevra ve usulleri, Onaylı Eğitim Organizasyonunun standart uygulama usüllerine uygun olarak yaptırılmalıdır.

Kontrol pilotunun yaklaşımı

MADDE 21 – (1) Kontrol pilotu, dostça ve rahatlatıcı bir atmosfer yaratmalı ve uçuş emniyetini ön planda tutmalıdır. Kontrol esnasında olumsuz ve rahatsız edici bir yaklaşım sergilememelidir. Uçuş esnasında olumsuz yorumlar ve eleştiriler yapmamalı, bütün değerlendirmeler uçuş sonu brifingine bırakılmalıdır.

Adayın değerlendirilmesi

MADDE 22 – (1) Kontrol pilotunun talebi üzerine, başarısız olan adayın değerlendirilmesi, tercihen adayın öğretmeniyle birlikte yapılır. Kontrol pilotu, değerlendirme için aşağıdaki terimlerden birini kullanır.

a) Pass/Geçti, eğer aday istenen seviyede bilgi ve beceriyi, belirlenen toleranslar içinde sergilediyse aday veya pilot kontrolü geçmiş demektir.

b) Fail/Kaldı, aşağıdakilerden biri sebebiyle başarısızlık ortaya çıktı ise;



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- 1) Türbülans ve ATC talimatları dikkate alınarak kontrol pilotu tarafından gösterilen toleransın ötesinde, SHT-FCL'de yer alan uçuş kontrol toleransları aşıldı ise,
- 2) Kontrolün amacı adayın hataları sebebiyle gerçekleşmedi ise,
- 3) Bir manevra tamamlandı fakat uçuş emniyeti, bir kural veya yönergede belirtilen usuller ihlal edildi veya uygulama eksikliği ve sert kumandalar tespit edildi ise,
- 4) Gerekli bilgi seviyesine ulaşamadığı tespit edildi ise,
- 5) Gerekli seviyede uçuşa hakimiyet sergilenmedi ise,
- 6) Emniyet açısından kontrol pilotu tarafından kumandalara müdahale edilmek zorunda kalındı ise aday veya pilot kontrolü kaybetmiş demektir.

Fail/Kaldı durumunda OEO'nun eğitim el kitaplarında belirtilen usuller takip edilir. Bahsedilen usuller tamamlanmadan aday tekrar kontrole sevk edilmez. Adayın gireceği kontrol sayısında bir sınırlama yoktur. Bir kontrol kaybedilip tekrar kontrole girilecekse kontrol yine bir önceki tüm konuları kapsar.

c) Partial Pass/Kısmen Geçti testin yürütülmesi esnasında adayın herhangi bir bölümün alt maddesinden başarısız olması durumunda, çok pilotlu hava araçları hariç olmak üzere, ilgili bölüm başarısız olarak değerlendirilir. Adayın bir bölümden başarısız olması, kontrolü kısmen geçti olarak tanımlar. Aday bir sonraki kontrolde, sadece ilgili bölümden tekrar teste tabi tutulur. Kontrol pilotu ikinci test esnasında test formunun sadece başarısız olunan kısmını değerlendirir. İkinci testte de başarısız olması durumunda tüm test tekrar edilir. Ancak, aday kontrol esnasında başarısız olduğu konuların yanında genel havacılık bilgisi ve uygulaması anlamında eksiklik gösterirse ve bu maddenin ikinci fıkrasının (b) bendinde yer alan hususlarda yetersizlik gösterirse, kısmen geçtiği kontrol maddesinde başarılı olsa da tüm test tekrar edilir.

ç) Interrupted/Testin Yarım Kalması; Hava durumu, notamlar, şartlarda değişiklikler, teknik sebepler, kontrole giren pilotun/adayın sağlık nedenleriyle teste devam edememesi gibi etkenlerden dolayı test yarım kalmışsa, rapor formunun ilgili kısmına testin yarım kalma sebebini belirten gerekli açıklama yazılır ve uygulanan uçuş hareketleri değerlendirilerek forma kayıt edilir. Yarım kalan testin tamamlanması isteniyorsa, şartların normale dönmesini takiben, yarım kalan testi yürüten kontrol pilotu tarafından en kısa zamanda tamamlanır. Bu durumda yarım kalmış olan testte incelenmiş konular incelenmez. Genel Müdürlüğe her iki testin sonucunda düzenlenen formlar birlikte gönderilir. Bu süre aşıldığı takdirde, pilot/aday testin tamamından yeniden teste tabi tutulur.

