

**Kontrol Pilotluğu Talimatı**  
**( SHT-1C Revizyon.1 )**

**BİRİNCİ BÖLÜM**

**Amaç, Kapsam, Dayanak, Tanım ve Kısaltmalar**

**Amaç**

**MADDE 1** –(1) Bu Talimatın amacı; uçak ya da helikopter pilotu olarak faaliyette bulunacak kişilerin lisanslandırılmasına veya yetki sürelerinin uzatılmasına esas olmak üzere yetenek ve yeterlilik uçuş kontrollerini yapacak olan kontrol pilotlarının taşıması gereken şartları ve yetkilerinin onaylanmasına, verilmiş olan yetkilerinin uzatılmasına ve tazelenmesine ilişkin usulleri düzenlemektir.

**Kapsam**

**MADDE 2** -(1) Bu Talimat, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden kontrol pilotluğu yetkisi alınmasını, bu yetkinin uzatılmasını veya tazelenmesini talep eden bütün öğretmen pilotları ve bunlarla hizmet ilişkisi olan tüm şahıs, kurum ve kuruluşları kapsar.

**Hukuki Dayanak**

**MADDE 3** -(1) Bu Talimat, 19/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, 18/11/2005 tarihli ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun, 06/06/2006 tarihli ve 26190 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Uçak Pilotu Lisans Yönetmeliği (SHY 1) ile hükümleri esas alınarak hazırlanmıştır.

**Tanımlar**

**MADDE 4** -(1) Bu Talimatta geçen,

- a) Aletli Uçuş Şartları; Görerek uçuş şartlarından daha düşük bulut tavanı ve görüş şartlarında bulunulduğu ve aletler yardımı ile uçulması gereken uçuş şartlarını,
- b) Çok Pilotlu Uçak; Üretici firma tarafından yayımlanan teknik dokümanlarda uçurulabilmesi için en az iki pilota onaylı olduğu belirtilen uçakları,
- c) Gece; Gün batımından 30 dakika sonrası ile gün doğumundan 30 dakika öncesi arasındaki zamanı,
- ç) Geçerlilik Uzatma Eğitimi ve Kontrolü; (Recurrent Training and Checking) Tip/Sınıf intibak yetkisi gerektiren herhangi bir hava aracı ile yetki sürelerinin uzatılması için yapılması gerekli olan eğitim ve kontrolleri,
- d) Genel Müdürlük; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nü,
- e) Hava Aracı Kategorisi; Uçak, helikopter, motorlu ve motorsuz diğer hava araçlarının her bir cinsini ayrı bir grup olarak,
- f) Karar Kontrolü; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından pilot adaylarının/pilotların mesleki eğitimlerdeki başarısızlıklarıyla ilgili olarak şirket, kurum ve kuruluşların el kitapları içinde onaylanmış olan usuller takip edilmek suretiyle gelen son uçuş kontrol hakkını;
- g) Kıdemli; Bahsedilen konu üzerinde daha uzun süre fiilen çalışmış olmayı ve bu konuda belirli bir tecrübeye sahip olmayı,

ğ) Kıdemli Kontrol Pilotluğu; Pilot adaylarının, pilotların, uçuş öğretmenlerinin ve diğer kontrol pilotlarının uçuş yeterlilik testlerini yapmak üzere, kontrol pilotu olarak uzun süre fiili olarak çalışmış olan, belirli bir tecrübeye sahip ve en az 3 yıl kontrol pilotluğu yapmış, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından onaylanmak suretiyle , kontrol pilotlarına verilen yetkiyi,

h) Kontrol Pilotluğu Pilot adaylarının, pilotların ve uçuş öğretmenlerinin uçuş yeterlilik testlerini yapmak üzere Genel Müdürlük tarafından onaylanmak suretiyle , öğretmen pilotlara verilen yetkiyi,

ı) Kontrol Pilotu Kurulu (KPK); Uçuş Standardizasyon Kurullarının Başkanları ve Genel Müdürlük tarafından belirlenmiş kıdemli kontrol pilotlarından oluşan, kontrol hizmetlerini düzenleyen, kontrol pilotlarının standardizasyonunu takip eden ve ilgili hususlarda Genel Müdürlüğe teklif ve önerilerde bulunan kurulu,

i) Uçuş Standardizasyon Kurulları (USK); Sorumlu olduğu hava aracı tiplerini de içine alan, değişik uçak tipleri ve operasyon şekillerini temsil eden kıdemli kontrol pilotlarından oluşan, kendi sahasında kontrol hizmetlerini düzenleyen Kurula bağlı kontrol pilotlarının standardizasyonunu takip eden, Kontrol Pilotu Kuruluna(KPK) karşı kontrollerin icrasından sorumlu olan kurulu,

j) Tip İntibak Eğitimi; Tip yetkisine sahip olmak için alınması gerekli olan eğitimleri,

k) Tip İntibak Eğitim Organizasyonu; Pilot Lisansına sahip uçucu personele, uçuş yapacağı hava aracının tip yetkisi eğitimlerinin verildiği ve Genel Müdürlük tarafından onaylanmış yetkili eğitim kuruluşunu,

l) Tazeleme Eğitimi; Pilotların geçersiz hale gelen lisanslarının tekrar geçerli hale getirilmesi yada lisansları geçersiz hale gelmeden geçerliliklerinin yitirilmemesi için alınması gerekli olan eğitimleri,

m) Uçuş Eğitim Organizasyonu; Pilot yetiştirilmek üzere, teorik ve uçuş eğitimlerinin verildiği ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne onaylanmış yetkili eğitim kuruluşunu,

n) Uçuş Öğretmenliği; Temel pilotaj eğitimi ve ilave yetkilerin alınması için gerekli olan uçuş eğitimlerinin yaptırılması için lisans sahibi pilotlara verilen yetkiyi,

o) Uçuş Süresi; Bir hava aracının kalkış yapmak maksadıyla, kendi gücü ile veya harici bir güç uygulanmak suretiyle ilk hareketine başlama anından, uçuşun veya görevin sonunda tam olarak durarak yolcu, yük veya diğer muhteviyatı indirme ve/veya bindirme amacıyla kendisine tahsis edilen park yerine gelme anına kadar geçen toplam süreyi,

