

UÇAK PİLOTU LİSANS YÖNETMELİĞİ (SHY-1)

BİRİNCİ KISIM

Genel Hükümler

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

Amaç

MADDE 1 – (1) Bu Yönetmeliğin amacı, uçak pilotu olarak faaliyette bulunacak personelin lisans, yetki, yetkilendirme ve sertifika almalarına ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.

Kapsam

MADDE 2 – (1) Bu Yönetmelik; Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nden sivil havacılık alanında uçak pilotluğu için gerekli lisans, yetki, yetkilendirme ve sertifika almış, alacak, temdit edecek veya yenileyecek olan kişileri ve bunlara eğitim veren veya bünyelerinde bulunduran kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve tüzel kişileri kapsar.

Dayanak

MADDE 3 – (1) Bu Yönetmelik, 10/11/2005 tarihli ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanununun 4 üncü maddesine ve 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 95, 96 ve 97 nci maddelerine dayanılarak hazırlanmıştır.

Tanımlar

MADDE 4 – (1) Bu Yönetmelikte geçen;

- a) Bakanlık: Ulaştırma Bakanlığını,
- b) Aletli süre: Aletli uçuş süresi veya aletli yer süresini,
- c) Aletli uçuş süresi: Pilotun başka bir harici referans noktası almaksızın yalnızca aletleri referans olarak bir hava aracını uçurduğu süreyi,
- ç) Aletli yer süresi: SHGM tarafından onaylı sentetik eğitim cihazlarında bir pilotun, benzetilmiş aletli uçuş şartlarında aldığı eğitim süresini,
- d) Çift kumanda eğitim süresi: SHGM tarafından yetkilendirilmiş olan öğretmenden uçuş eğitimi alan bir pilot adayının uçuş eğitimi esnasındaki uçuş süresi veya aletli yer süresini,
- e) Çok pilotlu uçak: Operasyonu en az iki pilotlu uçuş ekibini gerektirecek şekilde sertifikalandırılmış uçakları,
- f) Diğer eğitim cihazları: Uçuş simülatörleri, uçuş eğitim cihazları veya uçuş ve seyrüsefer prosedür eğitim cihazlarından başka, tam bir uçuş kokpit ortamının gerekli olmadığı bir eğitime imkan sağlayan eğitim yardımcı cihazlarını,
- g) Gece: Akşam alaca karanlığın sonu ve sabah alaca karanlığın başlangıcı arasındaki veya güneş yuvarlığının ufuk hattının akşam altı derece altındaki battığı zamanla, sabah altı derece altında doğduğu zaman arasındaki süreyi,
- ğ) Hava aracı: Havalanabilen ve havada seyredebilme kabiliyetine sahip her türlü aracı,
- h) Hava aracı kategorisi: Uçak, helikopter, planör ve serbest balon gibi belirli temel özelliklere göre hava aracının sınıflandırılmasını,
- ı) Hava aracı tipi: Kullanımı, uçuş karakteristikleri veya uçuş ekibinde değişikliğe neden olacak modifikasyonlar hariç, diğer bütün modifikasyonları ve temel dizaynı aynı olan hava araçlarını,
- i) Hususi pilot: Ücret karşılığı yapılan uçuş operasyonlarında hava aracı kullanması yasaklanmış olan lisansa sahip bir pilotu,
- j) İkamet: Bireyin kişisel veya mesleki bağlantılar sebebiyle her takvim yılı içinde en az 185 gün yaşadığı veya hiçbir mesleki bağlantısı olmaması durumunda yaşadığı yer ile arasında kişisel nedenlerle yakın ilişkileri bulunan yeri,
- k) İkinci pilot: Hava aracında bulunan fakat amacı sadece lisans ya da tip yetkisi uçuş eğitimi almak olan pilot dışında, hava aracı tip listeleri ya da tip sertifikasyonuna göre veya uçuşun yürütüldüğü operasyon düzenlemeleri uyarınca idaresi birden fazla pilotu gerektiren hava araçlarında sorumlu pilot haricinde görev yapan pilotu,
- l) Kontrol pilotu yetkisi: Pilot adaylarının, pilotların, uçuş öğretmenlerinin ve diğer kontrol pilotlarının uçuş yeterlilik/yetenek testlerini yapmak üzere SHGM tarafından yetki kategorileri onaylanarak atanan ve isimleri yayımlanan öğretmen pilotlara verilen yetkiyi,
- m) Karşılıklı tanıma: JAA Üyesi bir ülkenin lisans ve sağlık konularında JAA Merkezince yapılan gerekli denetimlerden başarı ile geçtikten sonra, bu ülkenin eğitim, lisans, yetki, yetkilendirme ve sınav

konularında JAR-FCL'e göre yaptıkları işlem ve belgelerinin ilave bir işleme tabi tutulmadan diğer JAA üyesi ülkelerce kabul edilmesini,

n) Lisansın çevrilmesi: JAA üyesi olmayan ülkelerce tanzim edilmiş ya da SHGM tarafından milli usullere göre tanzim edilmiş lisansların JAR-FCL lisansına çevrilmesini,

o) Onaylı eğitim: SHGM tarafından onaylı, özel bir müfredat ve gözetim altında yürütülen eğitimi,

ö) Profesyonel pilot: Ücret karşılığı yapılan uçuş operasyonlarında hava aracı kullanma yetkisini veren lisansa sahip bir pilotu,

p) Sektör: Kalkış, ayrılış, 15 dakikadan az olmayan seyrüsefer, varış, yaklaşma ve iniş safhalarını kapsayan uçuşu,

r) Sorumlu pilot: Uçuş süresince hava aracının her türlü harekâtından sorumlu olan pilotu,

s) Tek pilotlu uçaklar: Operasyonu bir pilot tarafından yürütülecek şekilde sertifikalandırılmış uçakları,

ş) Temdit: Bir yetkinin veya onayın, geçerlilik süresi bitmeden gereksinimlerin yerine getirilmesi koşuluyla, sahibine sağladığı imtiyazların daha sonraki belirli bir periyoda kadar uzatılmasını,

t) Tip intibak eğitim organizasyonu: SHGM tarafından onaylı ve tip intibak eğitimlerinin alındığı eğitim kuruluşunu,

u) Uçak: Havadan ağır, motor gücüyle seyreden karaya, denize veya hem karaya hem denize inip kalkabilen hava aracını, (bu tanım, aksi belirtilmedikçe ulusal tanımlarda geçen çok hafif hava araçlarını içermez)

ü) Uçuş eğitim organizasyonu: Pilot lisansı alınmasına esas teşkil eden teorik bilgi ve uçuş eğitimi veren SHGM tarafından onaylı eğitim kuruluşunu,

v) Uçuş ekibi işbirliği: Sorumlu pilot idaresinde uçuş ekibinin uyumlu bir işbirliği içinde takım olarak çalışmasını,

y) Uçuş ekibi üyesi: Uçuş süresince bir hava aracının operasyonu için gerekli olan görevleri yerine getirmekten sorumlu, SHGM tarafından lisanslandırılmış uçuş ekibi üyelerini,

z) Uçuş simülatörü: Belirli bir hava aracı tipinin kokpitindeki mekanik, elektrik, elektronik ve benzeri hava aracı sistem kontrol fonksiyonlarını ve uçuş ekibi üyelerinin ortamını aynen yansıtan ve hava aracı tipinin performans ve uçuş özelliklerinin gerçeğindeki gibi uygulandığı cihazı,

aa) Uçuş süresi: Bir hava aracının kalkış yapmak amacıyla, kendi gücü ile veya harici bir güç uygulanmak suretiyle ilk hareketine başladığı andan, uçuşun veya görevin sonunda yolcu, yük veya diğer muhteviyatı indirme ve/veya bindirme amacıyla kendisine tahsis edilen park yerine gelip tam olarak durduğu ana kadar geçen toplam süreyi,

bb) Uçuştan sorumlu öğrenci pilot: Öğrencinin sorumlu pilot olduğu, uçuş öğretmenin sadece öğrenciyi kumandada gözlediği ve uçuş kontrolüne müdahalede bulunmadığı uçuş süresini,

cc) Validasyon: Yabancı ülkelere ICAO Ek-1'e göre düzenlenmiş lisansların Türk tescilli hava araçlarında kullanımının geçerli kılınmasını,

çç) Varyant: B737-400/500/600 gibi aynı hava aracı tipinin değişik modellerini,

dd) Yetenek testi: Bir adayın lisans veya yetki tanzimi için, sözlü sınavı da içerecek şekilde yeteneklerini kontrol pilotuna sergilemesini,

ee) Yalnız uçuş süresi: Bir öğrenci pilotun uçuş esnasında tek başına bir hava aracında bulunduğu uçuş süresini,

ff) 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,

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

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

hh) **(Ek:RG-31/12/2007-26743-2.Mükerrer)** Yönetici personel: Uçuş eğitim ve tip intibak eğitim organizasyonlarında görevli ve Yönetici Bilgi Onay Formları SHGM tarafından onaylanmış genel müdür, eğitim müdürü, kalite sorumlusu, baş uçuş öğretmeni veya baş yer dersi öğretmenini

ıı) **(Ek:RG-12/12/2011-28140)** Uçuş disiplinsizliği: Uçuş emniyetini sağlamaya yönelik belirlenmiş olan ulusal ve uluslararası kurallar dışında gerçekleştirilen eylemi, ifade eder.

(2) Bu Yönetmelikte geçen kısaltmalar;

a) (A): Uçağı,

b) ATPL: Havayolu nakliye pilotu lisansını,

c) BITD: Temel alet eğitim aracını,

ç) CRE: Sınıf yetkisi kontrol pilotluğunu,

d) CRI: Sınıf yetkisi öğretmenini,

e) CPL: Ticari pilot lisansını,

f) FE: Uçuş kontrol pilotluğunu,

- g) FI: Uçuş öğretmenini,
ğ) FIE: Uçuş öğretmeni yetkisi kontrol pilotluğu,
h) FNPT: Uçuş ve seyrüsefer usulleri eğitim cihazını,
ı) FTD: Uçuş eğitim cihazlarını,
i) FTO: Uçuş eğitim organizasyonunu,
j) (H): Helikopteri,
k) HPA: Yüksek performanslı uçakları,
l) ICAO: Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünü,
m) IFR: Aletli uçuş kurallarını veya koşullarını,
n) IR: Aletli uçuş yetkisini,
o) IRE: Aletli uçuş yetkisi kontrol pilotluğunu,
ö) IRI: Aletli uçuş yetkisi öğretmenini,
p) JAA: Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliğini,
r) JAR-FCL: Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliğinin yayımlamış olduğu Uçuş Ekibi Lisanslandırması düzenlemelerini,
s) JAR-OPS: Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliğinin yayımlamış olduğu hava aracı operasyonlarına ilişkin kuralları,
ş) JAR-STD: Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliğinin yayımlamış olduğu sentetik eğitim cihazlarına ilişkin kuralları,
t) MCC: Uçuş ekibi işbirliğini,
u) MCCI : Uçuş ekibi işbirliği öğretmeni,
ü) MPA: Çok pilota sertifikalı uçağı,
v) OML: Operasyonel çoklu uçuş ekibi kısıtlamasını,
y) OSL: Operasyonel emniyet pilotu kısıtlamasını,
z) PF: Uçan pilotu,
aa) PICUS: Gözetim altındaki sorumlu pilotu veya bu şekilde yapılan uçuş süresini,
bb) PNF: Uçmayan pilotu,
cc) PPL: Hususi pilot lisansını,
çç) R/T: Telsizle haberleşme yetkisini,
dd) SFE: Sentetik uçuş kontrol pilotluğunu,
ee) SFI: Sentetik uçuş öğretmenini,
ff) SHGM: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü,
gg) SPA: Tek pilota sertifikalı uçağı,
ğğ) SPIC: Uçuştan sorumlu öğrenci pilotu veya bu şekilde yapılan uçuş süresini,
hh) TRE: Tip intibak yetkisi kontrol pilotluğunu,
ıı) TRI: Tip intibak yetkisi öğretmenini,
ii) TRTO: Tip intibak eğitim organizasyonunu,
jj) VFR: Görerek uçuş kurallarını veya koşullarını, ifade eder.

(3) Bu Yönetmelikte belirtilmeyen tanım ve kısaltmalar için ülkemizin üyesi bulunduğu uluslararası sivil havacılık kuruluşları tarafından yayımlanan dokümanlarda belirtilen tanımlar geçerlidir.

İKİNCİ BÖLÜM

Genel Esaslar

Uygulama

MADDE 5 – (1) Bu Yönetmelikte belirtilen koşullar bu Yönetmeliğin yayımı tarihinden itibaren lisans, yetki, yetkilendirme, onay veya sertifika müracaatları ile tüm eğitim, test ve sınav düzenlemelerine uygulanır.

(2) Bu Yönetmelikte geçen lisanslar, yetkiler, yetkilendirmeler, onaylar veya sertifikalar JAR-FCL'e göre düzenlenmiş lisanslar, yetkiler, yetkilendirmeler, onaylar ya da sertifikalar anlamındadır. Diğer durumlarda, bu dokümanların ICAO veya milli usullere göre tanzim edildiği belirtilmiştir.

(3) Lisans, yetki, yetkilendirme, onay ya da sertifikaların karşılıklı tanınması hususunda JAA üye devletinden bahsedildiğinde bu JAA tam üyesi ve karşılıklı tanıma kapsamındaki devlet ve bu devletin JAR-FCL'e göre yaptığı işlem ve belgeler anlaşılır.

(4) Bu Yönetmelikte bahsi geçen tüm sentetik eğitim cihazları, yürütülecek egzersizler için JAR-STD içeriğinde açıklanmış olan gereklere uyumlu ve SHGM tarafından onaylı olmalıdır.

(5) JAA üyesi ülkeler dışında alınan eğitimlere istinaden tanzim edilmiş lisansların imtiyazları ve yetkiler, gerekli eğitimlerin bu Yönetmeliğin 19 uncu maddesindeki esaslarına uygun olarak onaylanmış bir

eğitim organizasyonunda alınmadıkça, belge üzerine işlenmek suretiyle sadece Türk hava aracı tescilindeki uçaklarda sınırlandırılır.

Uçuş ekibi üyesi olarak yetkilendirme

MADDE 6 – (1) Türk sivil hava aracı tescilinde kayıtlı bir uçağın uçuş ekibi üyesi olarak görev yapacak personel, icra edilecek göreve uygun ve geçerli yetki veya yetkiler içeren;

- a) Bu Yönetmelik hükümlerine göre düzenlenmiş bir lisansa veya
- b) Bu Yönetmeliğin 65 inci maddesine göre verilmiş özel yetkilendirmeye veya
- c) JAA üyesi bir devlet tarafından tanzim edilmiş geçerli bir JAR-FCL lisansına veya
- ç) Yabancı bir ülke tarafından ICAO Ek-1'e göre düzenlenmiş ve SHGM tarafından validasyonu yapılmış lisansa sahip olması gerekir.

(2) Lisans veya yetki sahibi bir kişi, lisansının veya yetkisinin kendisine tanıdığı imtiyazlardan başkasını kullanamaz.

(3) Bir başvuru ya da lisans sahibinin bu Yönetmelikteki veya lisansı tanzim eden ülkenin milli mevzuatındaki ilgili koşulları daha önceden veya hâlihazırda karşılamadığı tespit edildiğinde, SHGM ilgili prosedürlere uygun olarak herhangi bir lisans, yetki, yetkilendirme, onay veya sertifikanın imtiyazlarını sınırlandırır, askıya alır veya iptal eder.

(4) Bir başvuru sahibinin veya JAA üyesi bir devlet tarafından verilmiş JAR-FCL lisansı sahibinin JAR-FCL, bu yönetmelik veya ilgili diğer Türk mevzuatı hükümlerini daha önceden veya hâlihazırda yerine getirmediği tespit edilirse; SHGM durumu lisansı tanzim eden devlete ve JAA Merkezi Lisans Bölümüne bildirir. SHGM, bu şekilde bildirdiği başvuru veya lisans sahibi kişiyi emniyet sebebiyle Türk sivil hava aracı tescilinde kayıtlı uçaklarda veya Türk hava sahasındaki herhangi bir uçakta pilotluk yapmaktan men eder.

(5) **(Ek:RG-31/12/2007-26743-2.Mükerrer)** Personel Lisanslandırması konulu ICAO Ek-1'deki dil gereksinimlerine paralel olarak, 5/3/2008 tarihinden itibaren, lisans başvurusunda bulunanlar veya lisans sahipleri, telsiz haberleşmelerinde kullanılan dilde konuşma ve anlama yeteneğini göstermelidir. Sağlanması gereken dil yeterliliği, ICAO dil yeterliliği derecelendirme cetveline göre en az operasyonel seviye (seviye 4) olmalıdır.

(6) **(Ek:RG-31/12/2007-26743-2.Mükerrer)** Telsiz haberleşmesinde kullanılan dil normal olarak uçuş yapılan hava sahasındaki yer istasyonunca kullanılan dil veya İngilizce olabilir.

(7) **(Ek:RG-31/12/2007-26743-2.Mükerrer)** Mevcut ölçme ve değerlendirme metodlarına bağlı olarak SHGM, 5/3/2008'ten önce lisans sahibi olanlardan İngilizce ve/veya diğer dillerde telsizle haberleşme yetkisi olanlara, ilgili dilde operasyonel seviye (seviye 4)'de dil yeterliliği verebilir ve lisanslarına işleyebilir.

(8) **(Ek:RG-31/12/2007-26743-2.Mükerrer)** Dil yeterliliği konusundaki eğitim, sınav ve buna ilişkin diğer uygulamaların usul ve esasları SHGM tarafından belirlenir.

Lisans, yetki, yetkilendirme, onay ve sertifikaların kabulü

MADDE 7 – (1) JAA üyesi devletlerce JAR-FCL ve ilgili prosedür şartlarına göre verilen lisanslar, yetkiler, yetkilendirmeler, onaylar ve sertifikalar, SHGM tarafından ilave koşul istenmeden kabul edilir. Ancak, bu belgelerin imtiyazlarını kullanmadan önce SHGM'den yazılı izin alınır. SHGM bu izni vermeden ilgili ülkeden lisans, yetki, onay, yetkilendirme veya sertifikaların geçerliliğini teyit eder.

(2) JAA üyesi olmayan bir devlet tarafından verilen bir lisans SHGM'nin inisiyatifiyle Türk sivil hava aracı tescilinde kayıtlı bir uçakta kullanım için validasyon yapılabilir. Validasyona ilişkin gereksinimler Ek-2'de belirtilmiştir.

(3) Asıl lisansın geçerli olması koşuluyla, JAA üyesi olmayan bir devlet tarafından verilen profesyonel pilot lisansının veya aletli uçuş yetkisi içeren PPL'nin validasyon süresi, düzenleme tarihinden itibaren bir yılı geçemez. Verilen validasyonun, başka bir JAA üyesi devlet tescilinde kayıtlı uçaklarda geçerli olabilmesi, SHGM'nin diğer JAA üyesi ülkeyle olan anlaşmasına ve JAA içinde uygun görülen durumlara bağlıdır. SHGM tarafından validasyon verilerek geçerli kılınan bir lisansın kullanıcısı, bu Yönetmelik hükümlerine tabidir.

(4) Türk tescilinde kayıtlı bulunan bir uçağın, JAA üyesi olmayan bir devletteki işleticiye kiralanması halinde, kiralayan işleticinin bağlı olduğu devletin; JAR-OPS 1.165'e uygun olarak teknik ve/veya operasyona ait denetim sorumluluğunu kabul etmesi şartıyla kiralama süresince bu maddenin ikinci ve üçüncü fıkrasında belirtilen şartlar uygulanmaz. JAA üyesi olmayan devlet işleticisinin uçuş ekibi lisanslarına SHGM tarafından validasyon verilebilir. Bu şekilde verilen validasyon, kiraya veren Türk işleticisinin wet-lease veya başka tür bir anlaşma yoluyla operasyona direkt veya dolaylı olarak dâhil olmaması kaydıyla, kiralayan şirketin operasyonlarında sadece kiralama süresi ve kiralanan uçak için geçerlidir.

(5) JAA üyesi olmayan bir devlet tarafından ICAO Ek-1 hükümlerine göre tanzim edilmiş ve öğretmenlik yetkisi veya kontrol pilotluğu yetkilendirmesi içeren bir pilot lisansının, Türk tescilindeki bir uçakta gösterim, işletme, ferry veya test uçuşu gerçekleştirmek üzere,

a) lisans sahibinin sözkonusu görevler için kendi ülkesinde geçerli olan uygun bir lisans, sağlık sertifikası, tip yetkisi ve diğer niteliklere haiz olması,

b) bir uçak üreticisi tarafından istihdam ediliyor olması,

c) ilk defa verilecek tip yetkisi için uçuş eğitimi ve testi, işletici pilotlarının başlangıç hat uçuşlarına nezaret, teslim veya nakil uçuşu, başlangıç hat uçuşu, uçuş gösterimleri veya uçuş testleri icra etmeye sınırlandırılmış olması,

koşullarıyla SHGM tarafından en fazla 1 yıl için olmak üzere, Ek-2'deki diğer şartlar yerine getirilmeden validasyonu veya özel yetkilendirmesi yapılabilir. Böyle bir pilot, hat uçuşu icra ederken veya hat uçuşuna nezaret ederken SHGM tarafından belirlenen ilgili JAR-OPS gerekliliklerini de yerine getirir.

(6) JAA üyesi olmayan bir devlet tarafından verilen profesyonel bir pilot lisansı ve/veya IR; SHGM ile JAA üyesi olmayan devletler arasında karşılıklılık esasına dayanan bir anlaşma olması ve Türkiye Cumhuriyeti Devleti ile JAA üyesi olmayan devletin eğitim ve test gereksinimlerinin eşit emniyet düzeyini garanti etmesi şartıyla JAR-FCL lisansına çevrilebilir. Bu amaçla varılmış herhangi bir anlaşma; SHGM ile JAA üyesi olmayan devlet tarafından periyodik olarak gözden geçirilir. Böyle bir anlaşma uyarınca çevirme işlemi sonunda tanzim edilen lisansa, JAA üyesi olmayan devlet tarafından verilmiş lisansa dayanılarak tanzimi edildiği yazılır. Diğer JAA üyesi ülkeler bu şekilde tanzim edilmiş bir lisansı kabul etmeye zorlanamaz. Anlaşma olmadığı durumlarda bu Yönetmeliğin 8 inci maddesindeki hükümler uygulanır.

(7) JAA üyesi olmayan bir devlet tarafından ICAO Ek-1'e göre tanzim edilmiş geçerli bir PPL(A), CPL(A) ya da ATPL(A) sahibine,

- a) en az ikinci sınıf JAR-FCL sağlık sertifikasına sahip olması,
- b) SHGM tarafından kabul edilecek R/T imtiyazına sahip olması,
- c) 100 saatten fazla uçuş tecrübesi olması,
- ç) Hava hukuku ile insan performansı ve limitleri derslerinden yapılacak yazılı sınavda başarılı olması,
- d) Bu Yönetmelik hükümlerine göre yapılacak PPL(A) yetenek testinden başarılı olması,
- e) Bu Yönetmeliğin ikinci kısmı beşinci bölümündeki ilgili sınıf/tip yetkisi şartlarını yerine getirmesi, koşuluyla tek pilotlu uçak sınıf/ tip yetkisi olan bir JAR-FCL PPL(A) düzenlenebilir.

(8) Bu Yönetmelik hükümlerinden farklı koşullara bağlı olarak tanzim edilmiş bir lisansın XIII üncü bölümünde bu farklılık belirtilir.

JAA üyesi olmayan ülke lisansı sahiplerine tanınacak krediler

MADDE 8 – (1) JAR-FCL'e göre lisans ve IR almak için başvuran adaylar, JAA üyesi olmayan bir ülke tarafından ICAO Ek-1'e uygun olarak düzenlenmiş en azından başvurduğu lisansın eşdeğerine sahip olması koşuluyla, Yönetmelikteki tüm gereklilikleri yerine getirmek zorundadır. Bu durumdaki adaylar için kurs süresi, ders sayısı ve belli eğitim saatleri azaltılabilir.

(2) Çok pilotlu uçaklarda sorumlu pilot veya ikinci pilot olarak 1500 saat uçuş tecrübesi ve ATPL(A) yetenek testi için kullanılacak geçerli bir çok pilotlu tip yetkisi olan ICAO Ek-1'e göre düzenlenmiş ATPL(A) sahipleri, teorik sınavlarına başlamadan ve yetenek testine girmeden önce gitmesi gereken onaylı eğitimden muaf tutulabilir.

(3) JAA üyesi olmayan bir ülke tarafından ICAO Ek-1'e uygun olarak düzenlenmiş lisans ve/veya IR sahiplerine, JAR-FCL göre lisans veya IR almak için başvurduklarında tanınacak kredilere ilişkin hususlar SHGM tarafından çıkarılacak talimat ile belirlenir.

Özel amaçlı yetkilendirmeler ve yetkiler

MADDE 9 – (1) Aletli meteorolojik koşullar (IMC) uçuşu, yelken kanat, paraşütçülerin atılması, akrobasi uçuşu gibi özel amaçlı yetkilendirme/yetki ile ilgili hususlar, sadece Türk hava sahasında geçerli olmak üzere SHGM tarafından belirlenir. Bu amaçla verilmiş özel yetkilendirme/yetkinin diğer JAA ülkeleri hava sahasında kullanımı için, söz konusu ülkelerle muvafakate varılması veya mevcut iki taraflı anlaşmanın olması gerekir.

Askeri pilotların ve askeri uçuş eğitimi almış personelin kredilendirilmesi

MADDE 10 – (1) Bu yönetmelikteki lisans ve yetkiler için başvuruda bulunan askeri uçucu personel ile askeri uçuş eğitimi almış personelin askeri hizmette kazanılan bilgi, tecrübe ve yetenekleri bu Yönetmelikteki ve JAR-FCL'deki ilgili gereksinimler doğrultusunda kredilendirilir. Kredilendirme ve lisanslandırmayla ilgili izlenecek usuller Milli Savunma Bakanlığının görüşü alınmak suretiyle SHGM tarafından çıkarılacak talimat ile belirlenir ve bu usuller JAA'ye bildirilir.

(2) Bu maddede belirtilen hususlara göre tanzim edilmiş bir lisansın imtiyazı sadece Türk sivil hava aracı tesciline kayıtlı uçaklarla sınırlı tutulur. Bu tahdidin kaldırılması için lisans sahibi bu Yönetmeliğin Ek-1'inde belirtilen koşulları yerine getirmelidir.