Kontrol metodu ve içeriği

MADDE 23 – (1) Kontrol pilotu, uçuş kontrolüne hazırlanması için adaya yeterli zamanı vermelidir. Ancak bu süre bir saati aşmamalıdır.

(2) Kontrol pilotu, kontrol uçuşu esnasında adayın yapması gereken her bir uçuş hareketine yeterli zamanı ayırarak, tüm uçuş hareketlerinin yapılabilmesi için hava koşullarını, trafik durumunu, ATC gereksinimlerini ve yerel prosedürleri göz önüne alarak planlama yapmalıdır.

(3) Kontrol pilotu, bir kontrolden önce hava aracı veya simülatörün, o kontrolde aranacak hususları gerçekleştirmeye uygun olup olmadığını tespit eder. Yetenek testi ve yeterlilik kontrollerinde, sadece Genel Müdürlük tarafından onaylanan hava aracı ve simülatörler kullanılır.

(4) Kontrol uçuşu, hava aracı uçuş el kitabı (AFM), uçağın işletme el kitabı (AOM) ve işletmenin standart işletme usulleri (SOP) ile uyumlu olarak yürütülür.

(5) Kontrol uçuşu, Onaylı Eğitim Organizasyonunun bu Talimat gereklerine uygun olan ve Genel Müdürlükçe onaylanmış eğitim el kitaplarında belirtilen limitler dahilinde yapılır.

(6) Kontrol uçuşunun içeriği ve gereklilikleri aşağıda belirtilmiştir;

- a) Aşağıdakileri kapsayacak şekilde yapılan sözlü sınav,
 - Hava aracı genel bilgisi ve performans,
 - Planlama ve operasyonel usuller,



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- Diğer ilgili hususlar.
- b) Aşağıdakileri kapsayacak şekilde yapılan uçuş öncesi brifing,
 - Kontrol senaryosu,
 - Güç ayarları, süratler ve yaklaşma minimumları,
 - Uçuş Emniyeti konuları.
- c) Kontrol formundaki test ya da kontrol esnasında yapılacak bütün hareketleri kapsayan uçuş manevraları,
- ç) Uçuş sonrası brifing.

(7) Uçuş kontrolünün bir uçuş senaryosuna göre olması istenir. Buna göre kontrol pilotu, adayın kafasını karıştırmayacak ve uçuş emniyetini aksatmayacak şekilde senaryolar uygular.

(8) Aletli uçuş yetkilerinin değerlendirildiği kontrol uçuşunda, aletli uçuş koşullarını IMC simüle etmek için gözlük, körük gibi uygun bir görüntüleme yöntemi kullanılmalıdır.

(9) Kontrol pilotu, kontrol esnasında uçuş sonu brifinginde kullanılmak üzere değerlendirme kaydı tutar.

(10) ATC, uçuş öncesi brifingde planlanan senaryodan farklı talimatlar verdiğinde, kontrol pilotu oluşabilecek değişikliklere karşı esnek olmalıdır.

(11) Planlanan kontrole göre bazı değişikliklerin ortaya çıkması halinde kontrol pilotu, adayın bu değişiklikleri anladığından ve kabul ettiğinden emin olmalıdır. Aksi takdirde, uçuş kontrolü sonlandırılır.

(12) Aday, kontrol pilotu tarafından uygun görülmeyen bir nedenle, kontrole devam etmeme kararını seçerse, yapmaya yanaşmadığı kısımlar ve maddelerden de başarısız olarak değerlendirilir. Test ya da kontrol, kontrol pilotu tarafından uygun görülen nedenlerle sonlandırılırsa, yalnızca tamamlanmayan madde veya bölümler sonraki bir testte veya kontrolde tamamlanacaktır.