ö) Yetenek Testi; Lisans alınması, sınıf intibak, tip intibak, aletli uçuş, öğretmenlik ve kontrol pilotluğu yetkilerinin ilk defa alınması için yapılan uçuş sınavlarını

p) Yeterlilik Testi; Lisansların sürelerinin uzatılması veya yeniden geçerli kılınması için yapılan uçuş sınavlarını, ifade eder.

### Kısaltmalar

**MADDE 5:** (1)Bu Talimatta geçen,

a)A :Aeroplane / Uçak,

b)A/C :Aircraft / Hava aracı,

c)ATPL :Airline Transport Pilot Licence / Havayolu Nakliye Pilotu Lisansı,

ç)CPL :Commercial Pilot Licence / Ticari Pilot Lisansı,

d)CRE :Class Rating Examiner /Sınıf Yetkisi Kontrol Pilotu,

e)CRI :Class Rating Instructor / Sınıf Yetkisi Öğretmeni,

- f)FCL :Flight Crew Licensing / Uçuş Ekibi Lisanslandırılması,  
g)FE :Flight Examiner / Uçuş Kontrol Pilotu,  
ğ)FI :Flight Instructor / Uçuş Öğretmeni,  
h)FIE :Flight Instructor Examiner / Uçuş Öğretmenliği Kontrol Pilotu,  
ı)FS :Flight Simulator / Uçuş Simülatörü,  
i)FTO :Flying Training Organization / Uçuş Eğitim Organizasyonu,  
j)ICAO :International Civil Aviation Organization / Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı,  
k)IFR :Instrument Flight Rules / Aletli Uçuş Kuralları,  
l)IMC :Instrument Meteorological Conditions / Aletli Uçuş Meteorolojik Şartları,  
m)IR :Instrument Rating / Aletli Uçuş,  
n)IRI :Instrument Rating Instructor / Alet Uçuş Öğretmeni,  
o)JAA :Joint Aviation Authorities / Ortak Havacılık Otoriteleri,  
ö)JAR :Joint Aviation Requirements / Ortak Havacılık Kuralları,  
p)KPK :Examiner Pilots Board / Kontrol Pilotu Kurulu,  
r)MCC :Multi Crew Co- operation / Uçuş Ekibi İşbirliği,  
s)ME :Multi- engine / Çok Motor,  
ş)MPA :Multi-Pilot Aeroplane / Çok Pilotlu Uçak,  
t)MPL :Multi-Pilot License/ Çok Pilotlu Lisansı,  
u)PF :Pilot Flying / Uçan Pilot,  
ü)PIC :Pilot-In-Command / Uçuştan Sorumlu Pilot,  
v)PICUS:Pilot-In-Command Under Supervision / Denetim Altında Uçuştan Sorumlu Pilot,  
y)PM :Pilot Monitoring / Gözleyen Pilot,  
z)PPL :Private Pilot Licence / Hususi Pilot Lisansı,  
aa)R/T :Radiotelephony/ Telsiz telefon (Telsizle Haberleşme),  
bb)SE :Single- engine / Tek Motor,  
cc)SFE:Synthetic Flight Examiner / Sentetik Uçuş Kontrol Pilotu,  
çç)SFI :Synthetic Flight Instructor / Sentetik Uçuş Öğretmeni,  
dd)SIM :Simulator / Simulator,  
ee)SP :Student Pilot / Öğrenci Pilot,  
ff)SPA :Single-pilot Aeroplane / Tek Pilota Sertifikalı Uçak,  
gg)STD :Synthetic Training Devices / Sentetik Eğitim Gereci,  
ğğ)TRE :Type Rating Examiner / Tip Yetkisi Kontrol Pilotu,  
hh)TRI :Type Rating Instructor / Tip Yetkisi Öğretmeni,  
ıı)TRTO:Type Rating Training Organisation / Tip Yetkisi Eğitimi Organizasyonu,  
ii)USK :Flight Standardization Board / Uçuş Standardizasyon Kurulu,  
jj)VFR :Visual Flight Rules / Görerek Uçuş Kuralları,  
kk)VMC :Visual Meteorological Conditions / Görerek Uçuş Meteorolojik Şartları ifade eder.

**İKİNCİ BÖLÜM****Genel Esaslar****Kontrol pilotluğu yetkileri**

**MADDE 6** -(1) Kontrol pilotluğu çeşitleri aşağıda sıralandığı biçimdedir:

- a) Uçuş Kontrol Pilotu (FE),
- b) Tip Yetkisi Kontrol Pilotu (TRE),
- c) Sınıf Yetkisi Kontrol Pilotu (CRE)
- ç) Aletli Uçuş Yetkisi Kontrol Pilotu (IRE),
- d) Sentetik Uçuş (simülatör) Kontrol Pilotu (SFE),
- e) Uçuş Öğretmenliği Kontrol Pilotu (FIE),