Lisansların ve yetkilerin geçerliliği

MADDE 11 – (1) Bir lisans sahibi, bu Yönetmelikte lisansı ile ilgili belirtilmiş olan şartları yerine getirmeyerek, yeterliliğini korumadıkça, SHGM tarafından verilen herhangi bir lisans veya yetki ile kendisine tanınan imtiyazları kullanamaz.

(2) Bir lisansın geçerliliği, içindeki mevcut yetkilerin ve sağlık sertifikasının geçerlilik süresi ile belirlenir.

(3) Bir pilot, sahip olduğu imtiyazları kullanabilmek için geçerli lisansını, geçerli sağlık sertifikasını ve kimliğini ispatlayacak fotoğraflı ve muteber bir belgeyi yanında bulundurur.

(4) Lisans tanzimi, temdidi ya da yenilenmesi esnasında bir yetkinin geçerlilik süresi gerektiğinde, SHGM'nin inisiyatifinde Lisansın bittiği takvim ayının son gününe kadar uzatılabilir, ancak söz konusu geçerlilik tarihi aynı kalır.

(5) Lisans en fazla 5 yıllık olarak tanzim edilir. Bu 5 yıllık süre içinde lisans;

a) Bir yetkinin ilk defa tanziminde ya da yenilenmesinden sonra,

b) Lisansın XII nci bölümü dolduğunda,

c) İdari bir nedenle,

ç) SHGM'nin inisiyatifine bağlı olarak, bir yetki temdit edildiğinde,

SHGM tarafından yeniden düzenlenir.

(6) Yeni lisans tanzim edilirken geçerli yetkiler SHGM tarafından yeni lisansa transfer edilir. Lisans sahibi lisansın yeniden tanzimi için SHGM'ye başvurur. Başvuruda gerekli dökümanlar hazır bulundurulur.

Pilotların son dönem tecrübeleri

MADDE 12 – (1) Bir pilot, son 90 gün içerisinde aynı tip/sınıf uçakta ya da simülatörde en az 3 kalkış ve iniş icra etmemişse, yolcu taşıyan bir uçakta sorumlu pilot veya ikinci pilot olarak görev yapamaz.

(2) Lisansında geçerli IR(A) olmayan bir pilot, son 90 gün içerisinde bu maddenin birinci fıkrasında istenen uçuşlardan en az bir kalkış ve iniş icra etmemişse sorumlu pilot olarak uçuramaz. Yolcu taşıyan bir uçakta gece şartlarında sorumlu pilot olarak görev yapamaz.

Testlerin yapılmasıyla ilgili düzenlemeler

MADDE 13 – (1) SHGM, kendi adına yetenek testlerini ve yeterlilik kontrollerini yürütecek uygun nitelikteki kişileri belirleyerek kontrol pilotu olarak yetkilendirir. Kontrol pilotlarında aranacak vasıflar bu Yönetmeliğin üçüncü kısım sekizinci bölümünde belirtilmiştir. Kontrol pilotlarına ilişkin diğer hususlar SHGM tarafından çıkarılacak bir talimat ile belirlenir. Kontrol Pilotlarının sorumlulukları ve imtiyazları SHGM tarafından kendilerine bizzat yazılı olarak bildirilir.

(2) SHGM, gerekli olan kontrol pilotlarının sayısını; işletmelerde ve organizasyonlarda görev yapan pilotların sayısına ve bu işletmelerin ve organizasyonların yerleşik adreslerinin bölgelere göre yoğunluğunu dikkate alarak belirler.

(3) SHGM, Kontrol pilotlarının hangi yetkilere sahip olduğunu gösteren bir liste tutar. Bu listeyi ülkede bulunan TRTO, FTO, tescilli kuruluşlara ve JAA'ye bildirir, ayrıca internet sayfasında yayınlar. Kontrol pilotlarının yetenek testleri için görevlendirilmesinde izlenecek usuller SHGM tarafından çıkarılacak bir talimat ile belirlenir.

(4) SHGM, pilot adaylarını ATPL(A) yetenek testi için atadığı kontrol pilotları konusunda bilgilendirir.

(5) Kontrol pilotları, SHGM'nin yazılı izni olmadıkça, kendilerinin uçuş eğitimi verdikleri lisans veya yetki için adayları teste tabi tutamaz.

(6) Lisans veya yetki almak için yapılacak yetenek testinden önce aday entegre kurslar hariç ilgili teorik bilgi sınavını geçmiş olmalıdır. Teorik bilgi sınavına yönelik eğitim daima ilgili yetenek testlerinden önce tamamlanmış olmalıdır. ATPL tanzimi hariç, diğer yetenek test veya testlerine girecek aday; ilgili test veya testlere, adayın eğitiminden sorumlu olan organizasyon tarafından sevk edilir.

Tıbbi uygunluk

MADDE 14 – (1) Bir lisansın imtiyazlarını kullanmak veya başvuruda bulunmak için lisans ya da başvuru sahibinin SHGM tarafından veya SHGM'ce yetkilendirilmiş bir havacılık tıp merkezi tarafından verilmiş, lisans imtiyazlarına uygun sınıfta, geçerli bir sağlık sertifikasına sahip olmalıdır.

(2) Sağlık sertifikası sahibi, ilgili lisansın imtiyazlarını kullanabilmek için ruhsal ve fiziksel açıdan yeterli uygunlukta olmalıdır.

(3) Sağlık sertifikası, muayenenin tamamlanmasından sonra sağlık şartlarına uygunluk halinde SHGM veya SHGM'ce yetkilendirilmiş havacılık tıp merkezi tarafından düzenlenir.

(4) Adayın ya da lisans sahibinin sağlık yönünden uygun olup olmadığı, ya da kararın SHGM'ye bırakıldığı gibi hususlar yetkili havacılık tıp merkezleri tarafından SHGM'ye ve adaya veya lisans sahibine bildirilir.

(5) Yetkili havacılık tıp merkezi lisansın imtiyazlarını ve/veya uçuş eğitimini kısıtlayabilecek durumları SHGM'ye ve adaya veya lisans sahibine bildirir.

(6) (**Değişik:RG-31/12/2007-26743-2.Mükerrer**) Sağlık sertifikalarının geçerlilik süresi, JAR FCL 3 ve SHT-3 hükümlerine göre belirlenir.

(7) (**Değişik:RG-31/12/2007-26743-2.Mükerrer**) Sağlık sertifikalarının geçerlilik süresi, klinik olarak gerekli olan durumlarda SHGM veya SHGM tarafından yetkilendirilmiş havacılık tıp merkezleri veya SHGM tarafından yetkilendirilmiş uçuş tabipleri tarafından azaltılabilir.

(8) Bir CPL ya da ATPL sahibinin 1 inci sınıf sağlık sertifikası şartlarını tam olarak karşılamadığı ancak, görev yapamaz duruma gelme riskinin kabul edilebilir limitler içinde değerlendirildiği durumlarda lisansa "ikinci pilot olarak ya da nitelikli ikinci pilot ile birlikte geçerlidir" anlamında "operasyonel çoklu uçuş ekibi kısıtlaması (OML)" işlenir. Bu kısıtlama çok pilotlu operasyonlarda kullanılır ve yalnızca SHGM tarafından konulur ya da kaldırılır. Bu kısıtlamaya sahip bir pilotun söz konusu uçak tipinde görev yapabilmesi için, diğer pilotun aynı tipte nitelikli, 60 yaşını geçmemiş ve OML kısıtlamasına sahip olmaması gerekir.

(9) Emniyet pilotu, çift kumandalı uçakta bulunan ve söz konusu uçak sınıfı/tipinde sorumlu pilot olabilecek nitelikte ve "operasyonel emniyet pilotu kısıtlaması (OSL)"na tabi 2 nci sınıf sağlık sertifikasına sahip sorumlu pilotun görevi yapamaz duruma gelmesi durumunda kontrolü alacak pilottur. OSL, sadece SHGM tarafından konulur ya da kaldırılır ve 2 nci sınıf sağlık sertifikası için uygulanır.

(10) Sağlık sertifikalarına ilişkin diğer hususlar SHGM tarafından belirlenir.

Tıbbi uygunlukta azalma

MADDE 15 – (1) Sağlık sertifikası sahipleri, lisanslarının ve ilgili yetki veya yetkilendirmelerinin imtiyazlarını, bu imtiyazları emniyetli bir şekilde kullanamaz duruma sokacak sağlık yönünden herhangi bir bozulmayı fark ettikleri herhangi bir zamanda kullanamazlar.

(2) Sağlık sertifikası sahipleri, görevlerini emniyetle yerine getirmelerinde herhangi bir olumsuz etkisi olmadığından tamamen emin olmadıkça, reçeteli ya da reçetesiz herhangi bir ilaç alamaz ve tedavi sürecine giremez. Eğer şüphe varsa SHGM'den veya yetkili havacılık tıp merkezinden tavsiye alınmalıdır.

(3) Sağlık sertifikası sahipleri;

- a) 12 saatten fazla hastane veya klinikte kalma,
- b) Ameliyat veya invazif işlem,
- c) Düzenli ilaç kullanımı,
- ç) Düzenli gözlük veya lens kullanımına ihtiyaç,

durumlarında gecikmeksizin SHGM'ye veya yetkili havacılık tıp merkezine başvurarak tavsiye alınmalıdır.

(4) Sağlık sertifikası sahipleri;

- a) Uçuş ekibi üyesi olarak görevlerini yapmayı engelleyici önemli bir yaralanma veya sakatlanma,
- b) Uçuş ekibi üyesi olarak görevlerini yapmayı engelleyici 21 gün veya daha fazla süren herhangi bir hastalık,

ç) Hamilelik,

hallerinde durumu gecikmeksizin SHGM'ye yazılı olarak bildirmelidir. Bu hallerde sağlık sertifikası askıya alınmış olarak kabul edilir.

(5) Yaralanma, sakatlanma veya hastalık halinde SHGM tarafından yapılan düzenlemelere göre muayene edilen ve muayene sonucu uçuş ekibi üyesi olarak çalışmasında sakınca görülmeyen veya SHGM'nin koşulları uygun görerek muayeneden muaf tuttuğu kişinin sağlık sertifikasının askıya alınma işlemi kaldırılır.

(6) Hamileliğin bitiminde yapılan muayene ve kontroller sonucu uçuş ekibi üyesinin çalışmasına mani bir durum olmadığı ve görevine başlayabileceği uygun görülürse, sağlık sertifikasının askıya alınma işlemi SHGM tarafından kaldırılır.

Özel durumlar

MADDE 16 – (1) Başvuru sahipleri, Yönetmelik uygulamalarının yetersiz kaldığı veya yeni eğitim ve test kavramlarının geliştirilmesinin gereksinimleri karşılamadığı durumlarda geçici muafiyet için SHGM'ye başvurabilir. Muafiyet ancak eşdeğer bir emniyet düzeyinin ortaya çıkmasını sağlıyorsa onaylanabilir. Bu şekilde verilecek muafiyet en fazla 6 aylık olabilir.

(2) 6 aydan daha fazla verilecek uzun dönemli muafiyetlere onay, yalnızca JAA lisans komitesi LST'de varılacak bir anlaşmayla uygulanabilir.

Uçuş süresinin kredilendirilmesi

MADDE 17 – (1) Bu Yönetmelikte aksi belirtilmedikçe, bir lisans veya yetkiye yönelik kredilendirilecek uçuş süresi; lisans veya yetkinin istendiği hava aracı kategorisinde uçulmuş süre olmalıdır.

(2) Sorumlu Pilot ya da Eğitimdeki Pilot:

a) Lisans veya yetki için başvuran bir adayın yalnız uçuş, çift kumanda eğitimi süresi ve sorumlu pilot olarak uçtukları sürelerin tümü lisans ya da yetki için istenen toplam uçuş süresi açısından kredilendirilir.

b) Entegre havayolu nakliye pilotu uçuş eğitim kursunu tamamlayan bir aday, ATPL(A), CPL(A), çok motor tip veya sınıf yetkisi için gerekli olan sorumlu pilot uçuş süresi açısından; uçuştan sorumlu öğrenci pilot olarak uçtuğu aletli uçuş süresinin 50 saate kadarı ile kredilendirilir.

c) Entegre CPL/IR uçuş eğitim kursunu tamamlayan bir aday, CPL(A) ve çok motor tip veya sınıf yetkisi için gerekli olan sorumlu pilot uçuş süresi açısından; uçuştan sorumlu öğrenci pilot olarak uçtuğu aletli uçuş süresinin 50 saate kadarı ile kredilendirilir.

(3) İkinci Pilot:

a) Lisans sahibi bir pilot, daha üst seviyedeki bir lisansı almak için gerekli olan toplam uçuş süresi açısından; ikinci pilot olarak uçmuş olduğu sürenin tümü ile kredilendirilir.

b) Lisans sahibi bir pilot, sorumlu pilotun gözetiminde sorumlu pilotun işlev ve görevlerini ikinci pilot olarak yerine getirerek uçuş görevini yaptığında, gözetim metodunun SHGM tarafından benimsenmesi şartıyla, daha üst seviyedeki bir pilot lisansı almak için gereken toplam uçuş süresi açısından gözetim altında yapılan bu uçuş süresinin tamamı ile kredilendirilir.

Teorik bilginin kredilendirilmesi

MADDE 18 – (1) IR(H) sahibi bir kişi, IR(A) için gerekli teorik bilgi eğitimi ve sınavlarından muafır.

(2) Aşağıdaki lisans sahipleri konuyla ilgili köprü eğitimini tamamlamaları ve köprü sınavlarını geçmeleri koşuluyla geriye kalan teorik bilgi eğitimi ve sınav gereksinimlerinden muafır:

a) PPL(A) için başvuran helikopter lisansı sahibi,

b) CPL(A) veya ATPL(A) için başvuran VFR kısıtlaması olmayan ATPL(H) sahibi,

c) CPL(A) için başvuran VFR kısıtlaması olan ATPL(H) ya da CPL(H) sahibi.

(3) ATPL(A) teorik bilgi sınavını geçen bir kişi PPL(A), CPL(A) ve IR(A) teorik bilgi gereksinimleri ile kredilendirilir.

(4) CPL(A) teorik bilgi sınavını geçen bir kişi PPL(A) teorik bilgi gereksinimleri ile kredilendirilir.

(5) İnsan Performansı ve Limitleri dersinden geçmiş bir CPL(A) veya CPL(H) sahibi, 131 inci maddedeki limitler dahilinde olması koşuluyla IR(A) sınavlarında aynı dersten muafır.

(6) İnsan Performansı ve Limitleri dersinden geçmiş bir IR(A) veya IR(H) sahibi, 131 inci maddedeki limitler dahilinde olması koşuluyla CPL(A) sınavlarında aynı dersten muafır.

Eğitim kuruluşları ve tescilli kuruluşlar

MADDE 19 – (1) Lisans ve ilgili yetki eğitimi vermek isteyen ve ana iş merkezi ve kayıtlı ofisi Türkiye içinde bulunan uçuş eğitim organizasyonlarının yetkilendirilmeleri ile ilgili hususlar bu Yönetmeliğin beşinci kısmında açıklanmıştır. Eğitimin bir bölümü JAA üyesi olmayan bir ülkede, Yönetmeliğin ilgili hususlarına ve SHGM'nin belirleyeceği diğer koşullara uygun olarak gerçekleştirilebilir.

(2) Lisans ve ilgili yetki eğitimi vermek isteyen ve ana iş merkezi ve kayıtlı ofisi JAA üye ülkeleri dışında bulunan uçuş eğitim organizasyonlarına;

a) Eğer SHGM ve FTO'nun ana iş merkezinin ve kayıtlı ofisinin bulunduğu diğer ülke sivil havacılık otoritesi arasında, onay sürecine SHGM'nin katılımını ve FTO'nun denetimini sağlayacak bir anlaşmaya varılmışsa ya da,

b) SHGM, yeterli düzeyde kontrol ve denetlemeyi taahhüt ediyorsa, ilgili ilave gereksinimler karşılanıyorsa ve SHGM tarafından idari usulleri JAA tarafından kabul edilen bir onay süreci izleniyorsa, bu Yönetmelik hususlarına ve SHGM'nin belirleyeceği diğer hususlara göre onay verilebilir.

(3) Tip yetki eğitimi vermek isteyen TRTO'ların yetkilendirilmeleri ile ilgili hususlar bu Yönetmeliğin beşinci kısmındaki hükümler uygulanır.

(4) JAA üyesi olmayan bir ülkede bulunan TRTO'lara, JAR-FCL ve bu Yönetmelikteki gereksinimlerin ve SHGM'nin belirleyeceği şartların yerine getirilmesi koşuluyla onay verilir.

(5) Sadece PPL eğitimi vermek isteyen kuruluşlar, bu amaçla SHGM tarafından tescilli kuruluş olarak yetkilendirilir.

Yaş kısıtlaması

MADDE 20 – (1) 60 yaşını dolduran bir pilot,

a) Çok pilotu gerektiren operasyonlarda uçuş ekibinin bir üyesi olmadıkça ve

b) Bu pilot, uçuş ekibi içinde 60 yaşını doldurmuş tek pilot olmadıkça ticari hava taşımacılığındaki hava aracının pilotu olarak görev yapamaz.

(2) 65 yaşını doldurmuş bir pilot ticari hava taşımacılığıyla ilgili bir hava aracının pilotu olamaz.

Lisansı düzenleyen ülke

MADDE 21 – (1) Lisans başvurusunda bulunana bir aday, lisans alabilmek için gerekli bütün şartların yeterli düzeyde karşıladığını SHGM'ye göstermelidir.

(2) SHGM ile JAA üyesi bir ülkenin sivil havacılık otoritesinin anlaşması halinde, anlaşma yapılan ülkenin sivil havacılık otoritesinin sorumluluğu altında eğitime başlamış olan bir aday, SHGM'nin sorumluluğunda eğitim gerekliliklerini tamamlayabilir. Bu anlaşma aşağıdaki hususları içerir:

a) Teorik bilgi eğitimi ve sınavlar,

b) Sağlık muayenesi ve değerlendirme,

c) Uçuş eğitimi ve testi.

(3) SHGM ve diğer ülkenin sivil havacılık otoritesi "lisansı düzenleyen ülke" hususunda anlaşıp karar verirler.

(4) İlave yetkiler, bu Yönetmelik ve JAR-FCL hükümlerine göre başka bir JAA üyesi devlette alınabilir. Bu yetkiler lisansı tanzim eden devlet tarafından lisansa işlenir.

(5) İdari kolaylık açısından, örneğin temdit için, işi ve ikameti Türkiye’de olan bir lisans sahibi diğer JAA ülkesi tarafından verilen lisansını Türkiye’ye transfer edebilir. Türkiye, bu durumda lisansı düzenleyen ülke statüsünü alır ve bu maddenin birinci bendinde belirtilen lisans verilmesine yönelik sorumluluğu üzerine almış olur. Böyle bir talepte, SHGM diğer ülke sivil havacılık otoritesinden lisans sahibi hakkında gerekli gördüğü tüm kayıtları alır. Benzer şekilde Türkiye’de tanzim edilen bir lisansın sahibi, lisansını diğer JAA üyesi devlete transfer edilebilir.

(6) Bir pilot, aynı anda sadece bir JAR-FCL uçak lisansına ve sadece bir sağlık sertifikasına sahip olabilir.

Uçuş ekibi lisans formatı ve özellikleri

MADDE 22 – (1) Bu Yönetmelik hükümlerine göre SHGM tarafından verilen uçuş ekibi lisansları Ek-3’te açıklanan formata ve aşağıdaki özelliklere uygunluk gösterir.

(2) Roma rakamları ile yazılacak aşağıdaki konu numaraları, konu başlığıyla birlikte basılır:

a) (I) Lisansı düzenleyen ülke,

b) (II) Lisansın ismi, ilk tanzim tarihi ve TR ülke kodu,

c) (III) TR koduyla başlayıp, rakam ve yazı karakterleriyle devam eden lisans numarası,

ç) (IV) Lisans sahibinin adı,

d) (V) Lisans sahibinin adresi,

e) (VI) Lisans sahibinin milliyeti,

f) (VII) Lisans sahibinin imzası,

g) (VIII) Tanzim eden kurum olarak "SHGM" ve başka bir ülke tarafından düzenlenen bir lisansın temel alınarak tanzim edilmesi gibi özel durumlar,

ğ) (IX) İlk tanzim tarihinden itibaren en fazla 5 yıl olmak üzere lisansın geçerliliği ve imtiyazlara ilişkin yetkilendirmeler,

h) (X) Lisansı veren memurun imzası ve veriliş tarihi,

i) (XI) SHGM mührü,

ı) (XII) Son geçerlilik tarihleriyle birlikte sınıf, tip, öğretmen, aletli uçuş, R/T ve benzeri yetkiler. Bunlardan R/T imtiyazları ayrı bir sertifika olarak da düzenlenebilir.

j) (**Değişik:RG-31/12/2007-26743-2.Mükerrer**) (XIII) Dil yeterliliği seviyesi ile sağlık sertifikasında bulunan gözlük kullanma zorunluluğu ve benzeri kısıtlayıcı şartlar ve SHGM tarafından gerekli görülen ya da ICAO veya JAA kurallarınca yazılması gerekli diğer ayrıntılar.

(k) (**Değişik:RG-31/12/2007-26743-2.Mükerrer**) (XIV) Doğum tarihi ve yeri

(3) Kullanılan kağıt veya diğer materyal herhangi bir değişikliği veya silintiyi önleyecek veya derhal gösterecek şekilde olmalıdır. Form üzerinde yapılan herhangi bir ilave veya silinti SHGM tarafından açık bir şekilde onaylanır.

(4) Lisanslar, Türkçe, İngilizce ve gerektiğinde SHGM’nin uygun göreceği diğer dillerde yazılır.

(5) SHGM’den lisans almış olan tüm uçucu personel, ikametgah adresi değişikliği, işten ayrılma veya işyeri değişikliği durumlarını en geç 20 gün içinde SHGM’ye yazılı olarak bildirir.

Uçuş süresinin kaydedilmesi

MADDE 23 – (1) Pilot olarak uçulan tüm uçuşların ayrıntıları, SHGM onaylı logbook formatına uygun olarak kaydedilir. JAR-OPS 1 kapsamında uçulan uçuşların ayrıntıları ticari hava işletmesi tarafından sağlanan bilgisayar formatında kaydedilebilir. Bu durumda; ticari hava işletmesi, pilotun "tanıma" ve "fark" eğitimlerini de içeren tüm uçuş kayıtlarını tutmak ve istenildiğinde sunmak zorundadır. Uçuş kayıtları aşağıdaki bilgileri içermelidir:

a) İsim ve adres

b) Her uçuş için;

1) Sorumlu pilotun adı ve soyadı,

2) Uçuş tarihi (gün, ay, yıl),

3) Ayrılış ve varış yeri ve zamanı ("UTC" zamanları blok zaman olacak),

4) Uçağın tipi (yapım, model ve varyant) ve tescil işareti,

5) Uçağın tek motor veya çok motor olduğu,

6) Toplam uçuş süresi,

7) Kümülatif toplam uçuş süresi.

c) Her uçuş simülatörü ya da FNPT oturumu için;

1) Eğitim cihazının tipi ve numarası,

2) Sentetik eğitim cihazı,

3) Tarih (gün, ay, yıl),

4) Oturumun toplam süresi,

5) Kümülatif toplam süre.

d) Pilotun fonksiyonu;

1) Sorumlu pilot (Yalnız uçuş, uçuştan sorumlu öğrenci pilot veya gözetim altındaki sorumlu pilot süreleri dahil),

2) İkinci pilot,

3) Çift kumanda eğitimi,

4) Uçuş öğretmeni / Kontrol pilotu,

5) SPIC, PICUS, aletli uçuş süresi gibi özel fonksiyonların ayrıntılarını gösterecek bir sütun. Bir pilot, yalnızca aletleri referans olarak gerçek ya da benzetilmiş aletli uçuş şartları altında uçtuğu süreyi aletli uçuş süresi olarak kayıt edebilir.

e) Operasyon koşulları:

1) Gece

2) IFR.

(2) Lisans sahibi, sorumlu pilot olarak uçtuğu sürenin tamamını sorumlu pilot süresi olarak kaydedebilir.

(3) Pilot lisansı sahibi ya da aday, tüm yalnız uçuş süresini ve öğretmenin imzalaması koşuluyla sorumlu öğrenci pilot uçuş süresini sorumlu pilot süresi olarak kaydedebilir.

(4) Öğretmen yetkisi sahibi bir kişi, bir uçakta öğretmen olarak görev yaptığı sürenin tümünü hem öğretmen pilot süresi, hem de sorumlu pilot süresi olarak kaydedebilir.

(5) Kontrol pilotu yetkilendirmesi sahibi bir kişi uçakta pilot koltuğunda bulunduğu ve kontrol pilotu olarak görev yaptığı sürenin tümünü sorumlu pilot olarak kaydedebilir.

(6) Uçağın tip sertifikası ya da JAR-OPS gerekleri nedeniyle birden fazla pilotun gerektiği uçaklarda ikinci pilotun, sorumlu pilotun gözetiminde sorumlu pilot olarak görev yaptığı süre logbookta sorumlu pilot tarafından onaylandıktan sonra, ikinci pilot tarafından sorumlu pilot süresi olarak kaydedilebilir.

(7) Eğer lisans sahibi aynı gün içinde yaptığı uçuşlarda, her seferinde aynı ayrılış yerine dönüyor ve birbirini izleyen uçuş aralıkları 30 dakikayı geçmiyorsa bu uçuş serileri tek giriş olarak kaydedilebilir.

(8) Uçağın tip sertifikası ya da uçuşla ilgili düzenlemeler gereği birden fazla pilotun gerektiği uçaklarda pilot koltuğunda ikinci pilot olarak bulunan bir lisans sahibi, bu sürenin tamamını ikinci pilot uçuş süresi olarak kaydedebilir.

(9) Uzun uçuşlarda, yedek ikinci pilot, pilot koltuğunda görev aldığı süreyi ikinci pilot uçuş süresi olarak kaydedebilir.

(10) Bir aday tarafından bir lisans ya da yetki için uçuş eğitimi, aletli uçuş eğitimi, alet yer süresi gibi eğitimler eğitim uçuş süresi olarak kaydedilir ve bu eğitimleri veren ve yetkili/yetkilendirilmiş öğretmen tarafından onaylanır.

(11) Gözetim metodunun SHGM tarafından benimsenmesi koşuluyla, ikinci pilotun sorumlu pilot görev ve işlevlerinin tamamını sorumlu pilotun emniyet açısından müdahalesini gerektirmeyecek bir şekilde yerine getirerek sorumlu pilotun gözetimi altında uçtuğu süre sorumlu pilot süresi olarak kaydedilebilir. Bu süre sorumlu pilot tarafından onaylanır.