(13) Kontrol pilotunun inisiyatifi dahilinde, herhangi bir manevra veya usul aday tarafından bir kere tekrar edilebilir. Kontrol pilotu, uçuşun herhangi bir safhasında, adayın kontrole yeniden girmesi gerektiği kanısıyla kontrolü sonlandırabilir.

(14) Aynı kontrol pilotu, başarısız olan bir adayı, söz konusu kişinin yazılı talebini almadan yeniden kontrole tabi tutmamalıdır.

Kontrol uçuş süreleri ve limitleri

MADDE 24 – (1) Bir kontrol pilotu, gün başına en fazla;

- a) PPL, CPL, IR, Sınıf yetkisi, SP tip (IR dahil) yetkileriyle ilgili üç test veya kontrol,
- b) LAPL, SPL, BPL, SP tip yetkileriyle ilgili dört test veya kontrol,
- c) MP tip yetkileriyle (LPC ya da OPC) ilgili 2 oturumda 4 yeterlilik kontrolü,
- ç) CPL/IR, MPL, ATPL ile ilgili iki test veya kontrol,
- d) Öğretmen ve Kontrol pilotu sertifikalarıyla ilgili iki yetkinlik değerlendirmesi, uçuşu planlamalıdır. Bir gün içerisinde farklı kontrol türlerinden en fazla 3 kontrol planlanabilir.

(2) Bir kontrol pilotu;

- a) LAPL, SPL veya BPL için en az 2 saat,
- b) PPL, CPL, IR, Sınıf yetkisi, Sınıf/ SP tip (IR dahil) yetkisi testleri ya da kontrolleri için 3 saat,
- c) CPL/IR, MP Tip yetkisi, MPL, ATPL yetkisi testleri veya kontrolleri için en az 4 saat planlamalıdır. Bu süreler uçuş öncesi brifing ve hazırlık, testin, kontrol ya da yetkinlik değerlendirmesinin yürütülmesi, uçuş sonrası brifing, adayın değerlendirilmesi ve formların düzenlenmesi dâhil olmak üzere hesaplanmalıdır.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

(3) Yetenek testinin, yeterlilik kontrolün veya yetkinlik değerlendirmesinin süresini planlarken aşağıdaki süreler kullanılmalıdır;

- a) LAPL(B), BPL yetkileri için 45'er dakika,
- b) Seyrüsefer bölümü dâhil olmak üzere; LAPL (A / H), PPL ve CPL yetkileri için 90'ar dakika,
- c) IR, SP tip veya sınıf yetkileri için 60'ar dakika,
- ç) FI, CRI, IRI, STI, TRI(Havaaracında) Öğretmenlik yetkileri; ilk yetki için 90'ar dakika, temdit veya yenileme için 60'ar dakika,
- d) TRI(Simülatörde), SFI Öğretmenlik yetkileri için 180'er dakika,
- e) MPL, ATPL ve MP tip yetkileri için 120'şer dakika,
- f) Sınıf yeterlilik kontrolleri; IR yetkisini içermiyorsa 60'ar dakika, IR yetkisi içeriyorsa 90'ar dakika,
- g) Çok motorlu sınıf ve tip yetkilerinin temdit işleminde; FCL.740.A (a)(2) gereğince; yetki geçerlilik süresi içerisinde ilgili uçak tipinde ya da sınıfında, pilot olarak en az 10 sektör uçuşu olmayanlar, ilgili uçak tipinde ya da sınıfında veya bunları temsil eden FFS'te bir kontrol pilotu ile birlikte, en az 1 sektör seyrüsefer uçuşunu tamamlamış olmalıdır. Bu uçuş en az 15 dakika olmalıdır ve yeterlilik kontrolü sırasında uçulabilir.

(4) LAPL(S) ve SPL test veya kontrol uçuşu için uçuş zamanı, her bir test ya da kontrol bölümündeki tüm maddelerin tamamlanmasına yetecek şekilde olmalıdır. Tüm maddeler tek uçuşta tamamlanamazsa ek uçuşlar yapılmalıdır.