**Kontrol pilotu kurulu**

**MADDE 7** -(1) Kontrol Pilotu Kurulu'nun yapısı ve görevleri şunlardır:

- a) Kurul, Genel Müdürlük tarafından belirlenmiş kıdemli kontrol pilotlarından oluşur.
- b) Kontrol hizmetlerini pilotlarının standardizasyonunu takip eder ve ilgili hususlarda Genel Müdürlüğe teklif ve önerilerde bulunur.
- c) Pilotların yetenek testi ve yeterlilik kontrollerindeki standardizasyonu muhafaza edert ve istenildiğinde Genel Müdürlüğe görüşler sunar.
- ç) Sınavlar ve kontrol uçuşları ile ilgili açıklama bekleyen kurallar ve/veya regülasyonlar, gelişmeler ve usuller hakkında Genel Müdürlüğe sunulmak üzere görüşler hazırlar.
- d) Kontrol pilotlarının birinci temas noktasıdır.
- e) Kontrol Pilotu Kurulunun pilotları, Uçuş Standardizasyon Kurulları(USK) olarak adlandırılan alt kurullardaki kıdemli kontrol pilotlarından oluşur. Bu kurulların başkanları ve Genel Müdürlük tarafından belirlenmiş kıdemli kontrol pilotları Kontrol Pilotu Kurulunu oluşturur. Bir Genel Müdürlük denetçisi (Kıdemli Kontrol Pilotu) Kontrol Pilotu Kurulu başkanı olarak atanır.

**Uçuş Standardizasyon Kurulu**

**MADDE 8** -(1) Uçuş Standardizasyon Kurulu'nun yapısı ve görevleri şunlardır:

- a) Her kurul bir kurul başkanı ve kıdemli kontrol pilotlarından oluşur Kurul, sorumlu olduğu alanda, değişik uçak tipleri ve operasyon usullerini temsil eden üyelerden oluşur. Bütün üyeler, kendi alanlarında aktif pilot ve kontrol pilotlarıdır.
- b) Sorumlu olduğu hava aracı tiplerini de içine alan, uçak tiplerini ve operasyon şekillerini temsil eder.
- c) Kontrol pilotlarının yeterlilik ve standardizasyonlarını takip etmekten sorumludurlar.
- ç) Bir USK üyesi Genel Müdürlük adına kıdemli kontrol pilotu olarak hareket eder. Temdit etme veya yenileme süreçlerinin planlanması ve icrasında Genel Müdürlüğe karşı sorumludur.
- d) Kontrol pilotlarına belirli periyotlarda başlangıç ve yenileme seminerleri düzenlenmesini sağlar.

- e) Genel Müdürlük ile kontrol pilotları arasında aracı olur.
- f) Standardizasyon ile ilgili hususların ve mevzuatın yorumlanması konularında tavsiyelerde bulunur.
- g) Kontrol uçuşları ve sınavların kalitesini koruyarak uçuş emniyetine katkıda bulunur.
- ğ) Her kurul 6 aylık periyotlarla toplantılar yapar. Toplantı sonuç raporlarını toplantının yapıldığı tarihten itibaren en geç 1 ay içinde Genel Müdürlüğe gönderir.

(2) Aşağıda sıralanan uçuş standardizasyon kurulları oluşturulabilir:

a) USK MPA: Türkiye'de operasyon yapan–büyük ~~havayolu işletmelerinde~~ çalışan kıdemli kontrol pilotlarından oluşur. Grup içinde TRE ve SFE'ler yer alır.

1) USK CPL/MPL: Farklı uçuş okullarında görevli kıdemli kontrol pilotlarından oluşur. IR ve eğitim kurslarını içeren modüler ve entegre kurslar veren eğitim kuruluşları konuları ile ilgilenir.

2) USK GA: Sınıf yetkisi uçakları, balon, microlight, glider, SEP/MEP, IHA, Akrobasi, Cayrokopter, historical/experimental havacılık ve PPL konularıyla ilgilenen kıdemli kontrol pilotlarından oluşur.

3) USK H: Helikopter konuları ile ilgilenen kıdemli kontrol pilotlarından oluşur.

4) Genel Müdürlük tarafından gerekli durumlarda ilave uçuş standardizasyon kurulları oluşturulabilir.

### **Kontrol pilotu yetkilendirmesi için ön koşullar**

**MADDE 9** -(1) Kontrol pilotluğu yetkilendirmesi için gereken ön koşullar şunlardır:

a) Kontrol pilotları, yetenek testini ya da yeterlilik kontrolünü yapmaya görevlendirildikleri lisans ya da yetkilere eşdeğer lisans ya da yetkilere ve aksi belirtilmedikçe bu lisans ya da yetkilere ait öğretmenlik imtiyazına sahip olmalıdırlar.

b) Kontrol pilotları, uçuş testi ya da yeterlilik kontrolü esnasında sorumlu pilot olarak uçabilme yeterliliğine sahip, bu Talimatta belirtilmiş nitelikleri ve tecrübe gereksinimlerini karşılayan kişiler arasından seçilirler. Gerekli yeterliliğe sahip kontrol pilotları bulunmadığı durumlarda, Genel Müdürlüğün takdirinde, yukarıda belirtilen gereksinimler karşılanmaksızın kontrol pilotları yetkilendirilebilir.

c) Kontrol pilotluğu için müracaat eden bir aday, kontrol pilotu rolünde en az bir yeterlilik testine alınır ve bu testte briefing, yetenek testinin yürütülmesi, yetenek testinin verildiği adayın değerlendirilmesi, test sonu briefingi ve kayıt/dokümantasyonu içeren en az bir yetenek testinin yürütülmesindeki yeterliliği değerlendirilir.

ç) Kontrol pilotu yetkisi vermek için yapılan bu tip bir test, Genel Müdürlüğün kendi bünyesinden veya adayın kurum/kuruluşundan bu amaca yönelik yetkilendirilmiş kıdemli bir kontrol pilotu gözetiminde gerçekleştirilir. Adayın kurum veya kuruluşunda bu nitelikte kontrol pilotu bulunmaması halinde Genel Müdürlük, sektörden bir kontrol pilotunu bu amaçla görevlendirebilir.

d) Kontrol pilotu olarak yetkilendirileceklerde JAR FCL ve JAR OPS bilgisi aranır.