(12) Lisans sahibi veya öğrenci pilot, denetleme maksadıyla SHGM tarafından istenmesi halinde, uçuş sürelerinin kaydını yetkililere sunar.

(13) Öğretmenlerden gerekli yetkilendirmenin alındığının ispatı olarak bir öğrenci pilot, tüm yalnız seyrüsefer uçuşlarda logbookunu yanında taşımak zorundadır.

İKİNCİ KISIM Pilot Lisans ve Yetkileri

BİRİNCİ BÖLÜM Öğrenci Pilot Lisansı

Şartlar

MADDE 24 – (1) Öğrenci pilot lisansı için müracaatlarda aşağıdaki şartlar aranır:

a) İlk yalnız uçuşundan önce 17 yaşını tamamlamış olmak. Ancak entegre kurslara başlayacak adaylar için 16 yaşını tamamlamış olmak yeterlidir.

b) En az lise veya dengi okul mezunu olmak.

c) **(Değişik:RG-31/12/2007-26743-2.Mükerrer)** SHGM veya SHGM tarafından yetkilendirilen havacılık tıp merkezleri tarafından düzenlenmiş geçerli 1 inci veya 2 nci sınıf sağlık sertifikası sahibi olmak ve sağlık sertifikasında tek pilota sertifikalı uçaklarda sorumlu pilot olarak uçmasına engel kısıtlama bulunmamak.

ç) **(Ek:RG-31/12/2007-26743-2.Mükerrer)** 12/4/1991 tarihli ve 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanununda yer alan suçlardan, 1/3/1926 tarihli ve 765 sayılı mülga Türk Ceza Kanunu, 26/9/2004 tarihli ve 5237

sayılı Türk Ceza Kanunu veya diğer kanunlar uyarınca basit veya nitelikli zimmet, irtikap, rüşvet, hırsızlık, dolandırıcılık, sahtecilik, inancı kötüye kullanma, hileli iflas gibi yüz kızartıcı suçlar ile istimal ve istihlak kaçakçılığı dışında kalan kaçakçılık suçlarından, resmi ihale ve alım satımlara fesat karıştırma, kara para aklama veya Devletin şahsiyetine karşı işlenen suçlardan, Devlet sırlarını açığa vurma, Devletin egemenlik alametlerine ve organlarının saygınlığına karşı suçlardan, Devletin güvenliğine karşı suçlardan, Anayasal düzene ve bu düzenin işleyişine karşı suçlardan, milli savunmaya karşı suçlardan, Devlet sırlarına karşı suçlar ile casusluk, yabancı devletlerle olan ilişkilere karşı suçlardan, 765 sayılı mülga Türk Ceza Kanununun 384 üncü maddesinde yer alan nakliye ve muhabere vasıtaları aleyhindeki suçlar ve 5237 sayılı Türk Ceza Kanununun 223 üncü maddesinde yer alan ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması suçlarından veya 10/7/1953 tarihli ve 6136 sayılı Ateşli Silahlar ve Bıçaklar ile Diğer Aletler Hakkındaki Kanuna muhalefetten hüküm giymemiş olmak ve bunu gösteren Cumhuriyet Başsavcılıklarından alınacak arşiv kayıtlı Adli Sicil Belgesini SHGM'ye vermek.

Lisans verilme esasları

MADDE 25 – (1) Öğrenci pilot lisansı, pilot adaylarının lisans almaya esas teşkil edecek eğitimleri alabilmeleri için eğitime başlamadan önce tanzim edilir ve ön talep formu niteliği taşır. Öğrenci pilot lisansı ile sadece uçuş eğitimi amacıyla ve eğitim programına uygun olarak uçuşlar yapılabilir. Başvuru, ilgili kurs müdürlüğü tarafından gerekli belge ve bilgileri kapsayan talep formları ile SHGM'ye yapılır. Bu belge, bilgi ve formlar üzerinde değerlendirmeler yapılır ve durumu uygun olanların Öğrenci Pilot Lisansı düzenlenir.

Yalnız uçuş şartları

MADDE 26 – (1) Öğrenci pilotların ilk yalnız uçuşlarını yapabilmeleri için; uçuş eğitim programlarında, yalnız uçuştan önce gösterilecek tüm hareketler detaylı olarak yazılır ve yalnız uçuşa gönderilmeden önce gerekli tüm hareketlerin aday tarafından emniyetli bir şekilde yapılabildiğine uçuş öğretmenleri ve uçuş eğitim kurumlarınınca emin olunur ve bu durum kayıt altına alınır.

Yalnız seyrüsefer eğitimleri

MADDE 27 – (1) Pilot adaylarının eğitim planına uygun olarak gerekli seyrüsefer uçuşlarını icra edebilmeleri için yeterli ve gerekli eğitimlerin verildiği uçuş defterlerine kaydedilir ve uçuş öğretmeni tarafından onaylanır.

Uçak tip tahdidi

MADDE 28 – (1) Öğrenci pilotlara sadece eğitimini aldıkları uçak sınıfı/tipi ile yalnız uçuş yaptırılır.

Haberleşme usulleri

MADDE 29 – (1) Öğrenci pilotlar yalnız uçuşa gönderilmeden önce öğrenci pilotun gerekli tüm bilgilere sahip olduğu, ilgili hava trafik haberleşme kurallarını bildiği ve uygulayabildiği kayıt altına alınır. Ayrıca öğrenci pilot lisansındaki ilgili R/T hanesi, bu dersi veren öğretmen pilot tarafından onaylanır.

Eğitim organizasyonlarının sorumluluğu

MADDE 30 – (1) Öğrenci pilotların normal hava trafik akışını ihlal etmeyecek ve uçuş emniyet kurallarına uygun olarak uçuşlarını icra etmelerini sağlayacak tedbirleri almaktan aday pilotun uçuşlarını yaptıran uçuş eğitim organizasyonu sorumludur.

İKİNCİ BÖLÜM

Hususi Pilot Lisansı

Şartlar

MADDE 31 – (1) Hususi pilot lisansı almak için müracaatlarda aşağıdaki şartlar aranır:

- En az 18 yaşında olmak.
 - En az lise veya dengi okul mezunu olmak.
 - SHGM tarafından veya SHGM'ce yetkilendirilmiş havacılık tıp merkezleri tarafından düzenlenmiş geçerli 1 veya 2 nci sınıf sağlık sertifikası sahibi olmak.
 - SHGM tarafından yetkilendirilmiş olan Uçuş Eğitim Organizasyonlarında gerekli teorik bilgi ve uçuş eğitimini başarıyla tamamlamış olmak.
 - Teorik bilgi sınavlarında ve uçuş eğitiminin tamamlanmasından sonra 6 ay içinde girilecek yetenek testinde başarılı olmak.
 - Gece uçuşu yetkisi isteniyorsa gerekli eğitimleri almış olmak.
 - Bu Yönetmelikte belirtilen uçuş tecrübesine sahip olmak.
- g) (Ek:RG-31/12/2007-26743-2.Mükerrer)** Bu Yönetmeliğin 24 üncü maddesinin birinci fıkrasının (ç) bendinde belirtilen suçlardan hüküm giymemiş olmak ve bunu gösteren Cumhuriyet Başsavcılıklarından alınacak arşiv kayıtlı Adli Sicil Belgesini SHGM'ye vermek.

İmtiyazlar

MADDE 32 – (1) Hususi pilot lisansına sahip bir pilotun imtiyazı; lisansında mevcut sınıf ve tipte, ticari olmayan bir uçuşta, herhangi bir gelir elde etmeksizin, sorumlu pilot veya ikinci pilot olarak uçmaktır.

Teorik bilgi eğitimi

MADDE 33 – (1) PPL(A) adayı yetkili bir uçuş eğitim organizasyonunda veya tescilli kuruluştaki onaylı bir kursta teorik bilgi eğitimini tamamlamalıdır.

Sınavlar

MADDE 34 – (1) Aday, bu Yönetmeliğin dördüncü kısmında belirtildiği şekilde PPL(A) teorik bilgi sınavlarını, ilk sınava girdiği tarihin ay sonundan itibaren hesaplanmak üzere 18 aylık sürede tamamlamalıdır.

Uçuş eğitimi

MADDE 35 – (1) Hususi pilot lisansı almak için SHGM tarafından yetkilendirilmiş bir uçuş eğitim organizasyonunda veya tescilli kuruluştaki en az 45 saatlik uçuş süresinin tamamlanmış olması gerekir. Bu sürenin en çok 5 saati BITD'de, FNPT'de veya uçuş simülöründe tamamlanmış olabilir. Bu saatlerin değerlendirilmesinde; daha önceden başka kategori bir hava aracına ait lisans veya sertifikaya sahip olan kişilerin bu hava aracında sorumlu pilot olarak uçmuş oldukları saatlerin yüzde 10'u kredilendirilir. Ancak bu süre hiçbir zaman 10 saati geçemez. Diğer kategori hava araçlarından kasıt helikopter, çok hafif hava araçları ve planörlerdir.

(2) 45 saatin 25 saati çift kumanda eğitimi, 10 saati denetim altında yalnız uçuş bu 10 saatin en az 5 saati yalnız seyrüsefer uçuşu olmalı ve bu seyrüsefer uçuşların en az birisi kalkış havaalanından farklı ve en az 270 km (150 NM)'lik mesafede iki havaalanına tam duruşlu inişin yapıldığı seyrüsefer uçuşu şeklinde yapılmış olmalıdır.

(3) Başvuru sahibinin başka bir hava aracına ait bir lisansa sahip olmasından dolayı sorumlu pilot süresinde kredilendirilmesi halinde, uçakta çift kumanda eğitimi 20 saatten az olamaz.

(4) Lisansın imtiyazlarını gece şartlarında kullanabilmek için adayın fazladan en az 5 saat gece uçuş süresi bulunmalıdır. Bu süre, en az 1 saat seyrüsefer uçuş eğitimi ve yalnız olarak 5 adet kalkış ve tam duruşlu iniş içeren 3 saat çift kumanda eğitimini kapsamalıdır. Gece uçuş yetkisi lisansa işlenir.

Uçuş eğitim konuları

MADDE 36 – (1) Uçuş eğitim programları aşağıdaki uçuş hareketleri ve konularını kapsamalıdır:

a) Ağırlık ve denge hesaplanması, uçakların iç ve dış kontrolleri ve servis alma işlemlerini kapsayan uçuş öncesi hazırlıklar,

b) Meydan ve trafik patern çalışmaları, çarpışmadan kaçınma önlemleri ve usulleri,

c) Uçağın dıştan ve içten görebilme kontrolü,

ç) Kritik düşük hızlarda yavaş uçuş, stall hissetme ve stall'dan çıkma,

d) Kritik yüksek hızlarda uçuş, spiral dalışı hissetme ve dalıştan çıkma,

e) Normal ve yan rüzgar şartlarında iniş ve kalkış,

f) Azami performansla kısa kalkış, mania kalkışı ve kısa iniş teknikleri.

g) 180 derecelik dönüşleri de kapsayan, yalnızca uçuş alet ve göstergeleri referans alınarak yapılan uçuş,

ğ) Görünür referansların, parakete rota hesabının ve radyo seyrüsefer yardımcılarının kullanıldığı seyrüsefer uçuş,

h) Benzetilmiş uçak sistem/alet arızaları da dahil olmak üzere tehlikeli/acil hallerde hareket tarzları.

ı) Hava trafik servisi, haberleşme usulleri ve uçuş terimlerine uyularak, kontrollü hava meydanlarına gidiş, geliş ve buralardan transit geçişin yapıldığı operasyonlar.

Eğitim uçakları ve temel alet eğitim aracı

MADDE 37 – (1) Eğitim verecek kuruluşların, kurslarına uygun ve ilgili JAR standartlarına göre ekipmanı ve bakımı olan yeterli sayıda eğitim uçak filosu olmalıdır. SHGM tarafından düzenlenmiş ya da kabul edilmiş uçuşa elverişlilik sertifikası bulunan uçaklarda yürütülen eğitim, adayın pistonlu- tek motorlu sınıf yetkisi alabilmesine imkan sağlar. JAR-22'ye uygun sertifikalı motorlu planörde yürütülen eğitim adayın motorlu planör sınıf yetkisi alabilmesine olanak sağlar. Her uçakta öğretmen ve öğrencinin kullanabileceği çift ana uçuş kontrolleri bulunmalıdır. Tek bir kumandanın hem öğrenci hem de öğretmen tarafından kullanılabilmesi düzenek kabul edilmez. Filo, verilen eğitim kurslarına uyumlu olacak şekilde, stall ve spin önlemeyi göstermeye elverişli ve aletli meteorolojik şartları benzetebilecek ekipmanla donatılmış uçaklardan oluşmalıdır. Eğitimde kullanılacak uçaklar SHGM tarafından eğitim amaçlı olarak onaylanır.

(2) Temel alet eğitim aracı, yalnızca uçuş alet ve göstergeleri referans alınarak yapılan uçuşun, radyo seyrüsefer yardımcılarının kullanıldığı seyrüseferlerin ve temel alet uçuşunun eğitimlerinde kullanılabilir. Bu eğitimler uçakta yapılacak eğitimlerle tamamlanır, uçuş parametreleri kayıtları ayrıntılı olarak tutulur ve yalnızca FI(A) tarafından verilir.

Hava meydanları

MADDE 38 – (1) Uçuş eğitiminin yürütüldüğü ana hava meydanı ve herhangi bir alternatif ana hava meydanı aşağıdaki gereksinimleri sağlamalıdır:

a) Eğitim uçaklarının izin verilen maksimum kalkış ve iniş ağırlıklarında normal kalkış ve inişine olanak sağlayacak;

1) En fazla 4 knot olan sakin rüzgar şartlarında ve yılın en sıcak ayındaki ortalama sıcaklıkta operasyon bölgesi,

2) En az 50 feet çevresine kadar tüm engellerden arındırılmış kalkış yolu,

3) Üretici firma tarafından tavsiye edilen motor, iniş takımı ve flap kullanımına uygun,

4) Yerden kesildikten sonra en iyi tırmanma oranı süratine geçiş için üstün pilotluk yeteneği veya tekniği gerektirmeyecek pist uzunluğu,

özelliklere sahip en az bir pist ya da kalkış alanı,

b) Yer seviyesinden ve her pistin sonlarından görülebilecek şekilde rüzgar istikamet göstergesi,

c) Gece eğitimi için kullanılacaksa yeterli pist ışıklandırması,

ç) SHGM tarafından kabul edilebilir uygun hava/yer iletişim araçları.

Hususi pilot lisansı yetenek testi

MADDE 39 – (1) Hususi pilot lisansı yetenek testi; uçuş eğitiminin alındığı tip/sınıf uçakta yapılır. Eğer uçuş eğitimleri çok motorlu bir uçak kullanılarak yapılmış ise, çok motorlu bir uçakla uçuş testine girebilmek için 70 saat sorumlu pilot uçuş saatine sahip olunması gereklidir.

(2) Aday, SHGM'nin incelemesi sonucu yetenek testine girmesi uygun görüldükten sonra teste girer.

(3) Aday yetenek testinin 1 den 5'e kadar olan bölümlerini, çok motorlu uçak kullanılacaksa 6 ncı bölümü de geçmelidir. Bir bölümde herhangi bir maddeden başarısız olursa, o bölümde başarısız olmuş sayılır. Birden fazla bölümde başarısız olursa başarılı olduğu bölümler de dahil olmak üzere testin tamamını tekrar alır. Sadece bir bölümde başarısız olan aday başarısız olduğu bölümü tekrar alır. Herhangi bir bölümün test tekrarında, daha önce başarılı olmuş olsa dahi bir maddeden başarısız olursa, aday tüm testi tekrar alır. Yetenek testinin tüm bölümleri altı ay içinde tamamlanmak zorundadır. Yetenek testinde başarısız olunmasını müteakip ilave eğitim şartı istenebilir. Testin bütün bölümlerinden, iki denemeye rağmen başarı sağlanamamışsa, aday SHGM tarafından belirlenecek ilave eğitimi alır. Girilecek yetenek testleri hususunda sayı kısıtlaması yoktur.

(4) SHGM, testin güvenilir bir şekilde yürütülebilmesini sağlayabilmek amacıyla, kontrol pilotuna emniyetle ilgili gerekli bilgileri tavsiye eder.

(5) Kontrol pilotu, adayın uçuş yeteneğini sergilemesi esnasında testi herhangi bir aşamada durdurabilir. Kontrol pilotu, adayı yetersiz gördüğü için testi sonlandırırsa aday testin tamamına tekrar girer. Testin sonlandırılmasını aday talep eder ve kontrol pilotu sebepleri uygun görürse veya kontrol pilotunun takdir ettiği başka bir sebeple test sona erdirilirse, bu durumda testin eksik kalan kısımları daha sonra tamamlanır. Adayın talebi üzerine, herhangi bir manevra ya da usul bir defaya mahsus tekrarlanabilir.

(6) Aday, uçağı sorumlu pilot fonksiyonlarını yerine getirebilecek bir şekilde uçurur ve uçağı test süresince yanında başka bir uçuş ekibi üyesi yokmuş gibi idare eder. Uçuştaki sorumluluk kontrol pilotundadır.

(7) Seyrüsefer testinde uçulacak rota kontrol pilotu tarafından seçilir. Rota kalkışın yapıldığı ya da başka bir meydana son bulabilir. Aday uçuş planlamasından sorumlu olur ve uçuşun gerçekleşmesi için gereken ekipman ve dokümanın uçakta bulundurulmasını sağlar. Yetenek testinin seyrüsefer bölümünün süresi, en az 60 dakika olmalıdır. Bu test, aday ve kontrol pilotu tarafından ortak alınacak bir karar sonucunda ayrı bir test olarak yapılabilir.

(8) Aday, kontrol pilotuna kontroller ve radyo kolaylıklarının tanımlanması da dahil, yapması gereken tüm görevlerini yerine getirdiğini göstermelidir. Kontroller testin yapıldığı uçağın onaylı kontrol listesine göre tamamlanır. Uçuş öncesi hazırlıklar esnasında, test uçuşunda, uçak el kitabında belirtilmiş olan limitler dahilinde uçağın uçurulmasına ait güç ayarlarına ve hızlara aday karar verir. Kalkış, yaklaşma ve inişe ait performans bilgileri, kullanılan uçağın operasyon ya da uçuş el kitabına uygun olarak aday tarafından hesaplanır.

(9) Kontrol pilotu, emniyet açısından müdahalenin gerektiği durumlar ya da trafikte gecikmenin önlenmesi dışında uçağın operasyonunda rol almaz.

(10) Yetenek testinde aday;

a) Uçağı limitleri dahilinde idare edebilmeli,

b) Tüm manevraları düzgün ve tam olarak tamamlayabilmeli,

c) İyi bir havacı olarak doğru karar verebilmeli,

ç) Havacılık bilgisini uygulayabilmeli,

d) Bir prosedür ya da manevranın sonucunun başarılı olacağına şüphe bırakmayacak şekilde her zaman uçağın kontrolünü elinde tutmalıdır.

(11) Yetenek testinin formatı ve başvuru formu SHGM tarafından belirlenir.

(12) Kontrol pilotu, türbülanslı koşullar, kullanılan helikopterin idare özellikleri ve performansına göre, aşağıdaki limitler dahilinde esnekliğe izin verir:

a) İRTİFA

1) Normal uçuşta +- 150 feet

2) Benzetilmiş motor arızasında +- 200 feet

b) İSTİKAMET / RADYO YARDIMCILARINI TAKİP

- | | |
|---------------------------------|------------|
| 1) Normal uçuşta | + - 10° |
| 2) Benzetilmiş motor arızasında | + - 15° |
| c) HIZ | |
| 1) Kalkış ve yaklaşma | +15/-5 kts |
| 2) Diğer uçuş rejimleri | + -15 kts |

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Ticari Pilot Lisansı

Şartlar

MADDE 40 – (1) Ticari pilot lisansı almak için müracaatlarda aşağıdaki şartlar aranır:

- En az 18 yaşında olmak.
 - En az lise veya dengi okul mezunu olmak.
 - SHGM tarafından düzenlenmiş geçerli 1. sınıf sağlık sertifikası sahibi olmak.
 - SHGM tarafından yetkili kılınmış uçuş eğitim organizasyonlarında gerekli teorik bilgi ve uçuş eğitimini başarıyla tamamlamış olmak.
 - Teorik bilgi sınavlarında ve uçuş yetenek testinde başarılı olmak.
 - Bu Yönetmelikte belirtilen uçuş tecrübesine sahip olmak.
- f) **(Ek:RG-31/12/2007-26743-2.Mükerrer)** Bu Yönetmeliğin 24 üncü maddesinin birinci fıkrasının (ç) bendinde belirtilen suçlardan hüküm giymemiş olmak ve bunu gösteren Cumhuriyet Başsavcılıklarından alınacak arşiv kayıtlı Adli Sicil Belgesini SHGM'ye vermek.

İmtiyazlar

MADDE 41 – (1) Ticari pilot lisansına sahip bir pilot; aldığı eğitim ve kurs programına bağlı olarak aşağıda belirtilen imtiyazların tümünü veya bir kısmını kullanabilir:

- PPL(A) imtiyazlarını kullanmak.
- Ticari hava taşımacılığı yapmayan herhangi bir uçakta sorumlu pilot veya ikinci pilot olarak uçmak.
- Tek pilota sertifikalı ticari hava taşımacılığı yapan uçakta sorumlu pilot olarak uçmak.
- Ticari hava taşımacılığı yapan bir uçakta ikinci pilot olarak uçmak.

Tecrübe ve kredilendirme

MADDE 42 – (1) Ticari pilot lisansı alabilmek için gerekli uçuş tecrübesi ile uçuş sürelerinin kredilendirmesi ile ilgili esaslar:

a) Entegre uçuş eğitim kursunu başarı ile tamamlayan bir CPL(A) aday, SHGM tarafından verilmiş ya da kabul edilmiş uçuşa elverişlilik sertifikası olan bir uçakta en az 150 saat uçuş süresini tamamlamalıdır. Kredilendirme entegre kursların ilgili bölümlerinde açıklanmıştır.

b) Entegre kurs mezunu olmayan bir CPL(A) aday, SHGM tarafından verilmiş ya da kabul edilmiş uçuşa elverişlilik sertifikası olan bir uçakta en az 200 saat uçuş süresini tamamlamalıdır. Bu 200 saatlik uçuş süresinden:

- PPL(H) sahibi için helikopterde sorumlu pilot olarak 30 saat,
 - CPL(H) sahibi için helikopterde sorumlu pilot olarak 100 saat,
 - Motorlu planörde ya da planörde sorumlu pilot olarak 30 saat,
- kredilendirilir.

c) Aday, entegre kurs süresince 150 saat ve modüler kurs süresince ise 200 saat uçuş süresini tamamlamış olmalıdır. Bu uçuşlar en az aşağıdaki süreleri içerir:

- 100 saat sorumlu pilot uçuş süresi ya da entegre uçuş eğitim kursu tamamlanmış ise 70 saat sorumlu pilot uçuş süresi,
- Kurs süresince, kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı toplam en az 540 km (300 NM)'lik seyrüsefer uçuşu içeren, sorumlu pilot olarak 20 saatlik VFR seyrüsefer uçuş süresi,
- En fazla 5 saat aletli yer süresini içeren, 10 saatlik alet eğitimi,
- 5 saat gece uçuşu.

Teorik bilgi

MADDE 43 – (1) CPL(A) aday, yetkili bir uçuş eğitimi organizasyonunda onaylı bir kursta teorik bilgi eğitimi almalıdır. Kurs, 44 üncü maddede belirtilen şekilde bir uçuş eğitim kursuyla birleştirilir.

(2) Aday, CPL(A) sahibine tanınacak imtiyazlara uygun bilgi seviyesinde olduğunu göstermeli ve bu Yönetmeliğin dördüncü kısmında belirtilen gereksinimleri karşılamalıdır.

(3) Entegre uçuş eğitim kursunu bitiren bir aday, ilgili kurs şartlarında açıklanan bilgi seviyesine sahip olduğunu sınavları geçerek göstermelidir.

Uçuş eğitimi

MADDE 44 – (1) CPL(A) aday, onaylı entegre veya modüler uçuş eğitim kursunu, SHGM tarafından yetkilendirilmiş bir uçuş eğitim organizasyonunda, uçuşa elverişlilik sertifikası SHGM tarafından verilmiş veya

kabul edilmiş uçaklarda tamamlamalıdır. Bu kurs teorik bilgi eğitim kursuyla birleştirilmelidir. Onaylı kurslar şunlardır:

- a) Entegre Havayolu Nakliye Pilotu Kursu,
- b) Entegre Ticari Pilot Lisansı ve Aletli Uçuş Yetkisi Kursu,
- c) Entegre Ticari Pilot Lisansı Kursu,
- d) Modüler Ticari Pilot Lisansı Kursu.

(2) Aday, en az 5 saat uçakta gece uçuş süresini tamamlar. Bu sürenin en az 3 saati, en az 1 saat seyrüsefer uçuşu ve 5 yalnız kalkış ve 5 tam duruşlu iniş içeren çift kumanda eğitimi olmalıdır.

Yetenek

MADDE 45 – (1) CPL(A) adayı, 50 nci maddede açıklanan manevra ve usulleri uçağın sorumlu pilotu olarak uygulayabilmeli ve CPL(A) sahibine verilen imtiyazlara uygun yeterliliğe sahip olduğunu göstermelidir. Aday ilgili kursta açıklanan hususlara göre yetenek testine girmelidir.

Entegre havayolu nakliye pilotu kursu

MADDE 46 – (1) Entegre havayolu nakliye pilotu kursunun amacı, pilotları ticari hava taşımacılığındaki çok pilotlu, çok motorlu uçaklarda ikinci pilot olarak görev yapabilecek düzeyde eğitmek ve CPL(A)/IR(A) alabilmelerini sağlamaktır.

(2) Entegre havayolu nakliye pilotu kursu almak isteyen bir aday, onaylı bir uçuş eğitim organizasyonunun eğitim müdürünün denetimi ve sorumluluğunda, FTO tarafından düzenlenen onaylı kursun tüm safhalarını ara vermeden tamamlamalıdır.

(3) Kurs en az 12, en fazla 36 ay sürer. FTO tarafından ilave olarak uçuş eğitimi veya yer eğitimi verilecekse ve bu uzatma kursun 36 aydan fazla sürmesine neden olacak ise, bu şekildeki özel düzenlemeler SHGM'nin onayıyla yapılabilir.