Kontrol pilotluğu sertifikalarının geçerlilik süresi, temdit ve yenileme

MADDE 25 – (1) Geçerlilik süresi; Kontrol pilotlarının yetkilendirmesi, tanzim edilen ayın geri kalanına ilave olarak en fazla üç yıllık bir süre için geçerlidir.

(2) Temdit; Kontrol pilotluğu sertifikası, sertifika sahibinin, söz konusu sertifikanın geçerlilik süresi içerisinde aşağıdakileri icra etmiş olması halinde temdit edilecektir:

- a) Her yıl en az iki yetenek testi, yeterlilik kontrolü veya yetkinlik değerlendirmesi icra etmiş olmaları;
- b) Geçerlilik süresinin son yılında yetkili otorite tarafından düzenlenen ya da bir Onaylı Eğitim Organizasyonu'nda yetkili otoriteden onaylı bir kontrol pilotu tazeleme seminerine katılmaları.
- c) Yukarıdaki (a) 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.
- ç) Temdit için başvuruda bulunan adayın birden çok kontrol pilotluğu kategorisinde imtiyazlara sahip olması durumunda, adayın sahip olduğu kontrol pilotluğu sertifikası kategorilerinden biri için (a) ve (b) bentleri ile FCL.1020'de öngörülen gereklilikleri karşılama kaydıyla ve yetkili otoritenin uygun görmesi halinde, sahip olduğu tüm kontrol pilotluğu imtiyazları birleştirilerek temdit edilebilir.

(3) Yenileme; Sertifikanın geçerlilik süresinin sona ermesi halinde, adayların imtiyazlarını yeniden sahip olabilmeleri için, (2) nci fıkranın (b) bendi ile FCL.1020'de öngörülen gereklilikleri yerine getirmeleri gerekir.

(4) Kontrol pilotluğu sertifikası ancak adayın FCL.1010 ve FCL.1030'da öngörülen gerekliliklere uygunluğunu devam ettirdiğini göstermesi koşuluyla temdit edilebilir veya yenilenebilir. Kontrol pilotları ön koşullardan en az birini kaybettiklerinde, Genel Müdürlük tarafından uçuş kontrol yetkileri iptal edildiğinde veya uzatılmadığında kontrol pilotluğu yetkileri sona erer. Yetkilerin tekrar kazanılması için yeniden müracaat gerekir.

Kontrol pilotu yenileme semineri



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

MADDE 26 – (1) Kontrol pilotu yenileme semineri, bu talimatın 9’uncu maddesinde tanımlanan kontrol pilotu standardizasyonu kursunun içeriği göz önünde bulundurularak, bir program dahilinde yürütülür.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Sorumluluklar, Aykırı Davranışlar, İdari Yaptırımlar ve Son Hükümler

Sorumluluklar

MADDE 27 – (1) Bu Talimatta belirtilen hususların uygulanmasından, Onaylı Eğitim Organizasyonları, havacılık işletmeleri, işletme yönetiminden sorumlu müdür, eğitim müdürü, kontrol pilotları ve aday kontrol pilotları Genel Müdürlüğe karşı sorumludur.

Aykırı davranışlar ve idari yaptırımlar

MADDE 28 – (1) Bu Talimat hükümlerine aykırı davranışlarda bulunan Onaylı Eğitim Organizasyonları, havacılık işletmeleri ile ilgili yönetici personel ve kontrol pilotları hakkında SHY-1 Pilot Lisans Yönetmeliği gereğince idari yaptırımlar uygulanır.

Yürürlükten kaldırılan mevzuat

MADDE 29 – (1) Bu Talimatın yayımlanması ile birlikte 01.10.2007 tarihli Kontrol Pilotluğu (Examiner) Talimatı(SHT-1C) yürürlükten kalkar. Yürürlükten kaldırılmış olan Talimata yapılmış olan atıflar bu talimata yapılmış sayılır.

Yürürlük

MADDE 30 – (1) Bu Talimat, yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 31 – (1) Bu Talimat hükümlerini Sivil Havacılık Genel Müdürü yürütür.