**Birden fazla tipte kontrol pilotluğu**

**MADDE 10-(1)** Bir aday, bu Talimatın İkinci Bölümünde yer alan kontrol pilotluğu çeşitleri içerisinde birden fazlasının şartlarını karşılayabiliyorsa, sadece bir çeşit kontrol pilotluğu ile sınırlandırılmaz, aynı anda birkaç çeşit kontrol pilotluğu için Genel Müdürlük tarafından yetkilendirilebilir.

**Kontrol pilotu sertifikalarının düzenlenmesi**

**MADDE 11 –(1)** Genel Müdürlük tarafından kontrol pilotu sertifikaları, ayrı bir döküman olarak, "Kıdemli Kontrol Pilotu Yetki Belgesi" veya "Kontrol Pilotu Yetki Belgesi" olarak düzenlenir.

**Standardizasyon**

**MADDE 12-(1)** Lisansların verilmesi veya tazelenmesi için, kontrol pilotları tarafından, kontrol formlarına derecelendirme, kontrol tarihi, kendi lisansının geçerlilik süresi, lisans numarası, imza ve kontrol sonucu gibi hususlar mutlaka yazılır. Yetenek testi veya yeterlilik kontrolü formlarının bir sureti Genel Müdürlüğe gönderilir ve bir sureti de personelin dosyasında muhafaza edilir. Kontrol pilotlarının kontrol pilotluğu yetki geçerlilik süresi 3 yıldır. Genel Müdürlüğün kararına bağlı olarak kontrol pilotları, ilgili test ve kontrollerden sonra yeniden yetkilendirilebilirler.

(2) Pilotların standartındaki yeterlilik büyük ölçüde kontrol pilotlarının yeterliliğine bağlıdır. Kontrol pilotlarına Genel Müdürlük tarafından bu Talimat gerekleri, yetenek testleri , yeterlilik kontrolleri ile bunların kayıt ve raporları hakkında bilgi verilir. Kontrol pilotları ayrıca kişiye özel bilgilerin korunması, sorumluluklar ve kaza sigortası konularında da bilgilendirilir.

(3) Her yıl ülke çapında geçerli olan kontrol pilotları listesi Genel Müdürlük tarafından ilgili birimlere bildirilir. Her işletme, kurum ya da kuruluş, kendi bünyesinde görev yapan kontrol pilotlarının işten ayrılması veya bünyelerinde kalsa bile uçuş öğretmenliği görevinden ayrılması halinde, Genel Müdürlüğü 30 gün içinde yazılı olarak haberdar eder.

**Kontrol pilotu yetkilendirmesi**

**MADDE 13-(1)** Bu Talimatta belirtilen kontrol pilotu nitelik gereksinimlerinden muafiyet, ancak tam nitelikli bir kontrolörün bulunmadığı şartlarda söz konusu olabilir.Yeni veya sık rastlanmayan bir tipte yetenek testi gerektiğinde kontrol pilotu bu tipe intibaklı olmasa bile en azından, aynı tip ve sayıda motoru ve benzer konfigürasyonu olan başka bir uçakta kontrol pilotu sertifikasına sahip olmalıdır. Bu tür özel durumlarda Genel Müdürlükten izin alınması zorunludur.

(2) Genel Müdürlük tarafından sektördeki pilotları gözlemlemek için görevlendirilen Genel Müdürlük kontrol pilotlarının, farklı bir tipte gözlemci kontrol pilotluğu yapabilmeleri için, uçuş kontrolü yapacakları aynı hava aracı kategorisinde olmak kaydıyla herhangi bir kontrol pilotu yetkisine sahip olmaları yeterli sayılır.

**Kontrol pilotlarının tespiti ve yetkilendirilmesi**

**MADDE 14-(1)** Bir kontrol pilotu, kurum ya da kuruluşların teklifi üzerine Genel Müdürlük tarafından belirlenir ve yetkilendirilir. Kontrol pilotları;

- a) Genel Müdürlük bünyesinden görevlendirilen kontrol pilotlarını,
- b) Kayıtlı bir eğitim kurumu, üretici firma organizasyonu veya kontrat yapılmış bir kurumda görev yapan ve Genel Müdürlük tarafından yetkilendirilen uçuş öğretmenlerini,
- c) Başka bir JAA üye ülkesinden belirli bir kontrol yetkisi almış ve yetkisini Genel Müdürlüğe onaylatmış kontrol pilotlarını içerir.

(2) Bütün kontrol pilotları, üstlenecekleri görevlere ve ilgili tip/sınıf uçaklara uygun eğitim almış, belirlenen niteliklere ve tecrübeye sahip olmalıdır. Yetkilendirmede, her bir organizasyonun şartlarının farklılıkları dikkate alınır. Kontrol pilotu, alt yapısı ve tecrübesiyle eğitim kurumundaki kıdemli personelin de mesleki saygısını kazanacak kişiler arasından teklif edilmelidir.

(3) Kontrol pilotlarının yetkilendirilebilmesi için, üç yıllık yetki döneminde, her yıl en az iki yetenek testi veya yeterlilik kontrolü yapmış olması gerekir.

(4) Her yıl en az iki yetenek testi veya yeterlilik kontrolü yapmamış olan kontrol pilotlarının lisans yetkileri Genel Müdürlük tarafından geri alınır. Tekrar yetki alabilmeleri için yenileme seminerini tamamlamaları ve kıdemli kontrol pilotları tarafından yeterlilik testine tabi tutularak yetkilendirilmeleri gerekir.