(4) İlk defa uçuş eğitimine başlayan ya da ICAO Ek 1'e göre düzenlenmiş PPL(A) veya PPL(H) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilir. İlk defa uçuş eğitimine başlayacak aday, öğrenci pilot şartlarını karşılamalıdır. Eğer aday PPL(A) veya PPL(H) sahibi ise; kurs öncesi yapılan uçak uçuş süresinin %50'si uçuş eğitimi gereksinimi açısından en fazla 40 saate kadar ya da gece uçuş yetkisi varsa 45 saate kadar kredilendirilebilir. Bu süre içinde çift kumanda eğitimi en fazla 20 saate kadar kredilendirilebilir. Uçulan sürelerle ilgili kredilendirme FTO'nun takdirinde olup adayın eğitim kayıtlarına işlenir. Aday, pilot lisansı sahibi olmayan bir öğrenci pilot ise; FTO, SHGM'nin onayı ile helikopterde ya da gezi amaçlı motorlu planörde uçulacak en fazla 20 saate kadar çift kumanda alıştırmaları tahsis edebilir.

(5) Havayolu nakliye pilotu kursunun tümünü tamamlayamayan bir aday daha düşük seviyedeki bir lisans ve tatbiki mümkünse aletli uçuş yetkisi almaya yönelik teorik bilgi sınavı ve yetenek testi için SHGM'ye başvurabilir.

(6) Bir kurs esnasında başka bir FTO'ya transfer olmak isteyen bir aday, diğer FTO'da göreceği ilave eğitim saatlerinin değerlendirilmesi için SHGM'ye başvurmalıdır.

(7) FTO, adayın kurstaki teorik bilgi eğitim içeriğini anlamasını kolaylaştırmak açısından kursa kabulden önce adayın yeterli Matematik, Fizik ve İngilizce bilgisine sahip olduğunu yapacağı sınavlar ile belirlemelidir. İngilizce yeterliliği bu yönetmeliğin 56 ncı maddesinde yer alan gereklilikleri karşılamalıdır.

(8) Entegre havayolu nakliye pilotu kursu; ATPL(A) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimini, görerek ve aletli uçuş eğitimini ve birden fazla pilotlu uçakların operasyonuna yönelik MCC eğitimini kapsar.

(9) SHGM tarafından onaylı bir havayolu nakliye pilotu teorik bilgi kursu; uygun oranlarda sınıf çalışması interaktif video, slayt/teyp gösterimi, etüt çalışması, bilgisayarlı eğitim ve SHGM tarafından kabul edilen diğer medya desteğini içerecek en az 750 saatlik (1 saat = 60 dakikalık eğitim) eğitimi kapsar. 750 saatlik eğitimde her bir konunun minimum saati aşağıdaki örnekteki gibi bölünür:

a) KONUSU	SAAT
Hava Hukuku Bilgisi	40
Hava Aracı Genel Bilgisi	80
Uçuş Performansı ve Planlaması	90
İnsanın Performansı ve Limitleri	50
Meteoroloji	60
Seyrüsefer	150
Operasyon Usulleri	20
Uçuş Prensipleri	30
Haberleşme	30

b) Saatlerin konu alt bölümlerine ayrılması, SHGM ve FTO arasında kararlaştırılır.

(10) MCC kursu en az 25 saat teorik bilgi eğitimi ve alıştırmalarını kapsar.

(11) Aday, bu Yönetmeliğin dördüncü kısmında belirtilen şartlara göre gireceği teorik bilgi sınavında ATPL(A) sahibinin imtiyazlarına uygun bilgi düzeyini göstermelidir.

(12) Tip yetkisi eğitimini içermeyen uçuş eğitimi, tüm gelişim testlerini içerecek ve en fazla 55 saati aletli yer süresi olabilecek şekilde toplam en az 195 saati kapsar. Bu 195 saat en az;

a) En fazla 55 saati aletli yer süresi olabilecek 95 saat çift kumanda eğitimi,

b) 50 saat VFR uçuş ve uçuştan sorumlu öğrenci pilot olarak 50 saat aletli uçuşu içeren 100 saatlik sorumlu pilot süresi, Uçuş öğretmeni uçuşun herhangi bir bölümünü etkilemek veya kontrol etmek durumunda kalmadıkça; uçuştan sorumlu öğrenci pilot süresini sorumlu pilot bu 195 saat en az süresi olarak kredilendirilir. Uçuş öğretmenince verilecek uçuş sonrası brifingi sorumlu pilot süresi olarak kredilendirilmez.

c) Kurs süresince, kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı toplam en az 540 km (300 NM)'lik seyrüsefer uçuşu içeren, sorumlu pilot olarak 50 saatlik VFR seyrüsefer uçuş süresi,

ç) 5 saat uçakta gece uçuş süresini, (Bu sürenin en az 3 saati, en az 1 saat seyrüsefer uçuşu ve 5 yalnız kalkış ve 5 tam duruşlu iniş içeren çift kumanda eğitimi olmalıdır)

d) 115 saat aletli uçuş süresi (Bu süre 50 saat uçuştan sorumlu öğrenci pilot uçuşu, FNPT II veya uçuş simülöründe gerçekleştirilebilecek 15 saat uçuş ekibi işbirliği ve 50 saat aletli uçuş eğitimi içermelidir. Aletli uçuş süresinin 25 saate kadarı FNPT I'de aletli yer süresi veya tüm aletli yer eğitimi FNPT II veya uçuş simülöründe yapıldıysa 20 saate kadarı aletli yer süresi olabilir. SHGM'nin onayı ile FNPT II veya uçuş simülörü aletli yer eğitiminin 10 saate kadarı FNPT I'de yapılabilir.)

olarak tamamlanmalıdır.

(13) İlgili uçuş eğitimini tamamlayan aday; CPL(A) yetenek testine tek motorlu ya da çok motorlu bir uçakta 50 nci maddeye göre, aletli uçuş testine çok motorlu bir uçakta 60 ıncı maddeye göre ve diğer testlere 78 inci maddeye göre girer.

(14) İlgili teorik bilgi sınavlarının ve yetenek testinin başarı ile tamamlanması sonucunda, aday testte kullanılan uçak tip/sınıf yetkisini ve çok motor aletli uçuş yetkisini içeren uçak ticari pilot lisansı CPL(A) almaya hak kazanır.

Entegre ticari pilot lisansı ve aletli uçuş yetkisi kursu

MADDE 47 – (1) Entegre ticari pilot lisansı ve aletli uçuş yetkisi kursunun amacı; pilotları ticari hava taşımacılığında tek pilota sertifikalı tek motorlu ya da tek pilota sertifikalı çok motorlu uçakları uçurabilecek yeterlilikte yetiştirmek ve CPL(A)/IR almalarını sağlamaktır.

(2) Entegre ticari pilot lisansı ve aletli uçuş yetkisi kursu almak isteyen bir aday, onaylı bir uçuş eğitim organizasyonunun eğitim müdürünün denetimi ve sorumluluğunda, FTO tarafından düzenlenen onaylı kursun tüm safhalarını ara vermeden tamamlamalıdır.

(3) Kurs, 9 ile 30 ay arası sürer.

(4) İlk defa uçuş eğitimine başlayan ya da ICAO Ek 1'e göre düzenlenmiş PPL(A) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilir. İlk defa başlayacak aday, öğrenci-pilot şartlarını karşılamalıdır. Eğer aday PPL(A) sahibi ise; kurs öncesi yapılan uçuş süresinin %50'si uçuş eğitimi gereksinimi açısından en fazla 40 saate kadar ya da gece uçuş yetkisi varsa 45 saate kadar kredilendirilebilir. Bu sürenin kredilendirilmesinde çift kumanda eğitim süresi en fazla 20 saat olabilir. Uçulan sürelerle ilgili kredilendirme FTO'nun takdirinde olacak ve adayın eğitim kayıtlarına işlenecektir. Aday, pilot lisansı sahibi olmayan bir öğrenci pilot ise; FTO SHGM onayı ile helikopterde ya da gezi amaçlı motorlu planörde uçulacak en fazla 20 saate kadar çift kumanda alıştırılmaları tahsis edebilir.

(5) Entegre ticari pilot lisansı ve aletli uçuş yetkisi kursunu tamamlayamayan veya başaramayan bir aday daha düşük seviyedeki bir lisans ve tatbiki mümkünse aletli uçuş yetkisi almaya yönelik teorik bilgi sınavı ve yetenek testi için SHGM'ye başvurabilir.

(6) Bir kurs esnasında başka bir FTO'ya transfer olmak isteyen bir aday, diğer FTO'da göreceği ilave eğitim saatlerinin değerlendirilmesi için SHGM'ye başvurmalıdır.

(7) FTO, adayın kurstaki teorik bilgi eğitim içeriğini anlamasını kolaylaştırması açısından kursa kabulden önce adayın yeterli İngilizce bilgisine sahip olduğunu yapacağı sınavlar ile belirlemelidir. İngilizce yeterliliği bu yönetmeliğin 56 ncı maddesinde belirlenen koşulları sağlamalıdır.

(8) Kurs şunları kapsayacaktır:

a) CPL(A) ve (IR) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi,

b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi.

(9) SHGM tarafından onaylı bir ticari pilot lisansı ve aletli uçuş yetkisi teorik bilgi kursu; uygun oranlarda sınıf çalışması, interaktif video, slayt/teyp gösterimi, çalışma odaları, bilgisayarlı eğitim ve SHGM tarafından kabul edilen diğer medya desteğini içerecek en az 500 saatlik (1 saat = 60 dakikalık eğitim) teorik bilgi eğitimini kapsamalıdır. 500 saatlik eğitimde her bir konunun minimum saati aşağıdaki örnekteki gibi bölünür:

a) KONUS	SAAT
Hava Hukuku Bilgisi	30
Genel Hava Aracı Bilgisi	50
Uçuş Performansı ve Planlaması	60
İnsanın Performans ve Limitleri	15

Meteoroloji	40
Seyrüsefer	100
Operasyon Prosedürleri	10
Uçuş Kuralları	25
Haberleşme	30

b) Saatlerin diğer alt bölümlere ayrılması, SHGM ile FTO arasında düzenlenir.

(10) Aday, bu Yönetmeliğin dördüncü kısmında belirtilen şartlara göre teorik bilgi sınavı sınavlarını geçerek bir CPL(A) sahibinin imtiyazlarına uygun bilgi düzeyini göstermelidir.

(11) Tip intibak eğitimini içermeyen uçuş eğitimi, tüm ilerleme testlerini içerecek ve en fazla 40 saati aletli yer süresi olabilecek şekilde toplamda en az 180 saati kapsayacaktır. Toplam 180 saat içerisinde adaylar en azından şunları tamamlamak zorundadır:

a) En fazla 40 saati aletli yer süresi olabilecek 80 saat çift kumanda eğitimi,

b) Uçuştan sorumlu öğrenci pilot olarak 50 saat VFR uçuş ve 50 saat aletli uçuşu içeren 100 saatlik sorumlu pilot süresi. Uçuş öğretmeni uçuşun herhangi bir bölümünü etkilemek veya kontrol etmek durumunda kalmadıkça; uçuştan sorumlu öğrenci pilot süresi sorumlu pilot süresi olarak kredilendirir. Uçuş öğretmenince verilecek uçuş sonrası briefing sorumlu pilot süresi olarak kredilendirilmez,

c) Kalkış havaalanından farklı iki havaalanına tam duruşlu inişler yapılacak şekilde planlanmış en az 540 km (300 NM)'lik bir mesafedeki VFR seyrüsefer uçuşu içeren sorumlu pilot olarak uçulan 50 saatlik seyrüsefer uçuşu,

ç) 5 saat gece uçuşu süresi. Bu sürede en az 1 saati seyrüsefer olmak üzere 3 saatlik çift kumanda eğitimi ile yalnız olarak 5 adet kalkış ve 5 tam duruşlu iniş yapılmış olmalıdır.

d) 100 saat aletli uçuş süresi. Bu süre şunları içerir:

1) 50 saatlik aletli uçuş eğitimi; bunun, FNPT I 'de yapılmışsa 25 saate kadarı, FNPT II veya uçuş simülatöründe yapılmışsa 40 saate kadarı aletli yer süresi olabilir,

2) Uçuştan sorumlu öğrenci pilot olarak 50 saat.

(12) İlgili uçuş eğitimini tamamlayan aday; CPL(A) yetenek testine 50 nci maddeye göre tek motorlu ya da çok motorlu uçakta, aletli uçuş testini 60 ıncı maddeye göre tek motorlu ya da çok motorlu bir uçakta girer.

(13) Bu maddenin onuncu fıkrasında belirtilen teorik bilginin ve onikinci fıkrasında belirtilen yetenek testlerinin başarılı bir şekilde tamamlanması sonucunda; aday testte kullanılan uçak tip/sınıf ve tek ya da çok motor aletli uçuş yetkisini içeren ticari pilot lisansı almaya hak kazanır.

Entegre ticari pilot lisansı kursu

MADDE 48 – (1) Entegre ticari pilot lisansı kursunun amacı; pilotları uçuş öğretmenliği eğitimi ve aletli uçuş eğitimini hariç tutarak CPL(A) almaya yönelik yetiştirmek ve ayrıca adayın almak istediği zirai ilaçlama ve benzeri diğer eğitimleri vermektir.

(2) Entegre ticari pilot lisansı kursu almak isteyen bir aday, onaylı bir uçuş eğitim organizasyonunun eğitim müdürünün denetiminde FTO tarafından düzenlenen onaylı kursun tüm safhalarını aralık vermeden tamamlamalıdır.

(3) Kurs 9 ile 24 ay arası sürer.

(4) İlk defa uçuş eğitimine başlayan ya da ICAO Ek 1'e göre düzenlenmiş PPL(A) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilir. İlk defa başlayacak aday, öğrenci pilot şartlarını karşılamalıdır. Eğer aday PPL(A) sahibi ise; kurs öncesi yapılan uçuş süresinin %50'si uçuş eğitimi gereksinimi açısından en fazla 40 saate kadar ya da gece uçuş yetkisi varsa 45 saate kadar kredilendirilebilir. Bu sürenin kredilendirilmesinde çift kumanda eğitim süresi en fazla 20 saat olabilir. Uçulan sürelerle ilgili kredilendirme FTO'nun takdirinde olacak ve adayın eğitim kayıtlarına işlenecektir. Aday, pilot lisansı sahibi olmayan bir öğrenci pilot ise; FTO SHGM'nin onayı ile helikopterde ya da gezi amaçlı motorlu planörde uçulacak en fazla 20 saate kadar çift kumanda alıştırma tahsis edebilir.

(5) Entegre ticari pilot lisansı kursunun tümünü tamamlayamayan bir aday daha düşük seviyedeki bir lisans ve tatbiki mümkünse aletli uçuş yetkisi almaya yönelik teorik bilgi sınavı ve yetenek testi için SHGM'ye başvurabilir.

(6) Bir kurs esnasında başka bir FTO'ya transfer olmak isteyen bir aday, diğer FTO'da göreceği ilave eğitim saatlerinin değerlendirilmesi için SHGM'ye başvurmalıdır.

(7) Kurs en az aşağıdaki hususları kapsamalıdır:

a) CPL(A) düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi,

b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi.

(8) Onaylı bir ticari pilot lisansı teorik bilgi kursu; uygun oranlarda sınıf çalışması, interaktif video, slayt/teyp gösterimi, etüt çalışması, bilgisayarlı eğitim ve SHGM tarafından kabul edilen diğer medya desteğini içerecek en az 300 (PPL sahibi için 200) saatlik (1 saat = 60 dakikalık eğitim) eğitimi kapsamalıdır.

(9) Aday, bu Yönetmeliğin dördüncü kısmında belirtilen şartlara göre bir CPL(A) sahibinin imtiyazlarına uygun bilgi düzeyini göstermelidir.

(10) Tip intibak eğitimini içermeyen uçuş eğitimi, tüm ilerleme testlerini içerecek ve en fazla 5 saati aletli yer süresi olabilecek şekilde toplamda en az 150 saati kapsayacaktır. Toplam 150 saat içerisinde adaylar en azından şunları tamamlamak zorundadır:

- a) En fazla 5 saati aletli yer süresi olabilecek 80 saat çift kumanda eğitimi;
- b) 70 saat sorumlu pilot uçuşu,
- c) Kalkış havaalanından farklı iki havaalanına tam duruşlu inişler yapılacak şekilde planlanmış en az 540 km'lik bir mesafedeki VFR seyrüsefer uçuşu içeren sorumlu pilot olarak uçulan 20 saatlik seyrüsefer uçuşu,
- ç) 5 saat gece uçuşu süresi. Bu sürede en az 1 saati seyrüsefer olmak üzere 3 saatlik çift kumanda eğitimi ile yalnız olarak 5 adet kalkış ve tam duruşlu iniş yapılmış olmalıdır.
- d) En fazla 5 saati FNPT I veya II ya da uçuş simülatöründe gerçekleştirilecek 10 saat aletli uçuş süresi,
- e) En az dört kişi taşımaya sertifikalı ve değişebilir bir değişken hatve açılı pervanesi ve içeri alınabilir iniş takımı bulunan bir uçakta 5 saatlik uçuş.

(11) İlgili uçuş eğitimini tamamlayan aday; CPL(A) yetenek testine 50 nci maddeye göre tek motorlu ya da çok motorlu uçakta girer.

(12) Teorik bilgi sınavının ve yetenek testlerinin başarılı bir şekilde tamamlanması sonucunda; aday testte kullanılan uçak tip/sınıf yetkisini içeren ticari pilot lisansı almaya hak kazanır.

Modüler ticari pilot lisansı kursu

MADDE 49 – (1) Modüler ticari pilot lisansı kursunun amacı, pilotlara CPL(A) almaya yönelik gerekli eğitimi vermektir.

(2) Modüler ticari pilot lisansı kursuna başlamadan önce aday ICAO Ek 1'e göre düzenlenmiş PPL(A) sahibi olmalıdır. Uçuş eğitimine başlamadan önce adayda şu özellikler aranır:

- a) Pilot olarak 150 saat uçuş süresini tamamlamış olmak,
- b) Bu Yönetmeliğin 64 üncü maddesinde aranan koşulları ve yetenek testinde çok motorlu bir uçak kullanılacaksa ilgili tip/sınıf yetkisi gereksinimlerini karşılamak.

(3) Modüler ticari pilot lisansı kursu almak isteyen bir aday, onaylı bir uçuş eğitim organizasyonunun Eğitim Müdürünün denetiminde FTO tarafından düzenlenen onaylı kursun tüm safhalarını aralık vermeden tamamlayacaktır. Teorik bilgi eğitimi sadece bu konuda kurs vermek için yetkili kılınmış bir organizasyonda verilebilir. Bu durumda kursun bu bölümü, kursu veren FTO'nun eğitim müdürünün gözetimi altında gerçekleşir.

(4) Teorik bilgi kursu 18 ay içinde, uçuş eğitimi ve yetenek testi bu Yönetmeliğin dördüncü kısmında açıklanan teorik bilgi sınavlarının kabul periyodu içinde tamamlanır.

(5) Kurs şunları kapsamalır:

- a) CPL(A) düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi,
- b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi.

(6) Onaylı bir ticari pilot lisansı teorik bilgi kursu; uygun oranlarda sınıf çalışması, interaktif video, slayt/teyp gösterimi, etüt çalışması, bilgisayarlı eğitim ve SHGM tarafından kabul edilen diğer medya desteğini içerecek en az 200 saat eğitimi kapsar. SHGM tarafından uygun görülen onaylı uzaktan eğitim kursları uygulanabilirliği kanıtlanmış olmak koşuluyla kursun bir parçası olarak sunulabilir.

(7) Aday, bu Yönetmeliğin dördüncü kısmında belirtilen şartlara göre bir CPL(A) sahibinin imtiyazlarına uygun bilgi düzeyini göstermelidir.

(8) Aletli uçuş sertifikası bulunmayan adaylar en az 25 saat çift kumanda eğitimi alacaktır. Bunun 5 saati FNPT I, II ya da simülatörde olabilecek şekilde 10 saati alet eğitimi olacaktır. Geçerli IR(A) sahipleri alet eğitim süresi açısından tam olarak kredilendirilirler. Geçerli IR(H) sahipleri çift kumanda alet eğitimi açısından 5 saate kadar kredilendirilebilirler; bu durumda en az 5 saat çift kumanda alet eğitim süresi uçakta olmalıdır.

(9) Geçerli alet sertifikası bulunan adaylar en az 15 saat çift kumanda görerek uçuş eğitimi alacak olup gece uçuş niteliğine (uçak) sahip olmayan adaylar ilave en az 5 saat gece uçuş eğitimi almak zorundadır.

(10) En az dört kişi taşımaya sertifikalı ve değişebilir bir değişken hatve açılı pervanesi ve içeri alınabilir iniş takımı bulunan bir uçakta 5 saatlik uçuş gerçekleştirilmelidir.

(11) Yetenek Testi: İlgili uçuş eğitimi ve tecrübe gereksinimlerinin tamamlanmasına müteakip aday; CPL(A) yetenek testine 50 nci maddeye göre tek motorlu ya da çok motorlu uçakta girer.

(12) Teorik bilgi sınavının ve yetenek testlerinin başarılı bir şekilde tamamlanması sonucunda; aday testte kullanılan uçak tip/sınıf yetkisini içeren ticari pilot lisansı almaya hak kazanır.

Ticari pilot lisansı yetenek testi

MADDE 50 – (1) CPL(A) için yetenek testine girecek olan bir aday, testte kullanılacak olan uçağın tip/sınıfı ile ilgili eğitim dahil olmak üzere gerekli tüm eğitimi başarıyla tamamlamış olmalıdır. Aday, isteğine göre tek motorlu veya 70 saat sorumlu pilot uçuş süresini tamamlamış olması koşuluyla çok motorlu uçakla testi

alabilir. Yetenek testinde kullanılacak uçağın eğitim uçakları ile ilgili standartlara uyması ve en az 4 kişi kapasiteli, ayrıca değişken hatve açılı pervaneye ve içeri alınabilir iniş takımlarına sahip olmalıdır.

(2) Aday, SHGM'nin eğitim evraklarını incelemesi sonucu yetenek testine girmesi uygun görüldükten sonra teste girer.

(3) Aday, yetenek testini 1'den 5 inci bölüme kadar, eğer çok motorlu uçak kullanılacaksa 6 ncı bölümü de geçmelidir. Aday, bir bölümdeki her hangi bir maddeden geçememişse, o bölümde başarısız olmuş sayılır. Birden fazla bölümden başarısız olunması halinde aday başarılı olduğu bölümler de dahil olmak üzere tüm testi tekrar alacaktır. Sadece bir bölümde başarısız olan aday başarısız olduğu bölümü tekrar alacaktır. Her hangi bir bölümün test tekrarında başarısız olan aday geçmiş olduğu bölümler dahil tüm testi tekrar alacaktır. Yetenek testinin bütün bölümleri 6 ayda tamamlanmalıdır.

(4) Başarısız olunmuş bir yetenek testinden sonra ilave eğitim koşulu getirilebilir. Testin bütün bölümlerinden iki denemeye rağmen başarı sağlanamamışsa aday SHGM tarafından onaylanan ilave eğitimi alacaktır. Alınacak yetenek testlerinin sayısı konusunda bir limit yoktur.

(5) SHGM, testin güvenilir bir şekilde gerçekleşmesini sağlayabilmek amacıyla, kontrol pilotuna emniyetle ilgili gerekli bilgileri tavsiye eder.

(6) Kontrol pilotu, adayı yetersiz gördüğü için testi sonlandırırsa aday testin tamamına tekrar girer. Aday testin sonlandırılmasını talep eder ve kontrol pilotu sebepleri yeterli bulursa test sona erdirilir. Daha sonra bu testin eksik kalan kısımları tamamlanır.

(7) Kontrol pilotunun takdirinde herhangi bir manevra ya da prosedür aday tarafından sadece bir defaya mahsus tekrar edilebilir. Kontrol pilotu, adayın uçuş yeteneğini sergilemesi esnasında tam bir test tekrarı gerektiğini düşünürse testin herhangi bir aşamasında testi durdurabilir.

(8) Aday, uçağı sorumlu pilot fonksiyonlarını yerine getirebilecek bir şekilde uçurmalı ve uçağı test süresince yanında başka bir uçuş ekibi üyesi yokmuş gibi idare etmelidir. Uçuştaki sorumluluk kontrol pilotundadır.

(9) Uçulacak rota kontrol pilotu tarafından seçilecek olup varış yeri kontrollü bir havaalanı olmalıdır. Rota kalkışın yapıldığı ya da başka bir havaalanında son bulabilir. Aday uçuş planlamasından sorumlu olacak ve uçuşun gerçekleşmesi için gereken ekipman ve dokümanın uçakta bulundurulmasını sağlar. Yetenek testinin süresi en az 90 dakikadır.

(10) Aday, kontrol pilotuna kontroller ve radyo kolaylıklarının tanımlanması da dahil yapması gereken tüm görevlerini yerine getirdiğini göstermelidir. Kontroller testin yapıldığı uçağın onaylı kontrol listesine göre tamamlanır. Test uçuşunda, uçak el kitabında belirtilmiş olan limitler dahilinde uçağın uçurulmasına ait güç ayarlarına ve hızlara aday karar vermelidir. Kalkış, yaklaşma ve inişe ait performans bilgileri, kullanılan uçağın operasyon ya da uçuş elkitabına uygun olarak aday tarafından hesaplanır.

(11) Kontrol pilotu, emniyet açısından müdahalenin gerektiği durumlarda ya da diğer trafikte gecikmeye yol açmayı önlemenin dışında uçağın operasyonunda rol almaz.

(12) Aday aşağıdaki yetenekleri göstermelidir:

- a) Uçağı limitleri dahilinde idare edebilmeli,
- b) Tüm manevraları düzgün ve tam olarak tamamlayabilmeli,
- c) İyi bir havacı olarak doğru karar verebilmeli,
- d) Havacılık bilgisini uygulayabilmeli,
- e) Bir prosedür ya da manevranın sonucunun başarılı olacağına şüphe bırakmayacak şekilde her zaman uçağın kontrolünü elinde tutmalıdır.