(5) Yetki döneminin son 12 ayında, kontrol pilotu tarafından yapılan veya yeterlilik kontrollerinden birisi, Genel Müdürlüğün kendi bünyesinden görevlendirdiği bir kontrol pilotu veya aynı maksatla ilgilinin kendi kurumundan veya kendi kurumunda yoksa sektörden görevlendirilmiş kıdemli bir kontrol pilotu tarafından gözlemlenmiş olmalıdır.

(6) İşletmeler, geçerliliğin muhafazası için, bünyelerinde görev yapmakta olan kontrol pilotlarının öğretmenlik ve kontrol pilotluğu gerekliliklerini karşıladıklarını düzenli olarak takip eder ve Genel Müdürlüğe bildirir.

(7) Kontrol pilotları gereken şartlardan birini kaybettiklerinde, Genel Müdürlük tarafından uçuş kontrol yetkileri iptal edildiğinde, uzatılmadığında veya kurum/kuruluş değiştirdikleri takdirde kontrol pilotluğu yetkileri sona erer. Yetkilerin tekrar kazanılması için yeniden müracaat ve onay gerekir. Müracaat durumunda tekrar ilgilinin çalıştığı kurum veya kuruluşun veya sektörden bu iş için onaylanmış kıdemli kontrol pilotları tarafından yeterlilik testine tabi tutulması gereklidir. Gerekliğinde Genel Müdürlük kontrol pilotları tarafından da gözlemlenir.

**Limitler**

**MADDE 15-(1)** Kontrol pilotu bir iş gününde PPL, CPL, IR veya sınıf intibakıyla ilgili olarak uçakta en fazla 3 kontrol, FI, CPL/IR ve ATPL ile ilgili olarak uçakta 2 kontrol, tip intibakıyla ilgili uçakta 4 kontrolden fazlasını planlayamaz. Kontrol pilotu için günde simülörde toplam 2 periyot veya 6 saatlik uçuş süresi, kontrole tabi tutulacak pilot için ise, 1 periyot veya 4 saatlik uçuş süresi aşılmaz. Uçakla yapılacak kontrollerde ise Uçucu Ekip Uçuş

Görev ve Dinlenme Süreleri ile Uygulama Esasları Talimatında (SHT-6A.50) belirtilen süreler aşılmaz.

(2) Kontrol pilotu tarafından PPL, CPL, IR veya sınıf intibakı kontrolü için en az 3 saat, FI, CPL/IR, ATPL veya tip intibak kontrolü için en az 4 saat planlanır ve bu sürenin içinde uçuş öncesi brifing ve hazırlık, uçuş kontrolü, uçuş sonu brifingi, adayın ve dokümantasyonunun değerlendirilmesi yer alır.

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

(4) Kontrol süresi, uçakla veya onaylı bir simülatörle uçuş süresi olarak, aşağıdaki sürelerden az olmamalıdır.

- a) PPL ve CPL için seyrüsefer dâhil yetenek testi 90 dakika, yeterlilik testi 60 dakika,
- b) IR, FI ve tek pilot tip/sınıf intibakı yetenek testi 60 dakika, yeterlilik testi 45 dakika,
- c) CPL/IR, çok pilot tip/sınıf intibak ve ATPL yetenek testi 120 dakika, yeterlilik testi 90 dakika.

#### **Kontrolün amacı**

**MADDE 16-(1)** Kontrolün amaçları aşağıda sıralanmıştır:

- a)Pratik uygulama vasıtasıyla adayın istenen bilgi ve beceri seviyesinde olduğuna karar vermek,
- b)Kontrol sonuçlarından ilgili eğitim ve öğretim kurumlarında geri besleme maksadıyla istifade ederek, eğitim-öğretimi özellikle başarısız görülen konularda geliştirmek,
- c)Kontroller esnasında, uçuş kontrol pilotlarının iyi bir havacılık ve uçuş disiplini sergilemeleri suretiyle, havacılık emniyet standartlarını muhafaza etmek ve mümkünse geliştirmeye yardımcı olmak.

#### **Kontrol standartları**

**MADDE 17-(1)** Kontrol pilotlarının bir kontrol esnasında bu Talimat standartlarını uygulamaları şarttır. Bununla beraber kontrol süresince karşılaşılabilecek olumsuz şartlar kontrolün değerlendirilmesi esnasında dikkate alınmalıdır.

(2) Kontrol pilotu, adayın kontrol esnasında bu Talimat gereklerine göre kontrolü tamamlamasını ve gerekli standartlara göre kontrol edilmesini sağlamalıdır.

(3) Kontrol esnasındaki her bir madde tam yapılmalı ve ayrı değerlendirilmelidir. Bir maddedeki başarısızlık, o maddenin ait olduğu kısmın da başarısız değerlendirilmesine neden olur. Kontrol programı ve takvimi mümkünse basit sebeplerle değiştirilmemelidir.

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



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

(6) Kontrol tamamlandığında veya yarım kaldığında kontrol pilotu, adaya başarısız olan kısımlara ait gerekçeleri anlatmalıdır. Başarısız olan veya yarım bırakılan yetenek veya yeterlilik testlerinden sonra kontrol pilotu daha sonraki kontrollerde adaya yardımcı olacak tavsiyelerde bulunur.

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

### **Kontrol pilotunun hazırlığı**

**MADDE 18-(1)** Kontrol pilotu, sadece şahsi hazırlığıyla kalmayıp, kontrol uçuşu ile ilgili tüm hazırlıklara her yönüyle nezaret eder.

(2) Kontrol pilotu bu Talimat gerekleriyle uyumlu bir kontrol planlamalıdır. Sadece kontrol formlarında yer alan manevra ve usuller yaptırılmalıdır. Kontrolde başarısız olan bir aday, aynı kontrol pilotu tarafından tekrar kontrole alınmaz.

### **Kontrol pilotluğu yaklaşımı**

**MADDE 19-(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.

### **Değerlendirme Sistemi**

**MADDE 20-(1)** Her ne kadar kontrol esnasında bazı uçuş kontrol toleransları söz konusu ise de, bu toleranslarda adayın emniyetli ve istikrarlı bir uçuş yapmasına dikkat edilir.

(2) Kontrol pilotu, türbülans, ATC talimatları v.b. nedenlerle belirli sapmalara izin verebilir. Kontrol pilotu, uçuş emniyetini tehdit eden bir faktör oluşmadığı taktirde o safha için gereken bütün hareketleri kontrol etmeyi hedefler. Ancak uçuş emniyeti gerekçeleriyle kontrolü sonlandırabilir. Kontrol pilotu değerlendirme için aşağıdaki terimlerden birini kullanır.

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

b) "Fail"; aşağıdakilerden biri sebebiyle başarısızlık ortaya çıktı ise;

1) Uçuş kontrol toleransları aşıldı ise, (Türbülans ve ATC talimatları dikkate alınarak kontrolör tarafından gösterilen müsamananın ötesinde),

2) Kontrolün amacı öğrencinin hataları sebebiyle gerçekleşmedi ise,

3) Bir manevra tamamlandı fakat uçuş emniyeti, bir kural veya mevzuatta 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 müdahale edilmek zorunda kalındı ise aday/pilot kontrolü kaybetmiş demektir.
- c) "Test interrupted"; hava durumu, notamlar, şartlarda değişiklikler ve teknik sebepler vs. gibi dış etkenlerden dolayı test yarım kalmışsa rapor formunun ilgili kısmına testin yarım kalma sebebini belirten gerekli açıklama yazılır. Test, şartların normale dönmesini takiben en kısa zamanda tekrarlanır. Bu durumda önceki testte incelenmiş konular tekrar incelenmez. Genel Müdürlüğe her iki testin sonucunda düzenlenen formlar birlikte gönderilir.

(3) "Fail" durumunda daha önceden Genel Müdürlük tarafından onaylanmış olan usuller takip edilir. Bir kontrol kaybedilip tekrar kontrole girilecekse kontrol yine bir önceki tüm konuları kapsar. Önceki testlerin kaybedilmesi ve adayın ya da pilotun nihai durumunu belirleyecek olan "karar kontrolü"ne gelinmesi durumunda Genel Müdürlüğe bilgi verilir. Uçak veya simülatörün durumunun müsait olması halinde "Karar kontrolü" mutlaka Genel Müdürlük kontrol pilotunun da gözlemci olarak katılımıyla, şartların elverişli olmaması durumunda ise verilecek talimata göre gerçekleştirilir.

### **Kontrol metodu ve içeriği**

**MADDE 21-(1)** Bir kontrolden önce kontrol pilotu, uçağın veya simülatörün, o kontrolde aranacak hususları gerçekleştirmeye uygun olduğunu tespit eder. Yetenek veya yeterlilik testlerinde, sadece Genel Müdürlük tarafından onaylanan uçaklar ve simülatörler kullanılır.

(2) Kontrol uçuşu, uçağın Uçuş El Kitabı (AFM), uçağın İşletme El Kitabı (AOM) ve işletmenin Standart İşletme Usulleri (SOP) ile uyumlu olarak yürütülür.

(3) Kontrol uçuşu, onaylı bir eğitim/öğretim kurumunun bu Talimat gereklerine uygun olan ve Genel Müdürlükçe onaylanmış talimatlarda belirtilen limitler dahilinde icra edilir.

(4) Kontrol uçuşunun içeriği;

a) Bir kontrol şunlardan oluşur:

- 1) Uygulanabilir olduğu hallerde yerde bir sözlü sınav ,
- 2)Uçuş öncesi brifing,
- 3)Uçuş manevraları,
- 4)Uçuş sonu brifing.

b) Yerde yapılan sözlü sınav şunları kapsamalıdır:

- 1)Hava aracı genel bilgisi ve performans,
- 2)Planlama ve operasyonel usuller,
- 3)Diğer ilgili hususlar.

c) Uçuş öncesi brifing şunları kapsamalıdır;

- 1)Kontrol sırası,
- 2)Güç ayarları ve süratler,
- 3)Uçuş Emniyeti konuları.

ç) Uçuş manevraları yapılmayacak olanlar bildirilmek suretiyle kontrol formundaki bütün hareketleri

d) Uçuş sonu brifingi.

### **Adayın değerlendirilmesi**

**MADDE 22-(1)** Adayın öğretmeniyle (FI/TRI/SFI.) birlikte, kontrolün değerlendirilmesini kapsar.

(2) Uçuş kontrolünün uygulanabilir bir uçuş senaryosuna göre olması istenir. Buna göre kontrol pilotu, adayı yanlış yönlendirmeyecek ve uçuş emniyetini aksatmayacak şekilde senaryolar uygulatır.

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

(4) Kontrol pilotu, uçuşta ATC talimatları veya diğer şartlar nedeniyle oluşabilecek değişikliklere karşı esnek olmalıdır.

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

(6) Kontrol pilotu tarafından yetersiz değerlendirilen bir aday devam etmeme kararını seçerse, aday yapmaya yanaşmadığı kısımlardan ve maddelerden de başarısız olarak değerlendirilir. Eğer uçuş kontrolü, kontrol pilotu tarafından elde olmayan nedenler yüzünden sonlandırılırsa, sadece tamamlanmayan kısımlar ve maddeler müteakip kontrollerde test edilir.