(13) Aşağıdaki limitler genel yardımcı materyal niteliğindedir. Kontrol pilotu, türbülanslı koşullar, kullanılan uçağın idare özellikleri ve performansına göre esnekliğe izin vermelidir:

1) İRTİFA

- a) Normal uçuşta +- 100 feet
- b) Benzetilmiş motor arızasında +- 150 feet

2) RADYO SEYRÜSEFER YARDIMCILARININ TAKİBİ +- 5°

3) İSTİKAMET

- a) Normal uçuşta +- 10°
- b) Benzetilmiş motor arızasında +- 15°

4) SÜRAT

- a) Kalkış ve yaklaşma +15/-5 kts
- b) Diğer bütün uçuş rejimleri +-15 kts

(14) Yetenek testinin formatı ve başvuru formu SHGM tarafından belirlenir. Yetenek testinin 2 nci bölümündeki c ve e (iv) paragrafları ile 5 inci ve 6 ncı bölümün tamamı FNPT II ya da uçuş simülöründe gerçekleştirilebilir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Aletli Uçuş Yetkisi

Genel

MADDE 51 – (1) Aletli uçuş yetkisi bu Yönetmelikte aranan gerekli şartlar sağlandığında pilotların aletli uçuş koşullarında aletli uçuş kurallarına uygun olarak uçmalarını sağlamak üzere lisanslarına işlenecek olan bir yetkidir. Ayrıca; bir pilot bu Yönetmelik hükümlerine göre düzenlenmiş uçak kategorisine ait aletli uçuş sertifikasına sahip olmaksızın, yetenek testi veya çift kumanda eğitimi hariç, aletli uçuş kurallarına göre bir uçağı uçuramaz.

Aranan şartlar

MADDE 52 – (1) Aletli uçuş yetkisi almak isteyen adaylarda aşağıdaki şartlar aranır:

- a) İlgili sınıfta geçerli sağlık sertifikasına sahip olmak.
- b) SHGM tarafından onaylı bir programa uygun olarak, onaylı bir uçuş eğitim organizasyonunda teorik bilgi ve aletli uçuş eğitimi almak.
- c) Aletli uçuş eğitimi; hususi pilot veya ticari pilot lisansına sahip bir pilot tarafından SHGM tarafından onaylı bir uçuş eğitim organizasyonunda alınabileceği gibi, sıfırdan başlayan ve devamlılık isteyen entegre bir kurs takip edilerek ticari pilot sertifikası ile birlikte de alınabilir.
- ç) Teorik bilgi sınavlarında ve uçuş kontrolünde başarılı olmak.
- d) IR(A) için müracaat sahibi, gece yetkisini içeren PPL(A) ya da CPL(A) sahibi ve sorumlu pilot olarak uçmuş 50 saat seyrüsefer uçuşu tecrübesine sahip olmalıdır. IR(A) için helikopter seyrüsefer tecrübeleri de kredilendirilir. Bunun için en az 10 saati uçakta olmak kaydıyla helikopter seyrüsefer uçuşunun 40 saati kredilendirilir.

İmtiyazlar

MADDE 53 – (1) Yetenek testindeki çok pilot kısıtlaması ve bu Yönetmelikteki diğer koşullar saklı kalmak kaydıyla, çok motor aletli uçuş yetkisine sahip bir pilot, minimum karar yüksekliği 60 metre olacak şekilde aletli uçuş kaidelerine (IFR) göre çok motor ve tek motor uçak ile uçuş yapabilir. 60 metrenin altındaki yetkilendirmeler ilave eğitim ve teste tabidir.

(2) Yetenek testindeki ve ilgili talimatlardaki diğer koşullar saklı kalmak kaydıyla, tek motor aletli uçuş yetkisine sahip bir pilot, minimum karar yüksekliği 60 metre olacak şekilde aletli uçuş kaidelerine (IFR) göre tek motor uçak ile uçuş yapabilir.

Geçerlilik süresi

MADDE 54 – (1) Bu Yönetmelik hükümlerine göre alınmış bir aletli uçuş yetkisinin geçerlilik süresi bir yıldır.

Temdit ve yenileme

MADDE 55 – (1) Çok motorlu bir uçakta aletli uçuş yetkisinin temdidi için; yetki süresinin sona eriş tarihi ile 3 ay öncesi arasındaki sürede ilgili uçağın tip/sınıf yeterlilik kontrolünde, kontrol formunun IR içeriği de tamamlanmış olmalıdır. Bu test simülatörde ya da FNPT II'de yapılabilir. Tek motor uçak aletli uçuş yetkisinin temdidi için adayın JAR-FCL yetenek test formunun 6 ncı bölüm hariç aletli uçuş yetenek testini geçmesi gerekir.

(2) Tek pilot operasyonlarında geçerli olan aletli uçuş yetkisinin temdidi, çok pilot veya tek pilot operasyonlarında tamamlanabilir. Eğer aletli uçuş yetkisi çok pilot operasyonları ile tahditli ise temdit çok pilot operasyonunda tamamlanır.

(3) Aletli uçuş yetkisi bitiş tarihinden önce yeterlilik kontrolünün tüm bölümlerini başarıyla tamamlayamayan bir aday testi başarıyla tamamlayana kadar bu yetkinin imtiyazlarını kullanamaz.

(4) Yenileme için adayların yetkili bir FTO ya da TRTO'da yetki geçerliliklerinin bitiş tarihinden itibaren uçmadıkları her yıl için 1 saat uçuş eğitimi almaları ve sonrasında yeterlilik kontrolünden geçmeleri gerekir. Eğer yetki bitiş tarihinden itibaren 12 ay geçmemiş ise ilave uçuş eğitim şartı istenmez. Bu durumda, yenileme için adayın yeterlilik kontrolünden geçmesi gerekir.

(5) Eğer IR(A) son yedi yılda temdit edilmemiş ya da yenilenmemişse IR(A) sahibi teorik bilgi sınavlarına ve bu Yönetmeliğin 60 ncı maddesinde belirtilen yetenek testine tekrar girer.

İngilizcenin kullanımı

MADDE 56 – (1) IR(A) için müracaat eden ya da IR(A) sahibi bir kişi, aşağıdaki amaçlar için İngilizceyi kullanma yeteneğine sahip olmalıdır:

a) Acil durumlar dahil uçuşun bütün safhaları ile ilgili radyo telefon konuşması yapabilme. İki yönlü telsiz görüşmesinin İngilizce olarak yapıldığı IR ya da ATPL yetenek testi ya da yeterlilik kontrolü başarıyla tamamlandıysa bu bendin gereksinimi yerine getirilmiş sayılır.

b) Uçuşun başarıyla tamamlanabilmesi için gerekli;

1) Operasyon el kitabı ve Helikopter Uçuş El Kitabı gibi İngilizce yazılmış teknik el kitaplarını okuyup anlayabilme,

2) Uçuş öncesi planlama, hava durumu alınması, notamlar, hava trafik kontrol uçuş planı ve benzeri işleri yapabilmek,

3) İngilizce yazılmış havacılıkla ilgili bütün rota, kalkış ve yaklaşma şemaları ve ilgili dokümanları kullanabilmek. Eğer aday, İngilizce dilinde yapılan IR ya da ATPL teorik sınavını geçmişse bu bendin gerekliliklerini yerine getirilmiş sayılır.

c) Uçuş hazırlığı dahil, uçuşun bütün safhalarında diğer uçuş ekibi üyeleri ile İngilizce iletişim kurabilmek. IR(A) sahibi ya da aday, MCC kursunu İngilizce dilinde tamamlamış ve kursu başarıyla tamamladığına dair sertifika sahibi ise veya diğer uçuş ekibi üyeleri ile iletişimin ve iki yönlü telsiz görüşmelerinin İngilizce olarak yapıldığı çok pilotlu yetenek testi/yeterlilik kontrolünü geçmişse, bu bendin gerekliliklerini yerine getirilmiş sayılır.

(2) Bu maddenin (a), (b) ve (c) bentlerindeki gereksinimler, bu amaçlara yönelik alınacak eğitim kursundan sonra, SHGM tarafından ya da SHGM adına yapılacak özel bir sınavın geçilmesi ile karşılanabilir.

Teorik bilgi

MADDE 57 – (1) IR(A) için başvuran bir aday onaylı bir uçuş eğitim organizasyonunda teorik bilgi eğitimini tamamlamalıdır. Teorik bilgi kursu mümkün hallerde uçuş eğitimi ile birleştirilir.

(2) Aday, IR(A) sahibine tanınacak imtiyazlara uygun bilgi seviyesine sahip olduğunu göstermeli ve bu Yönetmeliğin dördüncü kısmında belirtilen gereksinimleri karşılamalıdır.

Uçuş eğitimi

MADDE 58 – (1) IR(A) için müracaat eden bir kişi, IR(A) eğitimini içeren bir entegre uçuş eğitimi kursuna katılmalı veya aşağıda belirtilen onaylı bir modüler IR(A) eğitim kursunu tamamlamalıdır.

(2) Aday, IR(H) sahibi ise uçuş eğitimi uygunluğuna göre tek veya çift motorlu uçaklarda 10 saate düşürülür.

Modüler aletli uçuş yetkisi kursu

MADDE 59 – (1) Modüler aletli uçuş yetkisi eğitimi kursunun amacı; pilotları ICAO PANS-OPS Doküman 8168'e göre IFR ve aletli meteorolojik koşullar (IMC) altında uçuş yapabilecek yeterlilik seviyesine ulaştırmaktır.

(2) IR(A) için müracaat eden kişi, ICAO Ek 1'e göre düzenlenmiş gece uçuş yetkisini içeren PPL(A) veya CPL(A) sahibi olmalıdır.

(3) Modüler aletli uçuş yetkisi eğitimi kursu için müracaat eden kişi, eğitim müdürünün gözetimi altında kursun tüm aşamalarını FTO'nun düzenlediği şekilde bitirmelidir. Teorik bilgi eğitimi, sadece teorik bilgi eğitimi veren onaylı bir FTO tarafından da verilebilir. Bu durumda kursun bu bölümü, kursu veren FTO'nun eğitim müdürünün gözetimi altında gerçekleşir.

(4) Teorik bilgi kursu 18 ay içinde, uçuş eğitimi ve yetenek testi bu Yönetmeliğin dördüncü kısmında açıklanan teorik bilgi sınavlarının kabul periyodu içinde tamamlanır.

(5) Kurs şunları ihtiva etmelidir;

a) Aletli uçuş bilgisi seviyesinde teorik bilgi eğitimi,

b) Aletli uçuş yetkisi uçuş eğitimi.

(6) Modüler aletli uçuş yetkisi eğitimi kursu, sınıf çalışması, video, slayt/teyp sunumu, bilgisayar tabanlı eğitim ve SHGM tarafından onaylı diğer araçları içeren en az 200 saat (1 saat = 60 dk. eğitim)'lik eğitimi içermelidir. SHGM tarafından uygun görülen onaylı uzaktan eğitim kursları uygulanabilirliği kanıtlanmış olmak koşuluyla kursun bir parçası olarak sunulabilir.

(7) Müracaat sahibi, IR(A)'nın imtiyazlarına uygun bilgi seviyesini bu Yönetmeliğin dördüncü kısmında belirtilen usullere uygun olarak göstermelidir.

(8) Uçuş eğitimi gereklilikleri şunlardır:

a) Tek motor IR(A) uçuş eğitimi en az 50 saattir. SHGM'nin onaylaması halinde bunun 20 saate kadarı FNPT I veya 35 saate kadarı uçuş simülatörü veya FNPT II ile olabilir.

b) Çok motor IR(A) uçuş eğitimi en az 55 saattir. SHGM'nin onaylaması halinde bunun 25 saate kadarı FNPT I veya 40 saate kadarı uçuş simülatörü veya FNPT II ile olabilir.

c) Daha önceden tek motorlu uçakla alet uçuş yetkisi almış ve çok motorlu tip/sınıf yetkisi bulunan bir pilotun çok motorlu alet yetkisi alabilmesi için çok motorlu uçakla en az 5 saat ilave eğitim almış olması gerekir. Bu 5 saatinde 3 saati bir uçuş simülatörü veya FNPT II ile olabilir.

d) ICAO Ek 1'e göre düzenlenmiş ticari pilot lisansına sahip olanlar için alet uçuş eğitim süreleri 5 saat azaltılır.

(9) Uçuş egzersizleri aşağıdaki konuları kapsar:

a) IFR uçuş planı hazırlığı için gereken uçuş manuevi ve ilgili hava trafik servisi dokümanlarını içeren uçuş öncesi IFR prosedürleri,

b) Aşağıdaki hususları içeren normal, anormal ve acil durumlardaki prosedür ve manevralar:

1) kalkış esnasında görerek uçuştan aletli uçuşa geçiş,

- 2) standart aletli ayrılış ve varışlar,
- 3) yol boyu IFR usulleri,
- 4) tutuş usulleri,
- 5) belirlenmiş minimaya aletli yaklaşımlar,
- 6) pas geçme usulleri,
- 7) turu içerecek şekilde aletli yaklaşımlardan inişler.

c) Uçuş içerisindeki manevralar ve belirli uçuş karakteristikleri

d) Gerekli görülürse, tek motorun benzetilmiş olarak gayri faal edilmesi ve motor kapama ve tekrar çalıştırma işlemlerinin sadece aletler referans alınarak yapılmasını içerecek şekilde (ikinci egzersiz simülator ya da FNPT II'de gerçekleştirilmiyorsa emniyetli bir irtifada yapılmalıdır) yukarıdaki egzersizlerde çok motor uçakların kullanılması.

(10) İlgili uçuş eğitimleri ve tecrübe gereksinimlerinin karşılanmasını müteakip; aday, yetenek testine tek motor ya da çok motor uçakta girer.

(11) Yukarıdaki (c) bendindeki uçuş eğitimini tamamlayan bir aday çok motor uçakta yetenek testine girer.

(12) Teorik bilgi sınavları ve yetenek testinin başarı ile tamamlanması neticesinde IR(A) verilir.

Yetenek testi ve yeterlilik kontrolü

MADDE 60 – (1) IR(A) yetenek testine girecek olan aday, testte kullanılacak olan uçağın tip/sınıfı ile ilgili eğitimi almış olmalıdır. Yetenek testinde kullanılacak uçak eğitim uçakları ile ilgili gereksinimleri karşılamalıdır.

(2) Aday, SHGM'nin incelemesi sonucu yetenek testine girmesi uygun görüldükten sonra teste girer.

(3) Aday, JAR-FCL yetenek test formu 1'den 5 inci bölüme kadar, eğer çok motorlu uçak kullanılacaksa 6 ncı bölümü de geçmelidir. Aday, bir bölümden herhangi bir maddeden geçememişse, o bölümde başarısız olmuş sayılır. Birden fazla bölümden başarısız olunması halinde aday başarılı olduğu bölümler de dahil olmak üzere tüm testi tekrar alır. Sadece bir bölümde başarısız olan aday başarısız olduğu bölümü tekrar alır. Her hangi bir bölümün test tekrarında başarısız olan aday geçmiş olduğu bölümler dahil tüm testi tekrar alır. Yetenek testinin bütün bölümleri 6 ayda tamamlanır.

(4) Başarısız olunmuş bir yetenek testinden sonra ilave eğitim koşulu getirilebilir. Testin bir veya birden fazla bölümlerinden iki denemeye rağmen başarı sağlanamamışsa aday SHGM tarafından belirlenecek ilave eğitimi alacaktır. Alınacak yetenek testlerinin sayısı konusunda bir limit yoktur.

(5) Test, gerçek uçuşu benzetilmiş hale getirmeyi amaçlar. Uçulacak rotaya Kontrol Pilotu karar verir. Önemli bir nokta da adayın uçuşu rutin briefing materyalinden planlaması ve yürütmesidir. Aday uçuş planlamasından sorumlu olur ve uçuşun gerçekleşmesi için gereken ekipman ve dokümanın uçakta bulundurulmasını sağlar. Uçuş süresi en az 1 saattir.

(6) SHGM, testin güvenilir bir şekilde gerçekleşmesini sağlayabilmek amacıyla, kontrol pilotuna emniyetle ilgili gerekli bilgileri tavsiye eder.

(7) Kontrol pilotu, adayı yetersiz gördüğü için testi sonlandırırsa aday testin tamamına tekrar girer. Aday testin sonlandırılmasını talep eder ve kontrol pilotu sebepleri yeterli bulursa test sona erdirilir. Daha sonra bu testin eksik kalan kısımları tamamlanır.

(8) Kontrol pilotunun takdirinde herhangi bir manevra ya da prosedür aday tarafından sadece bir kez tekrar edilebilir. Adayın uçuş yeteneğini sergilemesi esnasında tam bir test tekrarının gerektiğini düşünürse Kontrol Pilotu, testin herhangi bir aşamasında testi durdurabilir.

(9) Aday, uçağı sorumlu pilot fonksiyonlarının yerine getirilebileceği bir pozisyonda uçuracak ve testi yanında başka bir uçuş ekibi üyesi yokmuş gibi idare edecektir. Kontrol Pilotu, emniyet açısından müdahalenin gerektiği durumlarda ya da trafikte gecikmeye yol açmayı önlemenin dışında uçağın operasyonunda rol almayacaktır. Test esnasında kontrol pilotu ya da diğer bir pilot yardımcı pilot gibi görev yaparsa alet yetkisi imtiyazları çok pilotlu operasyonlara tahditli olacaktır. Bu tahdit adayın başka bir alet yetkisi yetenek testinde tek pilot bir uçakta başka bir uçuş ekibi üyesi yokmuş gibi testi gerçekleştirmesi ile kaldırılabilir. Uçuştaki sorumluluk kontrol pilotundadır.

(10) Karar yüksekliği/irtifası, minimum alçalma yüksekliği/irtifası ve pas geçme noktasına kontrol pilotunun kabul edeceği şekilde yaklaşma şemalarına uygun olarak aday karar verir.

(11) Aday, kontrol pilotuna kontroller ve radyo kolaylıklarının tanımlanması da dahil, yapması gereken tüm görevlerini yerine getirdiğini göstermelidir. Kontroller testin yapıldığı uçağın onaylı kontrol listesine göre tamamlanır. Test uçuşunda, uçak el kitabında belirtilmiş olan limitler dahilinde uçağın uçurulmasına ait güç ayarlarına ve hızlara aday karar verecektir. Kalkış, yaklaşma ve inişe ait performans bilgileri, kullanılan uçağın operasyon ya da uçuş elkitabına uygun olarak aday tarafından hesaplanır.

(12) IR(A) temdidi ve yenileme için yapılacak yeterlilik kontrolü esnasında, lisans sahibi yukarıda belirtilenleri kontrol pilotuna göstermelidir.

(13) Aday aşağıdaki yetenekleri göstermelidir:

- a) Uçağı limitleri dahilinde idare edebilmeli,
- b) Tüm manevraları düzgün ve tam olarak tamamlayabilmeli,
- c) İyi bir havacı olarak doğru karar verebilmeli,
- ç) Havacılık bilgisini uygulayabilmeli,
- d) Bir prosedür ya da manevranın sonucunun başarılı olacağına şüphe bırakmayacak şekilde her zaman uçağın kontrolünü elinde tutmalıdır.

(14) Aşağıdaki uçuş testi toleransları genel yardımcı materyal niteliğindedir. Kontrol pilotu; türbülanslı koşullar, kullanılan uçağın idare özellikleri ve performansına göre esnekliğe izin verir.

a) İRTİFA

- 1) Genelde +- 100 feet
- 2) Karar yüksekliğinde pas geçmeye başlanması + 50 feet/- 0 feet
- 3) Minimum alçalma yüksekliği/MAP/İrtifa + 50 feet/- 0 feet

b) İZLEME

- Radyo yardımcıları +- 5
- Hassas yaklaşma süzülüş hattı ve istikametinde yarım derece sapma

c) İSTİKAMET

- 1) Tüm motorlar çalışırken +- 5°
- 2) Benzetilmiş motor arızasında +- 10°

ç) SÜRAT

- 1) Tüm motorlar çalışırken +- 5 kts
- 2) Benzetilmiş motor arızasında + 10 kts/ - 5 kts

(15) Yetenek testinin formatı ve başvuru formu SHGM tarafından belirlenir. Yetenek testinin 2 nci bölümündeki (d) paragrafı ile yetenek testi ve yeterlilik kontrolünün 6 ncı bölümü FNPT II ya da uçuş simülöründe gerçekleştirilebilir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Sınıf ve Tip Yetkileri

Sınıf yetkileri

MADDE 61 – (1) Sınıf yetkileri; aşağıda belirtilen, tip yetkisi gerektirmeyen tek pilotlu uçaklar için oluşturulur:

- a) Tüm pistonlu-tek motorlu kara uçakları,
- b) Tüm pistonlu-tek motorlu deniz uçakları,
- c) Tüm motorlu planörler,
- ç) Turbo-prop tek motorlu kara uçakları,
- d) Turbo-prop tek motorlu deniz uçakları,
- e) Tüm pistonlu-çok motorlu kara uçakları,
- f) Tüm pistonlu-çok motorlu deniz uçakları.

Tip yetkileri

MADDE 62 – (1) Uçak tip yetkileri belirlenirken; uçağın uçuşa elverişlilik tip sertifikası, kullanımına ilişkin özellikleri, minimum uçuş ekibi gereksinimi ve teknoloji düzeyi göz önünde bulundurulur. Buna göre, uçak tip yetkileri aşağıdakiler için oluşturulur:

- a) Çok pilota sertifikalı uçakların her tipi için,
- b) Tek pilotlu, turbo-prop veya turbo jet, çok motorlu uçakların her tipi için,
- c) Tek pilotlu, turbo jet, tek motorlu uçakların her tipi için,
- ç) Gerekli görülen diğer uçak tipleri için.

Yüksek performanslı tek pilotlu uçaklar

MADDE 63 – (1) Bu uçaklar sınıf ya da tip listelerinde HPA kısaltmasıyla belirtilmiştir. İlk defa HPA tip ya da sınıf yetkisi alacak adaylarda aşağıdaki şartlar aranır:

- a) En az 200 saat uçuş tecrübesine sahip olmak,
- b) En az 70 saat sorumlu pilot uçuş tecrübesine sahip olmak,
- c) FTO ya da TRTO'da HPA kursunu tamamlamak ya da ATPL(A) sınavını geçmiş olmak veya ATPL(A) teorik bilgi kredisi içeren geçerli bir ICAO ATPL(A) ya da CPL/IR(A) sahibi olmak,
- ç) Lisansında HPA yetkisi bulunan bir aday, JAR-FCL lisansı başvurusunda bu yetkinin JAR-FCL lisansına transferini talep ettiğinde (c) bendi gereksiniminden muaf tutulur.

Tip ya da sınıf yetkisinin gerektiği durumlar

MADDE 64 – (1) Yetenek testine tabi olma ya da eğitim uçuşu dışında; pilotların herhangi bir uçakla uçabilmeleri için lisanslarında o uçak ile ilgili olan sınıf veya tip yetkilerinin bulunması şarttır. Yetkilerdeki kısıtlamalar lisansta belirtilir.

Özel yetkilendirmeler

MADDE 65 – (1) Hava aracı test uçuşu, gelir amaçsız çok özel uçuşların yapılması gibi durumlarda sadece bu amaç veya görev sonuçlanıncaya kadar geçerli olmak üzere gerekli tip veya sınıf yetkilendirmeleri yapılabilir.

İmtiyazlar

MADDE 66 – (1) Tip ya da sınıf yetkisi sahibinin imtiyazları, yetkide belirtilen tipteki ya da sınıftaki uçakta pilotluk yapmaktır.

Yetki sayısı

MADDE 67 – (1) Pilotların sahip olabilecekleri sınıf / tip yetkilerinin sayısında herhangi bir kısıtlama yoktur. Ancak, JAR-OPS'da bir kısıtlama olursa aynen uygulanır.

Varyantlar

MADDE 68 – (1) Eğer varyant fark eğitimini müteakip 2 sene uçulmamışsa, pistonlu tek motor sınıf yetkisi dahilindeki tipler ya da varyantlar hariç, o varyantta ilave fark eğitimi ya da yeterlilik kontrolü gerekir.

a) Diğer varyanttan farklı ilave bir bilginin ve ilave bir eğitimin gerektiği durumlardaki "fark" eğitimi, uygun olan eğitim yardımcıları ile veya uçakla yapılır. Bu eğitim pilotun logbooku'na işlenir ve eğitimi veren CRI(A)/TRI(A)/SFI(A) ya da FI(A) tarafından imzalanır.

b) Yeni varyant hakkında ilave bilgi alınmasını gerektiren "tanıma" eğitimi eğitimlerdir.

JAA üyesi olmayan ülkelerde alınan yetkiler

MADDE 69 – (1) JAA üyesi olmayan bir ülkenin ilgili yetki gereksinimlerini karşılayan bir adaya uygunluğuna göre bu Yönetmeliğin 72, 73 ya da 74 üncü madde şartlarını sağlaması koşuluyla sınıf ya da tip yetkisi tanzim edilebilir. Bu durumda tanzim edilen bir yetkinin kullanımı o üye ülke tesciline kayıtlı ya da o üye ülke işletmecisi tarafından işletilen uçaklarda kısıtlı olacaktır. Bu tahdidin kaldırılabilmesi için adayın ilgili tip/sınıfta pilot olarak 500 saat uçuşu tamamlaması ve bu Yönetmelikte belirtilen temdit gereksinimlerini yerine getirmesi gerekir.

(2) JAA üyesi olmayan bir ülke tarafından tanzim edilmiş bir lisansta bulunan geçerli bir tip yetkisinin JAR-FCL lisansına transfer edilebilmesi için; adayın bu tipte en az 500 saat pilot olarak uçuş tecrübesi bulunması, uygunluğuna göre bu Yönetmeliğin 63, 72, 73 ya da 74 üncü madde koşullarını sağlaması ve yeterlilik kontrolünden geçmesi gerekir.

(3) JAA üyesi olmayan bir ülke tarafından tanzim edilmiş bir lisansta bulunan geçerli bir sınıf yetkisinin JAR-FCL lisansına transfer edilebilmesi için; adayın bu tipte en az 100 saat pilot olarak uçuş tecrübesi bulunması; uygunluğuna göre bu Yönetmeliğin 63 ya da 74 üncü madde koşullarını sağlaması ve yeterlilik kontrolünden geçmesi gerekir.

(4) (**Değişik:RG-31/12/2007-26743-2.Mükerrer**) JAA üyesi başka bir ülke tarafından tanzim edilmiş bir lisansta bulunan geçerli bir tip/sınıf yetkisi; güncel olması, en son yapılan temdit veya yenilemenin bu Yönetmelik hükümlerine göre yapılmış olması ve uygunluğuna göre bu Yönetmeliğin 72, 73 ve 74 üncü maddelerindeki gereklilikleri karşılaması koşuluyla JAR FCL lisansına transfer edilir.