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

### **Uçuş kontrol pilotu**

**MADDE 23 -(1)** Uçuş kontrol pilotu, 250 saatlik öğretmen uçuşu dahil en az 1000 saatlik uçak uçuşu var ise, bu uçuş kontrol pilotu PPL yetenek testi ve ilgili tek pilota sertifikalı uçak sınıf/tip yetenek testi ve yeterlilik kontrolleri yapabilir.

(2) Uçuş kontrol pilotunun en az 250 saatlik öğretmen uçuşu dahil asgari 2000 saatlik uçak uçuşu var ise, CPL yetenek testi ve ilgili tek pilota sertifikalı uçak sınıf/tip yetenek testi ve yeterlilik kontrollerini yapabilir.

### **Tip yetkisi kontrol pilotu**

#### **MADDE 24-(1)**

Tip yetkisi kontrol pilotu yetkileri ve gereklilikleri şunlardır:

a) Çok pilotlu uçaklar için tip intibak yetkisi yetenek testlerini yapabilir.

b) Çok pilotlu uçak tip ve alet yetkisinin yenilenmesi veya süresinin uzatılması maksadıyla yeterlilik kontrolleri yapabilir.

c) Havayolu nakliye pilotu lisansı (ATPL) tanzimi için gerekli yetenek testlerini yapabilir.

ç) Tip yetkisi kontrol pilotluğu için müracaatta bulunulan kişinin, tip intibak öğretmenliği (TRI) yetkisine sahip, çok pilotlu uçaklarda en az 500 saati sorumlu pilot olmak üzere asgari 1500 saat uçuşu olmalıdır.

(2) Tip yetkisi kontrol pilotlarının eğitimi ve yönlendirilmesinde Genel Müdürlüğün bir kontrol pilotu veya bu iş için varsa ilgili kurumdan, yoksa sektörden görevlendirilmiş kıdemli bir tip yetkisi kontrol pilotu, tip yetkisi kontrol pilotu olmak isteyen aday, intibak eden bir pilotu kontrol ederken gözlemler. Tip yetkisi kontrol pilotu olmak isteyen adayın, o tipe intibak eden bir aday onaylı tip intibak kontrol formunda yer alan maddelerden kontrol etmesi sağlanır. Kontrolün içeriği hakkında tip yetkisi kontrol pilotu ile mutabık kalındıktan sonra tip yetkisi kontrol pilotu olmak isteyen aday, bütün kontrolü o tipe intibak eden pilot ile uygular. Tip intibak yetkisi kontrol pilotu, uçuş sonunda TRE adayının pilot hakkındaki değerlendirmesi ile ilgili olarak, TRE aday tip intibakı yapan pilot ile uçuş sonu brifingi yapmadan ve sonucu bildirmeden önce, TRE aday ile görüşür. TRE yetkisi almak isteyen bütün adayların tip yetkisi kontrol pilotu ile uçuşa çıkmadan önce, bu amaca yönelik programı onaylı eğitimleri, onaylı eğitim kurumlarından almış olması gerekir.

(3) Aday ile brifingte, adaya kontrol uçuşuna hazırlığı için zaman verilir ve brifing şu konuları kapsar;

- a) Uçuşun amacı,
- b) Lisans kontrolleri (gerekliyse)
- c) Adayın soruları için zaman ayırma,
- ç) Takip edilecek uçuş usulleri, (operatör el kitapları)
- d) Hava tahminleri,
- e) Tip Yetkisi kontrol pilotu ve adayın yetki ve sorumlulukları,
- f) Aday tarafından belirlenmiş hedefler,
- g) Benzetilmiş meteorolojik farazyeler (buzlanma, bulut tavanı v.b)
- ğ) İcra edilecek manevralar,
- h) Mutabık kalınan sürat ve diğer kullanılacak parametreler (varyo,yatış açısı v.b.)
- i) Telsiz kullanımı,
- j) Acil (Emercensi) durumda hareket tarzları,
- j) Uçuştaki idari usuller (uçuş planının verilmesi v.b.),

(4) Tip yetkisi kontrol pilotu aday (TRE), tip intibakı yapan pilot ile gerekli seviyede diyalogu devam ettirir. Aşağıdaki hususlar Tip yetkisi kontrol pilotu aday tarafından takip edilmelidir;

- a) Kontrolün çok pilotlu bir uçak veya simülâtörde tip yetkisi kontrol pilotunun nezaretinde yapılması,
- b) Adaya hassas talimatların verilmesi,
- c) Emniyetli uçuş sorumluluğu,
- ç) Gerekli olduğunda tip yetkisi kontrol pilotu tarafından müdahale,

- d) Göstergelerin kullanımı,
- e) ATC ile devamlı irtibat ve niyeti kolay anlatan ifadeler,
- f) Adayın, olay-cereyan tarzını doğru uygulamasını sağlamak,
- g) Açık ve anlaşılır notlar tutmak,

(5) Değerlendirme; Tip yetkisi kontrol pilotu (TRE) adayı için, Genel Müdürlük tarafından onaylanmış kontrol formu kullanılmalı ve aşağıdaki hususlara dikkat edilmelidir;

- a) Adayın sorularının alınması,
- b) Başarısız olan kısımların ve kontrol sonuçlarının bildirilmesi,
- c) Başarısızlığın nedenlerinin açıklanması,

(6) Uçuş sonu briefinginde, TRE adayı, kontrol esnasında kendisini gözlemleyen kontrol pilotuna, kontrole aldığı pilot ile adil, anlaşılır ve verimli bir uçuş sonu briefingi yaptığını da göstermelidir. Arkadaşça ve kurallar içerisinde bir ortamı yaratacak denge kurulmalıdır. Aşağıdaki hususlar TRE adayı pilot ile konuşulmalıdır:

- a) Hatalardan nasıl kaçınılacağı veya düzeltileceğine dair tavsiyeler,
- b) Not edilen diğer eleştiri notlarının izahı,
- c) Yardımcı olacağı düşünülen herhangi bir tavsiye,

#### **Sınıf yetkisi kontrol pilotu**

**MADDE 25** –(1) Sınıf Yetkisi Kontrol Pilotu, tek pilotlu uçaklar için sınıf/tip yetkisi yetenek testlerini (skill tests) yapabilir.

(2) Tek pilotlu uçak sınıf / tip yetkilerinin yenilenmesi veya sürelerinin uzatılması ve aletli uçuş yetkilerinin uzatılması için gerekli yeterlilik kontrollerini yapabilir.

(3) Sınıf yetkisi kontrol pilotları, en az ticari pilot lisansına sahip olmalı ve asgari 500 saat uçuşu olmalıdır.

#### **Aletli Uçuş Yetkisi Kontrol Pilotu**

**MADDE 26**-(1) Aletli uçuş yetkisi kontrol pilotu, aletli uçuş yetkisi yetenek testlerini ve aletli uçuş yetkisinin yenilenmesi veya süresinin uzatılması için gerekli yeterlilik kontrollerini yapar.

(2) Kontrol pilotunun en az 2000 saat uçak uçuşu olmalı, bu uçuşun 250 saati aletli uçuş öğretmenliği olmak üzere en az 450 saat aletli uçuş kurallarına göre yapılmış olmalıdır.

#### **Sentetik uçuş (Simülator) kontrol pilotu**

**MADDE 27** -(1) Sentetik Uçuş Kontrol Pilotu, çok pilotlu uçak simülöründe tip intibak eğitimi ve aletli uçuş yetkisi ve yenilenmesi için gerekli yetenek testi ve yeterlilik kontrollerini yapabilir.

(2) Sentetik uçuş kontrol pilotunun, ATPL sertifikasına sahip olması, en az 1500 saat çok pilotlu uçak uçuşu olması ve sentetik uçuş öğretmenliği yetkisinin olması gereklidir.

**Uçuş öğretmenliği kontrol pilotu**

**MADDE 28-(1)** Uçuş öğretmenliği kontrol pilotu, uçuş öğretmeni yetkisi yetenek testi veya yenilenmesi için gerekli yeterlilik kontrollerini yapar.

(2) Uçuş öğretmenliği kontrol pilotunun, en az 2000 saat uçak uçuşu olması, kontrol pilotu eğitimini almış olması ve uçuş öğretmenliği kursunda, uçuş öğretmeni (FI) adaylarına 100 saat uçuş eğitimi vermiş olması gerekir.

**ÜÇÜNCÜ BÖLÜM****Sorumluluklar, Aykırı Davranışlar, İdari Yaptırımlar ve Son Hükümler****Sorumluluklar**

**MADDE 29-(1)** Bu Talimatta belirtilen hususların uygulanmasından, uçuş eğitim organizasyonları, havacılık işletmeleri, işletme yönetiminden sorumlu genel müdür, uçuş işletme müdürü, eğitim müdürü, kontrol pilotları ve aday kontrol pilotları Genel Müdürlüğe karşı sorumludur.

**Aykırı Davranışlar ve İdari Yaptırımlar**

**MADDE 30-(1)** Bu Talimat hükümlerine aykırı davranışlarda bulunan uçuş eğitim organizasyonları, havacılık işletmeleri ile ilgili yönetici personel ve kontrol pilotları hakkında Genel Müdürlük tarafından gerekli uyarılar yapılır. Buna göre;

a) Genel Müdürlük tarafından kusurlu görülen uçuş eğitim organizasyonuna, gerekli düzeltici uyarıda bulunulur. Genel Müdürlüğün uyarısına rağmen kusurun devamı ve/veya Talimat hükümlerine aykırı hususların tekrarı halinde, eğitim yetkisi 30 güne kadar askıya alınır. Bir yıl içerisinde üçüncü kez kusurun devamı ve/veya Talimat hükümlerine aykırı hususların tekrarı halinde eğitim yetkisi iptal edilir.

b) Yönetimden Genel Müdürlüğe karşı sorumlu genel müdür, uçuş işletme müdürü, eğitim müdürü olan yöneticiler, bu Talimata aykırı hususların görülmesi halinde yazılı olarak ihtar edilir. Aykırılığın devamı ve/veya tekrarı halinde ilgili yöneticilerin tespit edilen kusur derecesine göre yetkileri belli bir süre askıya alınabilir veya tamamen iptal edilebilir

c) Genel Müdürlükçe yetkilendirilen kontrol pilotu/aday kontrol pilotu kusurlu görülürse, yazılı olarak ihtar edilir. Aykırılığın devamı ve/veya bu Talimat hükümlerine uygun olmayan hususların tekrarı halinde, ilgili şahsın yetkisi kusur derecesine göre bir yıla kadar askıya alınır. Üç yıl içerisinde üçüncü kez aykırılığın devamı ve/veya bu Talimat hükümlerine uygunsuzluğun tekrarı halinde ise ilgili şahsın kontrol pilotluğu yetkisi tamamen iptal edilir.

**DÖRDÜNCÜ BÖLÜM****Son Hükümler****Yürürlükten kaldırılan mevzuat**

**MADDE 31-** (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 32-(1)** Bu Talimat, yayımlandığı tarihte yürürlüğe girer.

**Yürütme**

**MADDE 33-(1)** Bu Talimat hükümlerini Sivil Havacılık Genel Müdürü yürütür.