Yetki geçerlilik süresi ve temdit

MADDE 70 – (1) Tip yetkilerinin ve çok motorlu sınıf yetkilerinin geçerlilik süresi yetkinin alındığı tarihten itibaren 1 yıldır. Tip yetkisi ve çok motorlu sınıf yetkisi temdidi için aşağıdaki hususlar gereklidir:

a) Yetki süresinin sona eriş tarihi ile 3 ay öncesi arasındaki sürede, bu Yönetmelik hükümlerine göre SHGM tarafından onaylı kontrol formuna uygun olarak yetkili bir kontrol pilotu ile yapılacak yeterlilik kontrolünde başarılı olmak,

b) Lisansın geçerli olduğu sürede ilgili uçak ile en az 10 hat uçuşu yapmış olmak veya kontrol pilotu ile bir sektör uçuş yapmış olmak,

c) Eğer pilotun aletli uçuş yetkisi de var ise, IR(A) temdidi tip/sınıf yetkisi yeterlilik kontrolü ile birleştirilir.

(2) Tek pilotlu ve tek motorlu uçak sınıf yetkileri geçerlilik süresi iki yıldır.

(3) Pistonlu-tek motor kara uçakları ile motorlu planörlerdeki sınıf yetkilerinin temdidi için:

a) Lisansın geçerlilik süresinin sona erdiği tarih ile 3 ay öncesi arasındaki sürede ilgili sınıftaki yetkili bir uçuş kontrol pilotu ile yeterlilik kontrolünden geçmiş olmak veya,

b) Lisansın geçerlilik süresinin sona erdiği tarih ile 12 ay öncesi arasındaki sürede; 6 saati sorumlu pilot olarak 12 saat uçuşu olmak. 12 iniş, kalkış yapmış olmak ve en az bir saat yetkili bir uçuş öğretmeni ile uçuş eğitimi almak. Herhangi diğer bir sınıf/tip yetkisi için yapılan yeterlilik kontrolü ya da yetenek testi bu öğretmenle uçuşun yerine sayılabilir,

c) Aday pistonlu-tek motorlu (kara) sınıf yetkisi ve motorlu planör yetkisinin ikisine birden sahipse bu fıkranın (a) bendi gereksinimini her iki yetkiden birinde ya da (b) bendi gereksinimini her iki yetkiden birinde ya da her ikisinin karışımı olarak tamamlayarak her ikisini de temdit ettirebilir.

(4) Tek motorlu turbo-prop kara uçaklarında temdit için, lisansın geçerlilik süresinin sona erdiği tarih ile 3 ay öncesi arasındaki sürede yetkili bir uçuş kontrol pilotu ile yeterlilik kontrolünden geçmiş olmak gereklidir.

(5) Tip ya da sınıf yetkisinin bitiş tarihinden önce yeterlilik kontrolünün tüm bölümlerini geçememiş bir aday o yetkinin imtiyazlarından yeterlilik kontrolünü başarıyla tamamlayana kadar faydalanamayacaktır.

(6) Özel durumlarda geçerlilik süresinin uzatılması ya da yetkilerin temdid:

a) Bir hava aracı tip, sınıf ya da alet yetki imtiyazları sadece JAA üyesi olmayan ülkeye tescilli bir uçakta kullanılıyorsa; SHGM, o ülke gereksinimlerinin karşılanması koşuluyla yetkinin geçerlilik süresini uzatabilir ya da temdit edebilir.

b) Bir hava aracına ait tip, sınıf ya da alet yetki imtiyazları, Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşmasının 83bis maddesi hükümlerine göre JAA üyesi olmayan bir ülke uçak işleticisi tarafından işletilen Türk sivil hava aracı tesciline kayıtlı bir uçakta kullanılacaksa, SHGM, o ülke gereksinimlerinin karşılanması koşuluyla yetkinin geçerlilik süresini uzatabilir ya da temdit edebilir.

c) Bu fıkranın (a) ve (b) bentleri hükümlerine göre süresi uzatılan ya da temdit edilen bir yetkinin imtiyazları Türk sivil hava aracı siciline kayıtlı ve ülkemiz hava taşıyıcıları tarafından işletilen bir uçakta kullanılmadan önce bu Yönetmeliğin ilgili hükümlerine göre temdit edilmelidir.

ç) JAA üyesi olmayan bir ülkede kullanılan ya da o ülkeye tanzim edilmiş bir yetki, SHGM uygun gördüğü takdirde o ülke gereksinimlerinin karşılanması ve yetkinin o ülkeye tescilli uçakta kullanımına kısıtlanmış olması koşuluyla pilotun JAR-FCL lisansında kalabilir.

Geçersiz yetkilerin yenilenmesi

MADDE 71 – (1) Geçersiz hale gelmiş yetkilerin yenilenmesi için aşağıdaki hususların yerine getirilmesi gerekir:

a) Tek pilot tip yetkisi ve çok motor sınıf yetkilerinin yenilenmesi için adayların yetkili bir FTO ya da TRTO'da yetki geçerliliklerinin bitiş tarihinden itibaren uçmadıkları her yıl için 1 saat uçuş eğitimi almaları ve sonrasında yeterlilik kontrolünden geçmeleri gerekir.

b) Çok pilot tip yetkilerinin yenilenmesi için adayların yetkili bir FTO ya da TRTO'da yetki geçerliliklerinin bitiş tarihinden itibaren uçmadıkları her yıl için 3 saat simülasyon uçuş eğitimi almaları ve sonrasında yeterlilik kontrolünden geçmeleri gerekir.

c) Tek pilot tek-motor sınıf yetkisinin süresi dolmuşsa aday ilgili yetenek testini tamamlamalıdır.

ç) Adayın tip/sınıf yetkisi geçerliliğinin bitiş tarihinden itibaren 12 ay geçmemiş ise, yenileme için ilave uçuş eğitim şartı istenmez. Bu durumda adayın yenileme için ilgili tipte yeterlilik kontrolünden geçmesi gerekir.

Çok pilotlu uçak tip yetkisi şartları

MADDE 72 – (1) Çok pilota sertifikalandırılmış uçaklarda ilk defa tip yetkisi için başvurulduğunda müracaatçının eğitime başlamadan önce aşağıdaki şartlara sahip olması gereklidir:

a) En az 100 saatlik sorumlu pilot olarak uçuş tecrübesi olmak,

b) Geçerli çok motor aletli uçuş yetkisi olmak,

c) MCC kursu görmüş olmak (şayet bu kurs görülmemiş ise tip intibak kursu bu kursu da kapsamalıdır),

ç) Hava yolu nakliye pilotu lisansı almak için gerekli olan teorik bilgi sınavlarını geçmek,

(2) Aşağıdaki koşullara sahip adaylar MCC gereksinimlerini sağlamış kabul edilir:

a) JAR FCL 2'ye göre MCC kursunu tamamlayarak sertifikası bulunan ve çok pilotlu helikopterde 100 saatten fazla tecrübesi olan adaylar ya da,

b) Çok pilotlu helikopterde 500 saatten fazla tecrübesi olan adaylar.

(3) İlave çok pilot tip yetkisi tanzimi için, çok motor aletli uçuş yetkisinin geçerli olması gerekir.

Çok motorlu uçaklarda tip yetkisi şartları

MADDE 73 – (1) Tek pilota sertifikalı çok motorlu uçaklarda tip yetkisi talep eden müracaatçının sorumlu pilot olarak en az 70 saat uçuş tecrübesi olmalıdır.

Çok motorlu uçaklarda sınıf yetkisi şartları

MADDE 74 – (1) Tek pilota sertifikalı çok motorlu uçaklarda sınıf yetkisi talep eden müracaatçının sorumlu pilot olarak en az 70 saat uçuş tecrübesi olmalıdır.

Tip/sınıf yetkisi teorik bilgi ve uçuş eğitimi

MADDE 75 – (1) Tip ve sınıf yetkisi almak için gereken teorik bilgi ve uçuş eğitimi ile ilgili esaslar:

a) Tek-motor ve çok-motor sınıf/tip yetkisi için başvuran bir aday ilgili uçağa ait teorik bilgi eğitimini tamamlamış olmalı ve teorik bilgilerinin emniyetli bir uçuş için yeterli seviyede olduğunu göstermelidir. Ayrıca, başvurduğu sınıf ya da tipin yetenek testine yönelik uçuş eğitimini de tamamlamalıdır.

b) Tek pilotlu çok-motorlu uçaklarda sınıf yetkisi için başvuran adaylar, 7 saatten az olmayacak şekilde çok motorlu uçağa ait teorik bilgi eğitimi tamamlamış olmalıdır. Aday, ayrıca en az 2.5 saati normal usuller

uygulanarak ve en az 3.5 saati motor arızasına ilişkin prosedürler ve asimetri uçuş tekniği uygulanarak çok motorlu uçakta çift kumanda uçuş eğitimlerini tamamlamalıdır.

c) Çok pilotlu uçakların tip yetkisi için başvuran aday, ilgili tipin yetenek testine ilişkin uçuş eğitim kursunu tamamlamış olmalıdır.

ç) Eğitim Kursları:

1) Yukarıdaki amaçlar için açılacak eğitim kursları FTO ya da TRTO tarafından yürütülecektir. Eğitim kursları ayrıca; uçak işleticisi ya da imalatçı tarafından sağlanan sözleşmeli bir tesis ya da özel durumlarda kişisel yetki verilmiş bir öğretmen pilot tarafından yürütülebilir.

2) Bu tür kurslar SHGM tarafından onaylanacak ve bu Yönetmeliğin beşinci kısım ikinci bölümündeki ilgili gereksinimleri karşılamalıdır.

3) Tek motor uçak ve motorlu planör sınıf yetkisi kursları FI ya da CRI tarafından yürütülebilir.

4) Tip intibak eğitimi kursları yetenek testinden önceki 6 ay içinde tamamlanmalıdır.

d) MCC Kursu: Bu kurs entegre havayolu nakliye pilotu kursuna katılan veya PPL/IR ya da CPL/IR sahibi olup da havayolu nakliye pilotu kursuna katılmamış ancak çok pilotlu uçaklarda ilk defa tip yetkisi almak isteyen adaylar içindir. Kurs, en az 25 saat teorik bilgi eğitimi ve alıştırma ve 20 saat MCC pratik eğitimi içerir. Entegre havayolu nakliye pilotu kursuna katılmakta olan adaylar pratik eğitimi 5 saat azaltılmış olarak alabilirler. Mümkün olan durumlarda, MCC eğitimi çok pilotlu uçaklarda ilk tip eğitimi kursu ile birleştirilmelidir. Böyle bir durumda; eğer MCC ve tip eğitimi için aynı simülatör kullanılıyorsa MCC pratik eğitimi 10 saate kadar düşürülebilir.

MCC eğitimi, onaylı bir FTO, TRTO ya da işletici tarafından işletilen onaylı bir eğitim kursunun Eğitim Müdürünün gözetiminde 6 ay içinde tamamlanmalıdır. MCC eğitimi verecek operatörler bu Yönetmeliğin beşinci kısım ikinci bölümündeki ilgili gereksinimleri karşılamalıdır. Eğitimde FNPT II ya da uçuş simülatörü kullanılır.

Sadece simülatörle yapılacak tip intibak eğitimi

MADDE 76 – (1) Sadece simülatörle yapılacak tip intibak eğitimi yetkisi ile ilgili hususlar SHGM tarafından çıkarılacak bir talimat ile belirlenir.

Yetenek

MADDE 77 – (1) Tek pilotlu uçaklar için aday ilgili uçak tipi ya da sınıfında, çok pilotlu uçaklar için görevine göre sorumlu pilot veya ikinci pilot olarak ilgili uçak tipinde yetenek testini geçmelidir.

MCC kursunun tamamlanmasını müteakip çok pilotlu uçaklardaki görevlerini yapabildiğini göstermek üzere; aday, çok pilotlu uçak tip yetkisi yetenek testini geçecek ya da MCC kurs bitirme sertifikası alacaktır.

Tip/sınıf yetkileri ve ATPL(A) için yetenek testi ve yeterlilik kontrolü

MADDE 78 – (1) Aday, gerekli tüm eğitimi başarıyla tamamlamış olmalıdır. Adayın test için yeterliliğinin teyit edilmesi için gereken idari düzenlemelerin yapılmasını ve eğitim kayıtlarının kontrol pilotu tarafından test uçuşu öncesi incelenebilmesini SHGM temin eder.

(2) SHGM tarafından onaylanmak kaydıyla benzetilmiş hat operasyonlarını içeren farklı birkaç yetenek testi/yeterlilik kontrolü senaryoları geliştirilebilir. Kontrol pilotu bu senaryolardan birini seçer. Onaylı uçuş simülatörleri ve mevcutsa diğer eğitim gereçleri kullanılır.

(3) SPA için; aday, yetenek testi / yeterlilik kontrolünün tüm bölümlerini geçmelidir. Bir bölümdeki bir maddeden başarısız olunmuşsa; aday, o bölümden başarısız olmuş sayılır. Bir bölümden fazlasında başarısız olunması halinde aday tüm testi tekrar alır. Sadece bir bölümde başarısız olan aday başarısız olduğu bölümü tekrar alır. Her hangi bir bölümün test tekrarında başarısız olan aday geçmiş olduğu bölümler dahil tüm testi tekrar alır.

(4) MPA için; aday, yetenek testi / yeterlilik kontrolünün tüm bölümlerini geçmelidir. Beş maddeden fazlasında başarısız olunması halinde aday tüm testi tekrar alır. Beş ya da beşten az maddeden başarısız olan aday başarısız olduğu maddeleri tekrar alır. Her hangi bir maddenin test tekrarında başarısız olan aday geçmiş olduğu bölümler dahil tüm testi tekrar alır.

(5) Aday yetenek testi/yeterlilik kontrolü formunun 6 ncı bölümde başarısız olur ya da bu bölüme girmezse, tip yetkisi Cat II ya da III imtiyazlarını içermez. 6 ncı bölüm ATPL(A) yetenek testinin bir parçası değildir.

(6) Başarısız olunmuş bir yeterlilik / yetenek testinden sonra tip intibak eğitiminin 1/6'sını geçmemek üzere eğitim alınır. Testin bütün bölümlerinden iki denemeye rağmen başarı sağlanamamışsa; aday, tip intibak eğitiminin 1/3'ü kadar eğitim alır. Alınacak yeterlilik /yetenek testlerinin sayısı konusunda bir limit yoktur.

(7) SHGM, testin güvenilir bir şekilde gerçekleşmesini sağlayabilmek amacıyla, kontrol pilotuna emniyetle ilgili gerekli bilgileri tavsiye eder.

(8) Kontrol pilotu, adayı yetersiz gördüğü için testi sonlandırırsa aday testin tamamına tekrar girer. Aday testin sonlandırılmasını talep eder ve kontrol pilotu sebepleri yeterli bulursa test sona erdirilir. Daha sonra bu testin eksik kalan kısımları tamamlanır.

(9) Kontrol pilotunun takdirinde herhangi bir manevra ya da prosedür aday tarafından sadece bir defaya mahsus tekrar edilebilir. Kontrol pilotu, adayın uçuş yeteneğini sergilemesi esnasında tam bir test tekrarı gerektiğini düşünürse testin herhangi bir aşamasında testi durdurabilir.

(10) Kontroller ve prosedürler testte kullanılan uçağın onaylı kontrol listesine ve mümkünse MCC konseptine göre yapılır. Kalkış, iniş ve yaklaşıma ait performans bilgileri uçağın operasyon ya da uçuş el kitabına göre aday tarafından hesaplanır. Karar yüksekliği/irtifası, minimum alçalma yüksekliği/irtifası ve pas geçme noktasına ATPL adayı ve/veya yeterlilik kontrolü esnasında kontrole tabi tutulan pilot karar verir.

(11) MPA yetenek testi/yeterlilik kontrolü ve ATPL(A) yetenek testine özel gereksinimler:

a) MPA testi/kontrolü çoklu uçuş ekibi ortamında yürütülür. Diğer bir aday ya da pilot, ikinci pilot olarak görev yapabilir. Eğer test / kontrol için uçak kullanılacaksa diğer pilot öğretmen olmalıdır.

b) İlk defa MPA tip yetkisi ya da ATPL(A) için; aday, test/kontrolün tüm bölümlerinde PF olarak görev alacaktır. Aday ayrıca PNF olarak da becerisini gösterecektir. Aday test için sol ya da sağ koltuğu seçebilir.

c) Aşağıdaki hususlar, PF ya da PNF olmasına bakılmaksızın, ATPL(A) ya da çok pilotlu uçak tipinde sorumlu pilot görevine terfi için yapılan uçuş testinde özellikle kontrol edilecektir:

1) Uçuş ekibi işbirliği idaresi,

2) Uygun gözetim ile uçağın operasyonunun genel kontrolünün sürdürülmesi,

3) Operasyonun durumuna ilişkin emniyet hususları ve ilgili kurallara göre emcensileri de içerecek şekilde önceliklerin belirlenmesi ve karar verilmesi.

ç) Test/kontrol IFR şartlarda ve mümkün olduğu kadar benzetilmiş ticari hava taşımacılığı ortamında gerçekleştirilmelidir. Uçuş, rutin briefing materyalinden planlanacak ve idare edilecektir.

(12) Uçuş Testi Toleransları: Aday aşağıdaki yetenekleri göstermelidir:

a) Uçağı limitleri dahilinde idare edebilmeli,

b) Tüm manevraları düzgün ve tam olarak tamamlayabilmeli,

c) İyi bir havacı olarak doğru karar verebilmeli,

ç) Havacılık bilgisini uygulayabilmeli,

d) Bir prosedür ya da manevranın sonucunun başarılı olacağına şüphe bırakmayacak şekilde her zaman uçağın kontrolünü elinde tutabilmeli,

e) Tatbiki mümkün hallerde, uçuş ekibi koordinasyonu ve sağlık açısından zayıf düşülmesi durumunda uygulanacak prosedürleri anlayabilmeli ve uygulayabilmeli,

f) Tatbiki mümkün hallerde, diğer uçuş ekibi üyeleri ile etkin biçimde haberleşebilmelidir.

(13) Aşağıdaki limitler genel yardımcı materyal niteliğindedir. Kontrol pilotu; türbülanslı koşullar, kullanılan uçağın idare özellikleri ve performansına göre esnekliğe izin verecektir.

a) İRTİFA

1) Genelde +- 100 feet

2) Karar yüksekliğinde pas geçmeye başlanması + 50 feet/- 0 feet

3) Minimum alçalma yüksekliği/MAP/İrtifa + 50 feet/- 0 feet

b) İZLEME

1) Radyo yardımcıları +- 5°

2) Hassas yaklaşma süzülüş hattı ve istikametinde yarım derece sapma

c) İSTİKAMET

1) Tüm motorlar çalışırken +- 5°

2) Benzetilmiş motor arızasında +- 10°

ç) SÜRAT

1) Tüm motorlar çalışırken +- 5 kts

2) Benzetilmiş motor arızasında + 10 kts/ - 5 kts

(14) Yetenek testinin formatı ve başvuru formu SHGM tarafından belirlenir. Tip intibak eğitim kursu uçakta 2 saatten az uçuş eğitimini içerirse, yetenek testi sadece simülatör olabilir ve uçaktaki uçuş eğitiminden önce tamamlanabilir. Bu durumda, uçaktaki uçuş eğitimini içeren tip intibak eğitim kursu tamamlama sertifikası yeni tip yetkisi adayın lisansına işlenmeden önce SHGM'ye gönderilir.

ALTINCI BÖLÜM

Hava Yolu Nakliye Pilotu Lisansı

Şartlar

MADDE 79 – (1) Hava yolu nakliye pilotu lisansı almak için müracaat edenlerde aşağıdaki şartlar aranır:

a) En az 21 yaşında olmak,

b) En az lise veya dengi bir okul mezunu olmak,

- c) SHGM tarafından düzenlenmiş geçerli 1 inci sınıf sağlık sertifikası sahibi olmak,
ç) CPL(A) ve çok motor IR(A) sahibi olmak,
d) SHGM tarafından yetkilendirilmiş Uçuş Eğitim Organizasyonlarında gerekli teorik bilgi eğitimini tamamlamak,
e) Teorik bilgi sınavlarında ve uçuş kontrolünde başarılı olmak,
f) Bu Yönetmelikte belirtilen uçuş tecrübesine sahip olmak,
g) MCC kursu görmüş olmak.
ğ) **(Ek:RG-31/12/2007-26743-2.Mükerrer)** Bu Yönetmeliğin 24 üncü maddesinin birinci fıkrasının (ç) bendinde belirtilen suçlardan hüküm giymemiş olmak ve bunu gösteren Cumhuriyet Başsavcılıklarından alınacak arşiv kayıtlı Adli Sicil Belgesini SHGM'ye vermek.

İmtiyazlar

MADDE 80 – (1) Bu Yönetmelik hükümlerine uymak şartıyla hava yolu nakliye pilotu lisans sahibinin imtiyazları şunlardır:

- a) PPL(A), CPL(A) ve IR(A) imtiyazlarını kullanmak,
b) Hava taşımacılığındaki uçaklarda sorumlu pilot veya ikinci pilot olarak uçmak.

Tecrübe

MADDE 81 – (1) Uçaklarda toplam uçuş saati en az 1500 saat olmalı ve bu uçuş saati içerisinde aşağıdaki türde uçuşlar bulunmalıdır. 1500 saat uçuş süresinin en fazla 100 saati uçuş simülatörü ve FNPT'de ve bunun en fazla 25 saati FNPT'de olabilir.

(2) JAR/FAR- 25 ulaştırma kategorisi, JAR/FAR-23 commuter kategorisi, BCAR ya da AIR 2051'e göre sertifikalandırılmış bir uçakta çok pilot operasyonunda en az 500 saat uçuşu olmalıdır.

(3) Sorumlu pilot olarak en az 250 saatlik uçuş ya da en az 100 saat sorumlu pilot ve 150 saat sorumlu pilotun gözetiminde sorumlu pilotun görev ve fonksiyonlarının yerine getirildiği ikinci pilot uçuşu olmalıdır. Gözetim metodu SHGM tarafından kabul edilebilir nitelikte olmalıdır.

(4) En az 200 saatlik seyrüsefer uçuşu ve bunun 100 saati sorumlu pilot ya da sorumlu pilotun gözetiminde sorumlu pilotun görev ve fonksiyonlarının yerine getirildiği ikinci pilot uçuşu olmalıdır. Gözetim metodu SHGM tarafından kabul edilebilir nitelikte olmalıdır.

(5) En az 75 saat aletli uçuş süresi ve bunun en fazla 30 saati aletli yer eğitim süresi olmalıdır.

(6) Sorumlu pilot ya da ikinci pilot olarak en az 100 saat gece uçuşu olmalıdır.

(7) Uçuş tecrübesi yetenek testinden önce tamamlanmış olmalıdır.

Uçuş saatlerinin kredilendirilmesi

MADDE 82 – (1) Uçaklar dışındaki diğer hava araçları ile yapılan uçuşların kredilendirilmesinde bu Yönetmelikte açıklanan esaslar dikkate alınır. Ancak, helikopter ile yapılan uçuşlar 81 inci maddede belirtilen tüm uçuş sürelerinin %50'si ile kredilendirilir. Uçuş mühendisi olarak yapılan uçuşların % 50'si, 1500 toplam uçuş saati ve 500 saat çok pilot uçuş süresi açısından kredilendirilebilir, ancak bu kredilendirme 250 saati aşamaz.

Teorik bilgi ve sınavlar

MADDE 83 – (1) ATPL(A) teorik bilgi kursu ve sınavları ile ilgili esaslar:

a) Modüler ATPL(A) teorik bilgi kursunun amacı entegre kurslarda teorik bilgi eğitimi almamış adayların ATPL(A) düzeyinde teorik bilgi seviyesine ulaşmalarını sağlamaktır.

b) ICAO Ek 1'e göre düzenlenmiş hususi pilot lisansına sahip pilotlar için kurs süresi 650 saattir. Kurs 18 ayda tamamlanır. (1 saat=60 dakika eğitim)

c) Sahip olunan lisans veya yetkilere göre kurs süresinde şu kredilendirmeler uygulanır:

1) Ticari pilot lisansı ve aletli uçuş yetkisi sahipleri için kurs süresi 300 saattir.

2) Aletli uçuş yetkisi sahipleri için kurs süresi 450 saattir.

3) Ticari pilot lisansı sahipleri için kurs süresi 450 saattir.

ç) Kursun teorik ders programı saatleri müracaatçıların sahip oldukları lisanslara ve yetkilere bağlı olarak kurs yönetiminin belirlediği ancak kurstaki ana ders programı bu Yönetmelikte açıklanan esaslara uygun olarak düzenlenerek, SHGM tarafından onaylandıktan sonra uygulanır. Kurs, SHGM tarafından onaylı video, teyp, bilgisayar tabanlı eğitim gibi imkânları sunabilir. Ayrıca SHGM'nin onay vermesi halinde kursun bir bölümü uzaktan eğitim olarak sunulabilir.

d) Aday, bu Yönetmeliğin dördüncü kısmında belirtildiği şekilde ATPL(A) teorik bilgi sınavlarını geçmelidir.

Yetenek testi

MADDE 84 – (1) Yetenek testi uçuş ekibi en az iki pilota sertifikalandırılmış bir uçak ile aletli uçuş şartlarında, kontrol formlarına uygun olarak başarılı olmalıdır. Bu uçuş testi lisans tanzimine yönelik yetenek testi ve teste kullanılacak uçak sınıf/tipinin temdidi için yeterlilik kontrolü olarak kabul edilebilir ve çok pilot tip yetkisi tanzimine yönelik yetenek testi ile birleştirilebilir. Teste ilişkin hususlar bu Yönetmeliğin 78 inci maddesinde yer almaktadır.

ÜÇÜNCÜ KISIM
Öğretmen ve Kontrol Pilotu Yetkileri
BİRİNCİ BÖLÜM
Öğretmenlik Yetkileri ve Genel Koşullar

Öğretmenlik yetkileri

MADDE 85 – (1) Uçuş öğretmenliği yetkileri 6 kategoride düzenlenir. Bunlar;

- a) Uçuş öğretmenliği,
- b) Tip intibak yetkisi öğretmenliği,
- c) Sınıf yetkisi öğretmenliği,
- ç) Aletli uçuş yetkisi öğretmenliği,
- d) Sentetik uçuş öğretmenliği,
- e) MCC öğretmenliğidir.

Genel koşullar

MADDE 86 – (1) Bütün öğretmenler eğitim verecekleri hava aracında geçerli yetki ve lisansa sahip olmalı ve eğitim sırasında sorumlu pilot olarak uçabilme niteliğinde olmalıdır.

(2) Bir öğretmen, bu bölümde belirtilen şartları yerine getirerek birden fazla öğretmenlik yetkisine sahip olabilir.

(3) İlave öğretmen yetkisi için başvuran adaylar, sahip olduğu öğretmen yetkisi için daha önceden eğitim ve öğretimi görerek kazandıkları "eğitim ve öğretim tekniği" konusunda kredilendirilir.

(4) SHGM tarafından verilen öğretmenlik yetkileri üç yıl süre ile geçerlidir.

İKİNCİ BÖLÜM
Uçuş Öğretmenliği

Yetkilerin kısıtlanması

MADDE 87 – (1) Süre bakımından; bir uçuş öğretmeni, en az 100 saatlik uçuş öğretmenliği süresini tamamlamadıkça ve öğrencilerin 25 yalnız uçuşuna nezaret etmedikçe öğretmenlik yetkilerini diğer yetkili bir uçuş öğretmenin denetiminde kullanır. Bu kısıtlama ilk yetki verildiğinde lisansına konulur ve yukarıdaki şartların yerine getirilmesi halinde uçuş yapılan uçuş eğitim kurumu ve denetçi uçuş öğretmenin önerileri ile SHGM tarafından kaldırılır.

(2) Yetki bakımından; yetkileri kısıtlı olan uçuş öğretmenleri, diğer bir yetkili öğretmenin gözetiminde PPL(A) eğitimi, entegre kursların PPL(A) düzeyindeki bölümleri ile tek motor uçaklar için sınıf ve tip intibak eğitimlerini verir. Ancak ilk yalnız uçuş ve ilk yalnız seyrüsefer uçuşları onaylama hususunda yetkileri yoktur. Ayrıca gece uçuş yetkisine sahip olması, gece eğitim verebilme yeteneğini yetkili bir uçuş öğretmene göstermesi ve 12 nci madde gereksinimlerini karşılaması koşuluyla gece uçuş eğitimi verir.

Koşullar ve imtiyazlar

MADDE 88 – (1) Uçuş öğretmenin koşulları ve imtiyazları şunlardır:

a) Hususi pilot lisansı eğitimi ve tek motorlu uçaklarda sınıf/tip eğitimi vermek. Tip eğitimi için ilgili tipte son 12 ayda en az 15 saat tamamlamış olmalıdır.

b) 200 saat öğretmen uçuşunu içeren toplam 500 saat uçuş süresine sahip olmak kaydıyla ticari pilot lisansı eğitimi vermek.

c) Gece uçuş yetkisine sahip olması, gece eğitim verebilme yeteneğini yetkili bir uçuş öğretmene göstermesi ve 12 nci madde gereksinimlerini karşılaması kaydıyla gece uçuş eğitimlerini vermek.

ç) Tek motor IR(A) eğitimi ve ayrıca aşağıdaki şartları ve 100 üncü maddenin (a) bendinin gereksinimlerini karşılaması koşuluyla çok motor aletli uçuş eğitimi vermek:

1) Aletli uçuş kurallarına göre uçulmuş en az 200 saat uçuş tecrübesi olmak. Bu sürenin en fazla 50 saati simülâtörde ya da FNPT II'de olabilir.

2) En az 5 saat uçuşu içeren onaylı bir kurs görmek. Bu kurs uçak, simülâtör veya FNTP II uçuş eğitim yardımcısı sınıfındaki cihazlarla alınabilir.

d) Sınıf yetkisi öğretmenliği bölümünde belirtilen koşulları sağlamak kaydıyla tek pilot- çok motor tip ya da sınıf eğitimi vermek.

e) Ayrıca aşağıdaki şartlar karşılandığında uçuş öğretmenliği eğitimi vermek:

1) Uçakta en az 500 saat uçuş öğretmenliği tecrübesi olmak,

2) SHGM tarafından yetkilendirilmiş bir uçuş öğretmeni kontrol pilotu ile girdiği yetenek testinde yeterli bulunmak,

3) SHGM tarafından bu konuda yetkilendirilmek.

Ön koşullar

MADDE 89 – (1) Uçuş öğretmenliği kursuna başlamadan önce adayın aşağıdaki koşulları taşıması gerekir:

- a) Toplam uçuş tecrübesi en az 200 saat, bu sürenin en az 100 saati sorumlu pilot olarak uçulmuş olmalıdır. Hususi pilot lisansına sahip olanlar için sorumlu pilot olarak uçuş süresi 150 saat olmalıdır.
- b) Ticari pilot lisansı almak için gerekli olan teorik dersleri almış ve sınavları geçmiş olmak.
- c) En az 30 saat tek motorlu pistonlu uçakla uçuş olmak. Bu sürenin en az 5 saati ön uçuş testi uçuşundan 6 ay öncesinde uçulmuş olmak.
- ç) En az 10 saat aletli uçuş eğitimi almış olmak.
- d) Sorumlu pilot olarak 20 saat seyrüsefer uçuşuna sahip olmak. Bu süre iki farklı meydana, tam duruşlu iki iniş kalkışlı, 540 km'lik bir uçuşu kapsamalıdır.
- e) Yetkilendirilmiş bir uçuş öğretmeni ile yapılacak yeterlilik kontrolünde başarılı olmak. Bu uçuş testi kurs başlangıcından 6 ay öncesindeki zaman içerisinde yapılmalıdır.

Kurs

MADDE 90 – (1) Uçuş öğretmenliği yetkisi için başvuran kişi; FTO'da onaylı bir programa uygun olarak yetkili bir uçuş organizasyonunda, teorik eğitim ve uçuş eğitimlerini kapsayan bir kurs görmüş olmalıdır. Teorik dersler ve kurs detayları aşağıdaki şekilde olmalıdır.

- a) Kurs, öğretmen adayının teknik bilgi seviyesini güncelleştirmelidir,
- b) Kurs, öğretmen adayının yer ve hava hareketlerini öğretecek seviyeye gelmesini sağlamalıdır.
- c) Kurs öğretmen adayının uçuş standartlarını üst seviyelere çıkarmalıdır.
- ç) Kurs öğretmen adayına temel öğretim prensiplerini öğretmeli ve bu prensipleri hususi pilot düzeyinde tatbik etmeyi sağlamalıdır.
- d) Kursun öğrenme ve öğretme esaslarını kapsayan yer dersleri bölümü; gelişim testleri için ayrılmış 7 saat, pratik çalışmalar için ayrılmış 78 saat ve ana konuların işlenmesi için planlanan 40 saat olmak üzere toplam 125 saatlik bir programı içerir. FI(H) sahibi pilotlar bu 125 saatin 75 saati ile kredilendirilirler.
- e) Uçuş eğitimi en az 30 saat olacaktır.

Yetenek testi

MADDE 91 – (1) Yetenek testinin yapılışı ile ilgili hususlar aşağıda belirtilmiştir:

a) Test formu SHGM tarafından belirlenir. Test yerde yapılacak sözlü sınavı, uçuş öncesi ve sonrası birifingleri ve uçakta yapılacak olan yetenek testi esnasında uçuştaki öğretmenlik becerilerinin sergilendiği aşamaları kapsar.

b) Öğretmen adayları yetenek testine öğretmenlik eğitimi sırasında eğitim gördüğü aynı sınıf/tip uçakla girer.

c) Uçulan uçak, uçuş eğitim programında belirtilen tüm hareketleri yapabilecek özellikte olmalıdır.

ç) Yetenek testine alınacak öğretmen adaylarının gerekli tüm eğitimleri tamamlamış olmaları esastır.

Kontrol pilotu tarafından istenildiğinde gerekli tüm eğitim kayıtları, ilgili uçuş eğitim kurumu tarafından kontrol pilotuna sunulur.

d) Test formunun sözlü teorik bilgi testi bölümünü kapsayan 1 inci bölümü iki bölümden oluşur:

1) Öğretmen adayı yetenek testinin 1 inci bölümün a'dan h'ye kadar olan maddelerinden seçilecek bir konuda içlerinde kontrol pilotunun da bulunduğu diğer öğrencilere test şartları altında bir konferans verecektir. Bu testin hazırlık süresi için kontrol pilotu ile mutabık kalınmalıdır. Konferans sırasında öğretmen adayı tarafından uygun yayınlar ve dokümanlar kullanılabilir. Konferansın süresi 45 dakikayı aşmamalıdır.

2) Aday test formunun 1 inci bölümünün a'dan i'ye kadar olan maddeleri ile uçuş öğretmenliği kursundaki öğretim ve öğrenme konularını da kapsayan bölümden sözlü test yapılır.

e) Test formlarının 2 nci, 3 üncü ve 7 nci bölümleri tek motorlu uçaklarda uçuş öğretmenliği yapacak adaylara tatbik edilir. Bu bölümler, öğretmenlik yeteneğinin gösterilmesine ilişkin egzersizleri kapsar. Egzersizler, kontrol pilotu tarafından öğretmenlik eğitim kurslarının müfredatından seçilecektir. Aday, brifing, uçuş eğitimi ve eğitim sonrası brifing ile ilgili öğretmenlik yeteneğini sergileyecektir.

f) Yetenek testinin 4 üncü bölümü boş bırakılmıştır. Bu bölüm kontrol pilotunun öğretmen adayından uçuşta yapması istenilen diğer uçuş hareketlerinin kaydedileceği bölüm olup, bu hareketler uçuştan önce kontrol pilotu tarafından belirtilir.

g) Yetenek testinin 5 inci bölümü çok motorlu tek pilota sertifikalı uçaklarda öğretmenlik için ilave hareketlerin belirtildiği bölümdür. Bu bölümde çok motor tek pilotlu uçak, simülatör ya da FNPT II kullanılacaktır. Eğer simülatör ya da FNPT II kullanılacaksa bunlar çok motor uçakları benzetebilecektir. Bu bölüm 2 nci, 3 üncü, 7 nci ve tatbiki mümkün hallerde 4 üncü bölüme ilave olarak tamamlanacaktır.

ğ) Yetenek testinin 6 ncı bölümü de boş bırakılan bölümlerden olup; yetenek testinden önce kontrol pilotu ve öğretmen adayı tarafından kararlaştırılan aletli uçuş yetkisine yönelik ilave hareketlerin bulunduğu bölümdür. Bu hareketler ilk defa aletli uçuş yetkisi alınması ile ilgili alıştırmalardır.

h) Test esnasında aday normalde uçuş öğretmeninin oturduğu koltuğa oturur. Kontrol pilotu veya diğer bir uçuş öğretmeni "öğrenci" konumunda olacaktır. Aday ilgili egzersizleri açıklar. Sonrasında "öğrenci" bu manevraları öğrencilerin bu durumlarda yaptığı tipik hataları içerecek şekilde uygular. Adaydan bu hataları görerek sözlü olarak uyarması ya da araya girmesi beklenir.

1) Test formundaki bölümlerden 1 inci ve 2 – 7 arasındaki bölümlerin ilgili kısımları 6 ay içinde tamamlanmış olmalıdır. Fakat mümkün hallerde tüm bölümler aynı gün içinde tamamlanmalıdır. 2 nci, 3 üncü, tatbik edilmişse 4 üncü ve ilgisi varsa 5 inci veya 6 ncı bölümlerdeki herhangi bir alıştırmadan başarısız olunması tüm alıştırmaları kapsayan test tekrarını gerektirir. 1 inci bölümde başarısız olunmuşsa, bu bölüm ayrı olarak tekrar alınabilir.

i) Kontrol pilotu, öğretmen adayının uçuş ya da öğretim yeteneğini yetersiz görürse testin herhangi bir safhasında testi sona erdirebilir.

j) Kontrol pilotu sorumlu pilot olarak uçacaktır ya da kontrol pilotunun kararına göre diğer bir uçuş öğretmeni uçuşta sorumlu pilot olacaktır.

Temdit ve yenileme

MADDE 92 – (1) Temdit için aşağıdaki hususlardan en az ikisi yerine getirilmelidir:

a) Yetkinin geçerlilik süresi içinde FI, CRI, IRI ya da kontrol pilotu olarak en az 100 saat uçuş eğitimi süresi tamamlanmış olmalı ve bunun en az 30 saati yetki süresi bitiş tarihinden önceki 12 ay içinde yapılmış olmalıdır. Eğer aletli uçuş eğitim yetkisi imtiyazları da temdit edilmek istenirse, bu 30 saatin en az 10 saati aletli uçuş eğitimi olmalıdır.

b) FI yetkisinin geçerlilik süresi içinde SHGM tarafından onaylı bir uçuş öğretmenliği tazeleme seminerine katılmış olmalıdır.

c) FI yetki süresi bitiş tarihinden önceki 12 ay içinde yeterlilik kontrolünden geçmek.

(2) Her iki alternatifte de temdit için bu maddenin birinci fıkrasının (c) bendindeki gereksinim karşılanmalıdır.

(3) Öğretmenlik yetkilerinin süresi içerisinde temdit edilmemesi dolayısı ile geçersiz hale gelen öğretmenlik yetkilerinin tekrar geçerli kılınması için bu maddenin birinci fıkrasının (b) ve (c) bentlerindeki gereksinimler karşılanmalıdır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Tip İntibak Yetkisi Öğretmenliği (Çok Pilotlu Uçaklarda)

İmtiyazlar

MADDE 93 – (1) Tip intibak öğretmenin imtiyazları şunlardır:

a) Lisans sahibi pilotlara, çok pilotlu uçaklar için tip intibak eğitimlerini yaptırmak.

b) MCC eğitimlerini yaptırmak.

(2) Tip intibak öğretmenliği eğitimi sadece simülatörde yapılmışsa, tip intibak öğretmenliği yetkisi uçakta emercensi ve anormal prosedür eğitimini içermez. Bu tahdidin kalkması için tip intibak öğretmenliği yetkisi sahibi uçakta ilgili eğitimi tamamlamalıdır.

Koşullar

MADDE 94 – (1) Tip intibak öğretmenliği yetkisi için ilk başvurudan önce başvuru sahibinin aşağıdaki şartları tamamlamış olması gerekir:

a) SHGM tarafından onaylı bir tip intibak öğretmenlik kursunu başarıyla tamamlamış olmak.

b) Çok pilota sertifikalı uçaklarda en az 1500 saat uçuşa sahip olmak.

c) Yetkinin istendiği uçakta ya da SHGM'nin onayı ile benzer tipte sorumlu pilot veya ikinci pilot olarak son 12 aylık sürede iniş kalkışı da kapsayan en az 30 sektör uçuş yapılmış olmalıdır. Bunun en fazla 15 sektörü simülatörde olabilir.

ç) Bir tip intibak eğitim kursunda SHGM tarafından yetkilendirilmiş bir tip intibak öğretmenin denetiminde, ilgili uçak tipinde ve/veya simülatörde tip intibak öğretmeni olarak en az 3 saat görev almak ve başarılı olmak.

İlave çok pilot tip yetkileri

MADDE 95 – (1) Bir tip intibak öğretmenin lisansında yazılı olan tiplerden başka uçaklarda tip intibak öğretmenliği yapabilmesi aşağıda yazılı olan şartları yerine getirerek lisansına bu yetkinin ilave edilmesiyle mümkündür:

a) İlave yetkinin istendiği uçakta sorumlu pilot veya ikinci pilot olarak son 12 aylık sürede iniş kalkışı da kapsayan en az 15 sektör uçuş yapmış olmak. Bu sürenin en çok 7 sektörü simülatörde yapılabilir.

b) SHGM tarafından yetkilendirilmiş bir FTO ya da TRTO'da tip intibak öğretmenliği kursunun ilgili teknik eğitim kısmını tamamlamak.

c) Bir tip intibak eğitim kursunda SHGM tarafından yetkilendirilmiş bir tip intibak öğretmenin denetiminde, ilgili uçak tipinde ve/veya simülâtörde tip intibak öğretmeni olarak en az 3 saat görev almak ve başarılı olmak.

Temdit

MADDE 96 – (1) Tip intibak öğretmenliği yetki süresinin sona eriş tarihinden önceki 12 ay içerisinde tip intibak eğitimi kursu ya da tazeleme eğitimi kursunda öğretmen olarak:

- a) En az 3 saatlik simülâtör uçuşu ya da uçak ile en az 2 iniş ve kalkışı kapsayacak en az 1 saat uçuş yapmak veya
- b) Tip intibak öğretmenliği tazeleme eğitimi almak.

Yenileme

MADDE 97 – (1) Geçersiz hale gelmiş tip intibak öğretmenliği yetkisinin tekrar geçerli kılınması için aşağıdaki şartlar yerine getirilmelidir:

- a) Yetkinin yenilenmesinin istendiği uçak tipinde ya da SHGM'nin onayı ile benzer tipte, yenileme başvuru tarihi ile 12 ay öncesi arasındaki sürede sorumlu pilot veya ikinci pilot olarak en az 30 sektör uçuş yapmak. Bu sürenin en çok 15 sektörü simülâtörde uçulmuş olabilir.
- b) Yetkinin geçersiz olmasından sonra 1 yıldan fazla süre geçmişse aday simülâtörde 3 saat tazeleme eğitimi ve 6 saat yer dersi almak. Yer dersi, ilave her yıl için 4 saat artırılır. 4 yıldan fazla süre geçmişse tam bir tip intibak öğretmenliği eğitimi alınması gerekir.

c) Bir tip intibak kursunda SHGM tarafından yetkilendirilmiş bir tip intibak öğretmenin denetiminde, ilgili uçak tipinde ve/veya simülâtörde tip intibak öğretmeni olarak en az 3 saat görev almak ve başarılı olmak.

Kurs

MADDE 98 – (1) Onaylı bir tip intibak öğretmenliği Öğretim ve Öğrenim kursu en az 25 saat olacaktır. Aşağıdaki yetkilerden birine sahip pilotlar tip intibak öğretmenliği kursunun Öğretim ve Öğrenim bölümü ile kredilendirileceklerdir:

- a) FI(A), CRI(A), IRI(A),
 - b) FI(H), TRI(H), IRI(H), SFI(H)
- (2) Kurs ayrıca teknik eğitimi içermelidir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM **Sınıf Yetkisi Öğretmenliği** **(Tek Pilotlu Uçaklar)**

İmtiyazlar

MADDE 99 – (1) Sınıf öğretmenin imtiyazı tek pilota sertifikalı uçaklarda tip ya da sınıf yetki eğitimi vermektir. Uygun şekilde yetkilendirilmiş sınıf öğretmenleri tek motor ya da çok motor uçaklarda eğitim verebilir.

Koşullar

MADDE 100 – (1) Sınıf öğretmenlik yetkisi için ilk başvurudan önce başvuru sahibinin aşağıdaki şartları tamamlamış olması gereklidir:

- a) Çok motorlu uçaklar için:
 - 1) En az 500 saat toplam uçuş tecrübesine sahip olmak.
 - 2) İlgili sınıf/tip bir uçakla 10 saati başvuru tarihi ile 12 ay öncesi arasında olmak üzere, en az 30 saat sorumlu pilot olarak uçuşu olmak.
 - 3) Bir FTO ya da TRTO'da SHGM tarafından onaylı, uçakta ya da simülâtörde, en az 5 saatlik uçuş eğitimini kapsayan sınıf öğretmenliği yetkisi kursunu görmek.
 - 4) Uçuş öğretmenliği yetenek testinin 1, 2, 3, 5 ve 7 nci bölümlerini geçmek.
- b) Tek motorlu uçaklar için:
 - 1) En az 300 saat toplam uçuş tecrübesine sahip olmak.
 - 2) İlgili sınıf/tip bir uçakla 10 saati başvuru tarihi ile 12 ay öncesi arasında olmak üzere, en az 30 saat sorumlu pilot olarak uçuşu olmak.
 - 3) Bir FTO ya da TRTO'da SHGM tarafından onaylı, uçakta ya da simülâtörde en az 3 saatlik uçuş eğitimini kapsayan sınıf öğretmenliği yetkisi kursunu görmek.
 - 4) Uçuş öğretmenliği testinin 1, 2, 3, 4 ve 7 nci bölümlerini geçmek.
- c) İlave uçak tipi ya da sınıfı için, yetki sahibi son 12 ay içinde ilgili sınıf ya da tipte ya da SHGM tarafından kabul edilmesi şartıyla benzer tipte en az 10 saat uçuş süresine sahip olmalıdır. Sınıf öğretmenliği tek motor yetkisinin çok motoru da kapsamı için yukarıdaki (a) maddesinde belirtilen gereksinimler karşılanmalıdır.

Temdit

MADDE 101 – (1) Sınıf öğretmenin yetki süresinin temdidini için aşağıdaki şartlar sağlanmalıdır:

- a) Yetki süresinin bitiş tarihi ile 12 ay öncesi arasındaki sürede en az 10 saat uçuş öğretmenliği yapmış olmak ya da,

- b) SHGM tarafından onaylı bir tazeleme eğitimini tamamlamış olmak ya da,
- c) Sınıf öğretmenleri olarak tazeleme eğitimi almış olmak.

Yenileme

MADDE 102 – (1) Geçersiz hale gelmiş sınıf yetkisinin yeniden geçerli kılınması için aday müracaattan önceki 12 ay içinde aşağıdaki şartları sağlamalıdır:

- a) Sınıf öğretmenleri olarak tazeleme eğitimi almış olmak.
- b) Uçuş öğretmenliği yetenek testini başarıyla tamamlamak.

Kurs

MADDE 103 – (1) Onaylı bir sınıf öğretmenliği öğretim ve öğrenim kursu en az 25 saat olacaktır. Aşağıdaki yetkilerden birine sahip pilotlar sınıf öğretmenliği kursunun öğretim ve öğrenim bölümü ile kredilendirileceklerdir:

- a) FI(A), IRI(A), TRI(A), SFI(A)
- b) FI(H), TRI(H), IRI(H), SFI(H)

(2) Tek pilot tek motor sınıf öğretmenliği yetkisi için aday 3 saat, çok motor için 5 saat uçuş eğitimi almalıdır.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Aletli Uçuş Yetkisi Öğretmenliği

İmtiyazlar

MADDE 104 – (1) Aletli uçuş öğretmenin imtiyazı aşağıdaki uçuş eğitimleri ile sınırlıdır:

- a) Tek motor uçak aletli uçuş eğitimi,
- b) 100 üncü maddenin birinci fıkrasının (a) bendindeki gereksinimlerin karşılanması koşuluyla çok motor uçak aletli uçuş eğitimi.

Koşullar

MADDE 105 – (1) Aletli uçuş öğretmenliği yetkisi için başvurularda aşağıdaki hususlar aranır:

- a) Aletli uçuş kuralları ile en az 800 saat uçuşu bulunmak. Bu sürenin en az 400 saati uçakla uçulmuş olmalıdır.
- b) SHGM tarafından onaylı; uçak, simülör ya da FNPT II'de en az 10 saatlik uçuş eğitimini de kapsayan aletli uçuş öğretmenliği kursunu tamamlamak ve kurs sonunda yetenek testinde başarılı olmak.

Temdit ve yenileme

MADDE 106 – (1) Aletli uçuş öğretmenliği yetkisinin temdit edilmesi ve yenilenmesi ile ilgili esaslar:

- a) Temdit için FI(A) temdit şartları karşılanmalıdır.
- b) Yetkinin süresi geçmişse FI(A) yenileme şartları karşılanmalıdır.

Kurs

MADDE 107 – (1) Onaylı bir aletli uçuş öğretmenliği öğretim ve öğrenim kursu en az 25 saat olacaktır. Aşağıdaki yetkilerden birine sahip pilotlar aletli uçuş öğretmenliği kursunun öğretim ve öğrenim bölümü ile kredilendirilir:

- a) FI(A), CRI(A), TRI(A), SFI(A)
- b) FI(H), TRI(H), SFI(H)

(2) 105 inci maddenin birinci fıkrasının (a) bendindeki gereksinimlerini karşılayan IRI(H) sahibi pilotlar "Uzun Brifing 2", "Hava hareketleri 2" ve yetenek testi dışındaki konularda kredilendirilir.

(3) Onaylı aletli uçuş öğretmenliği kursu en az 10 saat uçak, simülör ya da FNPT II'de uçuş eğitimi içerecektir. Eğer pilot uçuş öğretmenliği yetkisine sahipse bu süre 5 saate düşürülebilir.

ALTINCI BÖLÜM

Sentetik Uçuş Öğretmenliği

İmtiyazlar

MADDE 108 – (1) Sentetik uçuş öğretmenin imtiyazı MCC kursunu da kapsayacak şekilde tip intibak eğitimleri sırasında sentetik uçuş eğitimlerini yaptırmaktır.

Koşullar

MADDE 109 – (1) Sentetik uçuş öğretmenliği yetkisi için başvuruda aşağıdaki şartlar aranır:

- a) Profesyonel JAR-FCL pilot lisansına geçmişte ya da halihazırda sahip ya da SHGM tarafından kabul edilmek şartıyla JAA üyesi olmayan bir ülkeden alınmış profesyonel lisans sahibi olmak.
- b) Yetkili bir FTO ya da TRTO'da tip intibak eğitiminin simülör eğitimi bölümünü tamamlamış olmak.
- c) Çok pilota sertifikalı uçaklarda en az 1500 saat uçuş tecrübesi olmak.
- ç) SHGM tarafından onaylı tip intibak öğretmenliği kursunu tamamlamış olmak.

- d) Bir tip intibak kursunda SHGM tarafından yetkilendirilmiş bir tip intibak öğretmenin denetiminde, ilgili uçak tipinde ve/veya simülâtörde tip intibak öğretmeni olarak en az 3 saat görev almak ve başarılı olmak.
- e) Son 12 aylık sürede ilgili simülâtörde çok pilot tip yeterlilik kontrolünde başarılı olmak.
- f) İlgili uçak tipi ya da SHGM onayı ile benzer bir tip ile son 12 aylık sürede gözlemci olarak en az 3 sektör uçuş yapmış olmak.

İlave yetkilerin alınması

MADDE 110 – (1) Bir sentetik uçuş öğretmenin lisansında yazılı olan tiplerden başka uçaklarda sentetik uçuş öğretmenliği yapabilmesi için aşağıdaki şartlar aranır:

- a) Yetkili bir kurumda tip intibak eğitiminin simülâtör eğitimi bölümünü tamamlamış olmak.
- b) Bir tip intibak eğitimi esnasında, ilgili uçak tipinde en az 3 saat tip intibak öğretmeni nezaretinde TRI görevlerini yapmak ve başarılı olmak.

Temdit ve yenileme

MADDE 111 – (1) Sentetik uçuş öğretmenliği yetkisinin temdit edilmesi ve yenilenmesi ile ilgili esaslar:

a) Temdit için başvuru tarihinden önceki 12 ay içinde tip intibak ya da tazeleme eğitimi kursunda öğretmen olarak simülâtörde en az 3 saat görev yapmış olmak ve ilgili tipteki simülâtörde yeterlilik kontrolünü geçmek.

b) Yenileme için aday aşağıdaki şartları yerine getirmelidir:

- 1) İlgili tip intibak kursunun simülâtör içeriğini tamamlamak.
- 2) Onaylı tip intibak öğretmenliği kursunu tamamlamak.
- 3) Bir tip intibak kursunda SHGM tarafından yetkilendirilmiş bir tip intibak öğretmenin denetiminde, ilgili uçak tipinde tip intibak öğretmeni olarak en az 3 saat görev almak ve başarılı olmak.
- 4) İlgili tipe ait simülâtörde çok pilot tip yeterlilik kontrolünden geçmek.

YEDİNCİ BÖLÜM

MCC Öğretmenliği

İmtiyazlar

MADDE 112 – (1) MCC öğretmenin imtiyazı, tip intibak eğitimi içinde yer almayan MCC kurslarının pratik bölümü ile ilgili eğitimleri vermektir.

Koşullar

MADDE 113 – (1) MCC öğretmenliği yetkisi için başvuruda aşağıdaki şartlar aranır:

- a) Geçmişte ya da halihazırda profesyonel JAR-FCL pilot lisansına sahip ya da SHGM tarafından kabul edilmek şartıyla JAA üyesi olmayan bir ülkeden alınmış profesyonel lisans sahibi olmak.
- b) Çok pilota sertifikalı uçaklarda en az 1500 saat uçuş tecrübesi olmak.
- c) FNPT II ya da uçuş simülâtöründe onaylı bir MCCI kursunu tamamlamak.
- ç) Tam bir MCC kursunda, SHGM tarafından yetkilendirilmiş ve bu amaç için görevlendirilmiş bir TRI(A), SFI(A) ya da MCCI(A) gözetiminde ilgili FNPT II MCC ya da uçuş simülâtöründe en az 3 saat uçuş eğitimi-MCC eğitimini icra etmek.

(2) Eğer ilave FNPT II ya da uçuş simülâtörü imtiyazları isteniyorsa, aday ilgili tipe ait FNPT II ya da simülâtörde bu maddenin birinci fıkrasının (ç) bendindeki gereksinimleri yerine getirmelidir.

Temdit ve yenileme

MADDE 114 – (1) MCC öğretmenliği yetkisinin temdit edilmesi ve yenilenmesi ile ilgili esaslar:

- a) Temdit için; başvuru tarihinden önceki 12 ay içinde adayın 113 üncü maddenin birinci fıkrasının (ç) bendindeki gereksinimi yerine getirmesi gerekir.
- b) Yenileme için, eğer yetkinin süresi;
- 1) 4 yıldan az süre geçmişse adayın 113 üncü maddenin birinci fıkrasının (ç) bendindeki gereksinimi karşılaması ve ayrıca ilave olarak her yıl için 5'er saat yer dersi alması gerekir.
- 2) 4 yıl veya daha fazla süre geçmişse adayın tam MCC öğretmenliği kursu alması gerekir.

SEKİZİNCİ BÖLÜM

Kontrol Pilotluğu

Kontrol pilotluğu yetkileri

MADDE 115 – (1) Kontrol pilotluğu yetkilendirmeleri 6 kategoride düzenlenir. Bunlar;

- a) Uçuş kontrol pilotluğu,
- b) Tip intibak yetkisi kontrol pilotluğu,
- c) Sınıf yetkisi kontrol pilotluğu,
- ç) Aletli uçuş yetkisi kontrol pilotluğu,
- d) Sentetik uçuş kontrol pilotluğu,

e) Uçuş öğretmeni yetkisi kontrol pilotluğudur.

Ön koşullar

MADDE 116 – (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 olmalı ve bu bölümdeki ilgili tecrübe gereksinimlerini karşılamalıdırlar. Gerekli yeterliliğe sahip kontrol pilotları bulunmadığı durumlarda, SHGM'nin takdirinde yukarıda belirtilen gereksinimler karşılanmaksızın kontrol pilotları yetkilendirilebilir.

c) Kontrol pilotluğu için müracaat eden bir aday, istenilen yetkiye dair kontrol pilotu görevlerinin icra edildiği; brifing, yetenek testinin yürütülmesi, yetenek testinin verildiği adayın değerlendirilmesi, test sonu brifing ve kayıt/dokümantasyonu içeren en az bir yetenek testi yürütmelidir. Bu "kontrol pilotluğu yetkisi onay testi" bir SHGM denetçisi veya bu amaca yönelik yetkilendirilmiş kıdemli bir kontrol pilotu gözetiminde gerçekleştirilir.

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

(2) Bu Yönetmelikte belirtilen tecrübe ve nitelikleri taşıyan kontrol pilotları birden fazla kontrol pilotluğu yetkisi ile yetkilendirilebilirler.

(3) Kontrol pilotları, SHGM tarafından onaylı standardizasyon düzenlemelerine uymalıdır.

Geçerlilik ve yeniden yetkilendirilme

MADDE 117 – (1) Kontrol pilotluğu yetkilendirmeleri geçerlilik süresi en fazla 3 yıllıktır.

(2) 3 yıllık sürede, her yıl en az iki test veya kontrol icra edilmesi ve bunlardan en az birinin bir SHGM denetçisi veya bu amaca yönelik yetkilendirilmiş kıdemli bir kontrol pilotu gözetiminde yapılması koşuluyla, SHGM tarafından yeniden yetkilendirmeleri yapılabilir.

Koşullar ve imtiyazlar

MADDE 118 – (1) Kontrol pilotluğu koşulları ve imtiyazları ile ilgili esaslar:

a) Uçuş kontrol pilotluğu:

1) 250 saat uçuş eğitimini kapsayacak şekilde uçaklarda 1000 saat uçuş süresi bulunmak koşuluyla PPL(A) yetenek testi ve ilgili tek pilot tip/sınıf yetenek testi ve yeterlilik kontrollerini yapmak.

2) 250 saat uçuş eğitimini kapsayacak şekilde uçaklarda 2000 saat uçuş süresi bulunmak koşuluyla CPL(A) yetenek testi ve ilgili tek pilot tip/sınıf yetenek testi ve yeterlilik kontrollerini yapmak.

b) Tip intibak yetkisi kontrol pilotluğu: Tip intibak öğretmenlik yetkisine sahip, çok pilota sertifikalı uçaklarda 1500 saat uçuşu olması ve bunun en az 500 saatinin sorumlu pilot olarak uçmuş olması koşuluyla:

1) Çok pilot tip yetkisi tanzimine yönelik yetenek testlerini yapmak.

2) Çok pilot tip ve alet yetkisinin temdidini veya yenilemesi için yeterlilik kontrolleri ve yetenek testlerini yapmak.

3) Hava yolu nakliye pilotu lisanslarının tanzimi için gerekli olan yetenek testlerini yapmak.

c) Sınıf yetkisi kontrol pilotluğu: Geçmişte ya da halihazırda profesyonel pilot lisansına sahip olması ve PPL(A) sahibi olması ve uçaklarda 500 saat uçuşu bulunması koşuluyla:

1) Tek pilot sınıf/tip yetkisi yetenek testlerini yapmak.

2) Tek pilot sınıf/tip temdidini ya da yenilemesi ve aletli uçuş yetki temdidini için yeterlilik kontrollerini yapmak.

ç) Aletli uçuş yetkisi kontrol pilotluğu yetkisi: Uçaklarda 2000 saat uçuşu bulunması ve bu sürenin en az 450 saatinin aletli uçuş kuralları ile uçmuş olması ve bu sürenin en az 250 saati uçuş öğretmeni olması koşuluyla aletli uçuş yetkilerinin tanzimine yönelik yetenek testlerini veya aletli uçuş yetkisi temdidine yönelik yeterlilik kontrollerini yapmak.

d) Sentetik uçuş kontrol pilotluğu yetkisi: Çok pilota sertifikalı uçaklarda en az 1500 saat uçuşu bulunması, ATPL(A) ve SFI(A) yetkisine sahip olması koşuluyla simülatörde çok pilot tip ve aletli uçuş yetkisi yeterlilik kontrollerini yapmak.

e) Uçuş öğretmeni yetkisi kontrol pilotluğu yetkisi: Uçaklarda 2000 saat uçuşu bulunması ve bu sürenin en az 100 saatinin FI(A) adaylarına eğitim uçuşu olması koşuluyla uçuş öğretmeni yetenek testlerini veya yeterlilik kontrollerini yapmaktır.

DÖRDÜNCÜ KISIM

Teorik Bilgi Gereksinimleri ve Sınavlar

Gereksinimler

MADDE 119 – (1) Pilot lisansı veya aletli uçuş yetkisi için müracaat eden adaylar bu kısımda belirtilen usullere göre ilgili teorik bilgi sınavlarını geçerek yeterli bilgi düzeyine sahip olduklarını göstermelidir.

Sınav içerikleri

MADDE 120 – (1) Adayların almak istedikleri yetki ve lisanslara göre, sınavlardan başarılı olmaları gereken konular şunlardır:

a) ATPL(A) için; Hava Hukuku ve ATC Usulleri; Hava Aracı Genel Bilgisi; Uçuş Performansı ve Planlaması; İnsan Performansı ve Limitleri; Meteoroloji; Seyrüsefer; Operasyon Usulleri; Uçuş Prensipleri; Haberleşme. Daha önce IR(A) sahibi olmayıp, ATPL(A) sınavlarına Türkçe dilinden giren adaylar, İngilizce yeterlilik sınavında da başarılı olmak zorundadır.

b) CPL(A) için; Hava Hukuku ve ATC Usulleri; Hava Aracı Genel Bilgisi; Uçuş Performansı ve Planlaması; İnsan Performansı ve Limitleri; Meteoroloji; Seyrüsefer; Operasyon Usulleri; Uçuş Prensipleri; VFR Haberleşme.

c) IR(A) için; Hava Hukuku ve ATC Usulleri; Hava Aracı Genel Bilgisi; Uçuş Performansı ve Planlaması; İnsan Performansı ve Limitleri; Meteoroloji; Seyrüsefer; Operasyon Usulleri; IFR Haberleşme. IR(A) sınavlarına Türkçe dilinden giren adaylar İngilizce yeterlilik sınavında da başarılı olmak zorundadır.

ç) CPL(A), CPL(H), IR(A) veya IR(H) için İnsan Performansı ve Limitleri dersinden geçmiş ve ilgili lisans veya yetkiye sahip olan aday, 131 inci maddenin birinci fıkrasındaki limitler dahilinde olması koşuluyla CPL(A), CPL(H), IR(A) veya IR(H) sınavlarında aynı dersten muafır.

d) PPL(A) için; Hava Hukuku ve ATC Usulleri, Hava Aracı Genel Bilgisi; Uçuş Performansı ve Planlaması; İnsan Performansı ve Limitleri; Meteoroloji; Seyrüsefer; Operasyon Usulleri; Uçuş Prensipleri; Haberleşme.

e) Diğer ülkelerin Sivil Havacılık Teşkilatları tarafından ICAO Ek-1'e göre düzenlenmiş geçerli lisans ve aletli uçuş yetkisine sahip olup, validasyon belgesi talep eden pilotlar, ilgili diğer mevzuatta yer alan şartları yerine getirmeleri kaydıyla, ATPL seviyesinde "010 Hava Hukuku ve ATC Usulleri" ile "070 Operasyon Usulleri" derslerinden sınava girerler.

Sınav süreleri ve soru sayıları

MADDE 121 – (1) Her sınav seviyesi için derslerin sınav süreleri ve soru sayıları şöyledir:

Sınav Seviyesi	CPL(A)		IR(A)		ATPL(A)	
	Süre	Soru Sayısı	Süre	Soru Sayısı	Süre	Soru Sayısı
Dersin Kodu ve Adı						
010 Hava Hukuku ve ATC Usulleri	00:45	34	01:00	40	01:40	75
021 Gövde/ Uçak Sistemleri/ Motor	01:30	60	00:15	10	02:00	76
022 Alet/Elektronik	01:00	38	01:00	38	01:30	56
031 Ağırlık ve Denge	00:45	18	XX	XX	01:00	22
032 Performans	00:45	24	XX	XX	01:00	34
033 Uçuş Planlama ve İzleme	01:30	35	02:00	42	03:00	56
040 İnsan Performansı ve Limitleri	00:30	24	00:30	24	01:00	47
050 Meteoroloji	01:30	54	01:30	54	02:30	90
061 Genel Seyrüsefer	01:00	26	00:30	14	02:00	54
062 Alet Seyrüsefer	00:30	19	01:30	60	01:30	59
070 Operasyon Usulleri	00:45	33	(*)	7	01:20	50
081 Uçuş Prensipleri	00:45	33	XX	XX	01:00	44
091 VFR Haberleşme	00:30	23	XX	XX	00:30	23
092 IFR Haberleşme	XX	XX	00:30	23	00:30	23

(2) CPL(A) sınavlarında 021 ve 022 kodlu dersler 020 Hava Aracı Genel Bilgisi; 031, 032 ve 033 kodlu dersler 030 Uçuş Performansı ve Planlaması; 061 ve 062 kodlu dersler 060 Seyrüsefer olarak birleşik yapılır.

(3) IR(A) sınavlarında 010 ve 070 kodlu dersler 010 Hava Hukuku / Operasyon Usulleri, 021 ve 022 kodlu dersler 020 Hava Aracı Genel Bilgisi, 061 ve 062 kodlu dersler 060 Seyrüsefer olarak birleşik yapılır.

(4) Helikopter lisansına sahip olup Uçak lisansı almak isteyen adayların girecekleri köprü teorik bilgi sınavları:

Sınav Seviyesi	CPL(A)		ATPL(A)	
	Süre	Soru Sayısı	Süre	Soru Sayısı
Dersin Kodu ve Adı				
Karma Sınav (010 Hava Hukuku ve ATC Usulleri 021 Gövde/ Uçak Sistemleri/ Motor 022 Alet / Elektronik 031 Ağırlık ve Denge 033 Uçuş Planlama ve İzleme 050 Meteoroloji 061 Genel Seyrüsefer)	02:00	70	03:00	100
032 Performans	00:45	24	01:00	34
070 Operasyon Usulleri	00:45	33	01:20	50
081 Uçuş Prensipleri	00:45	33	01:00	44

(5) Bu maddede yer alan sınavlara ait soru sayılarının alt konu başlıklarına göre dağılımında, ilgili JAA dokümanındaki standartlara uyulur. Sınav konuları, sorulacak soru sayısı, sınav süresi ve ilgili diğer hususlarda, JAA tarafından yapılacak değişiklikler aynen uygulanır.

ATPL sınavlarının CPL ve IR sınavlarına yönelik kredilendirilmesi

MADDE 122 – (1) ATPL düzeyinde sınavlardan başarılı olan aday, CPL ve IR düzeyinde teorik sınavlardan muaf olur, ayrıca sınava tabi tutulmazlar. Ancak daha önceden İngilizce yeterlilik sınavından veya İngilizce yapılan IR sınavlarından geçmemiş ve ATPL sınavlarına Türkçe dilinden girerek başarılı olan adaylar İngilizce yeterlilik sınavından da başarılı olmalıdır.

(2) ATPL düzeyinde sınavlara başlamış, ancak tüm derslerden başarılı olamamış adaylar CPL ve/veya IR düzeyinde sınavlara girmek istediğinde, ATPL düzeyinde geçtiği sınavlardan CPL ve/veya IR düzeyindeki aynı konu başlıklarından aşağıdaki usullere göre kredilendirilebilir:

a) ATPL düzeyinde hiç bir sınavdan başarılı olamamış adaylar, sınavlara CPL ve/veya IR düzeyinde devam etmek istediklerinde, tamamladıkları ATPL teorik bilgi kursu, CPL ve/veya IR teorik kursu için kredilendirilir ve CPL ve/veya IR sınavlarına ilk defa girenler gibi değerlendirilirler.

b) Ortak konu başlıkları olan Hava Hukuku ve ATC Usulleri, İnsan Performans ve Limitleri, Meteoroloji, Operasyon Usulleri, Uçuş Prensipleri sınavlarından ATPL düzeyinde herhangi birinden geçmiş bir aday CPL ve/veya IR düzeyinde aynı konu başlığından başarılı sayılırlar. Ancak adayın IR seviyesinde "010 Hava Hukuku/Operasyon Usulleri" olarak uygulanan sınavdan kredilendirilebilmesi için, ATPL seviyesindeki ilgili her iki dersten de başarılı olmuş olması gerekir.

c) ATPL seviyesinde birden fazla sınav olarak uygulanan Hava Aracı Genel Bilgisi; Uçuş Performansı ve Planlaması; Seyrüsefer derslerinden adayların CPL ve/veya IR seviyesinde kredilendirilebilmeleri için, aşağıdaki tabloda gösterildiği gibi ATPL seviyesindeki ilgili tüm sınavları geçmeleri gerekir.

ATPL seviyesinde geçilen dersler	CPL ve/veya IR seviyesinde muaf olunacak ders
021 Gövde/ Uçak Sistemleri/ Motor 022 Alet/Elektronik	020 Hava Aracı Genel Bilgisi
031 Ağırlık ve Denge 032 Performans 033 Uçuş Planlama ve İzleme	030 Uçuş Performansı ve Planlaması
061 Genel Seyrüsefer 062 Alet Seyrüsefer	060 Seyrüsefer
091 VFR Haberleşme	091 VFR Haberleşme (CPL)
092 IFR Haberleşme	092 IFR Haberleşme (IR)

ç) ATPL düzeyinde başarılı olduğu derslerden kredilendirilerek CPL ve/veya IR seviyesinde sınavlara devam edecek adayların sınav ve oturum hakları ile 18 aylık süre limitleri, ATPL sınavlarının başlangıcı itibariyle hesaplanır.

Diğer JAA üyesi ülkelerde tamamlanan kurs ve teorik sınavların kredilendirilmesi

MADDE 123 – (1) Personel Lisanslandırma konusunda karşılıklı tanıma kapsamındaki diğer JAA üyesi ülkelerde JAR-FCL 1'e göre başarıyla tamamlanan lisans veya yetki kursları, ilgili teorik bilgi sınavlarına girmek için ve JAR-FCL 1'e göre başarıyla tamamlanan teorik bilgi sınavları da ilgili lisans veya yetki tanzimi için

kredilendirilir. Bu durumdaki başvuru sahiplerinin durumları ilgili JAA üyesi ülkelerin sivil havacılık otoritelerinden teyit edilir.

(2) Adaylar, bir lisans veya yetki için gereken teorik sınavların tamamına aynı JAA ülkesinde girer.

Sınavların duyurulması

MADDE 124 – (1) SHGM tarafından yapılan sınavların tarihi ve yeri sınav tarihinden en az otuz gün önce internet sayfası aracılığı ile gerekli görüldüğünde yazılı olarak ilgili eğitim kuruluşlarına ve sivil toplum kuruluşlarına duyurulur. Bu tarihler haricinde sınav yapılamaz.

(2) SHGM tarafından yayımlanan sınav tarihi, sınav haftasının ilk günüdür. Sınavların kaç gün süreceği, yapılan tüm başvurular için gerekli süreyle belirlenir.

(3) SHGM gerekli gördüğünde sınav tarihini ve yerini değiştirebilir. Bu durum uçuş eğitim organizasyonlarına ve sivil toplum kuruluşlarına SHGM internet sayfası veya yazılı olarak duyurulur.

(4) Uçuş Eğitim Organizasyonlarında yapılacak sınavlar, söz konusu kuruluşların yazılı talebi üzerine ve SHGM' nin Sınav Komisyonu üyelerinden görevlendirdiği üyelerce yapılır.

Sınavların yapılması

MADDE 125 – (1) PPL(A), PPL(A) için köprü sınavları ve Türk Silahlı Kuvvetlerinden ayrılan pilotların CPL(A) ve IR(A) sınavları SHGM tarafından bilgisayarlı sınav sistemiyle veya FTO tarafından hazırlanan 3 ayrı soru grubundan biri rasgele seçilerek SHGM'nin gözetiminde uçuş eğitim organizasyonlarında yazılı sınav olarak ve uygun görülen dilde yapılır.

(2) CPL(A), IR(A), ATPL(A) ve bunlar için köprü sınavları SHGM tarafından bilgisayarlı sınav sistemiyle ve uygun görülen dilde yapılır.

(3) SHGM veya FTO, sınav sorularında kullanılması için referans verilen ve cevaplanmasında gerekli olan çizelge, şema, harita veya diğer kolaylıkları adaya temin eder.

Sınav soruları

MADDE 126 – (1) SHGM gözetiminde FTO'larda yapılan sınavların soruları, JAR-FCL 1 ve diğer JAA dokümanlarındaki müfredata ve usullere göre 3 ayrı set halinde FTO'lar tarafından hazırlanır. Bu sınavların SHGM tarafından yapılması halinde, bilgisayarlı sınav sisteminde muhafaza edilen sorular kullanılır.

(2) CPL(A), IR(A), ATPL(A) ve bunlar için köprü sınavlarında, JAA merkezi soru bankasında muhafaza edilen çoktan seçmeli sorular kullanılır. Soruların içeriği, Türkçe'ye çevirme esnasındaki zorunluluklar hariç değiştirilmez. JAA merkezi soru bankasının, sınavlarda kullanılan diğer soruların ve sınav kâğıtlarının içeriği gizlidir ve sınavın yapıldığı kuruluş tarafından güvenli bir şekilde muhafaza edilir.

(3) Bilgisayar ortamında yapılan sınavlarda; aynı konu ve soru dağılımına göre, her adaya farklı sorulardan oluşan soru seti tamamen bilgisayar tarafından ve rasgele olarak seçilir.

Sınav Komisyonu ve görevleri

MADDE 127 – (1) Sınavlar, Bakanlık tarafından teşkil edilen Sınav Komisyonu tarafından yürütülür. Sınav Komisyonunun görevleri şunlardır:

a) Sınav tarihlerini belirleyerek www.shgm.gov.tr internet sayfası aracılığı ile, gerekli görüldüğünde yazılı olarak ilgili eğitim kuruluşlarına ve sivil toplum kuruluşlarına duyurmak.

b) Sınavlarda sorulacak soruların gizliliğini temin etmek, sınavda kullanılacak yardımcı dokümanları sınav zamanında hazır bulundurmak.

c) Adayların sınavlara katılmak için gerekli olan teorik eğitim ve uçuş tecrübesi gibi minimum niteliklere sahip olduğundan ve sınava girmeye hak kazandığından emin olmak.

ç) Sınav salonundaki PC istasyonlarını, uygun şekilde başvuruda bulunan ve sınava katılma şartlarını taşıyan adaylara, girecekleri derslerin toplam süresine ve dinlenme zamanlarına yetecek bir zaman dilimi için tahsis etmek ve sınav randevularını internet sayfası aracılığı ile duyurmak.

d) Sınavlar için gerekli güvenlik önlemlerini almak ve adaylarının kimlik bilgilerini sınavdan önce ve gerektiğinde sınav süresince kontrol etmek.

e) Sınavlar esnasında en az 4 üye ile sınav yerinde bulunmak ve sınavları belirtilen süre içerisinde yapmak ve değerlendirmek, sınava girenlerin imza karşılığı yoklamasını almak.

f) Sınav sonuçlarını, bilgisayarlı sınav sisteminde yapılanlarda sınav bitiminde adaya ve 1 ay içerisinde de internet sayfası aracılığı ile diğer sınavlarda yazılı olarak ilgili eğitim kuruluşlarına ve sivil toplum kuruluşlarına duyurmak.

g) Sınav sonuçlarına yapılacak itirazları Sınav İtiraz Komisyonuna iletmek, bu itirazların görüşülmesi için adayın adı, soyadı, işaretlediği cevap seçeneği ve bilgisayarlı sınav sisteminde doğru kabul edilen seçeneği belli olmayacak şekilde hazırlanmış itiraza konu soru kağıdını ve ilgili diğer dokümanları hazırlamak ve bunları Sınav İtiraz Komisyonu toplantısına en az bir üye ile katılarak sunmak.

ğ) Sınav İtiraz Komisyonunca hatalı olduğuna karar verilen soruların düzeltilmesi veya merkezi soru bankasından çıkarılması teklifini içeren Değişiklik Formlarını JAA merkezi soru bankası yönetimine iletmek, JAA

tarafından düzeltme yapılınca kadar sınavlarda sorulmamasını sağlayacak şekilde teknik düzenleme yapmak ve sonuçları itiraz sahibinin sınavına yansıtılmak.

Sınav başvuruları ve sınav randevuları

MADDE 128 – (1) SHGM tarafından yapılan sınavlarda başvurularının yapılması ve randevuların verilmesi aşağıdaki hususlara uygun olarak yapılır:

a) Bir teorik bilgi kursunun tamamını veya FTO eğitim manuelinde sınavlara esas teşkil etmek üzere tanımlanmış bölümleri tamamlayan adaylar ile bu Yönetmeliğin 131 inci maddesinde belirtilen limitler dahilinde sınavlarda başarısız olduktan sonra ilave eğitimini tamamlayan adaylar, tamamladıkları eğitime uygun teorik sınavlara başvurabilirler. FTO eğitim manuelindeki bölümlere göre sınavlara başlayacak adaylar sadece söz konusu bölümün kapsamındaki derslerden sınava başvurabilirler.

b) Adayların sınavlara kabul edilebilmesi için, eğitimi veren FTO, adayın kursu veya sınavlara esas teşkil eden bölümlerini tamamlayarak sınava gireceği derslerde yeterli bilgi seviyesine ulaştığını adayların tamamlanan kurs ya da her bir bölüm için bir defa olmak üzere sınav başvuru formundaki ilgili bölümü onaylayarak ve SHGM tarafından uygun görülen formatta ve sınavların başlama tarihinden en az 14 gün önce SHGM'ye yazılı olarak bildirerek gösterir. Diğer ülkelerin ICAO Ek-1'e göre düzenlediği geçerli bir lisansın ve aletli uçuş yetkisine sahip olup validasyon belgesi için sınava gireceklerin sınav başvuru formları, bünyesinde çalışacakları uçuş işletmesi tarafından onaylanır.

c) Sınavlara katılma şartları taşıyan adaylar, sınavlara katılabilmek için, www.shgm.gov.tr adresinde yayımlanan ve gerektiğinde güncellenen sınav başvuru formlarından durumlarına uygun olanı arkalı önlü olarak bastırarak formda yazılı açıklamalara uygun olarak doldurup, sınav ücretinin yatırıldığını gösteren orijinal banka dekontu ile birlikte SHGM'ye elden veya posta ile göndermeleri gerekir. İmzasız veya faks ile gönderilen formlar işleme alınmaz.

ç) Sınav giriş ücretleri başvuru formunda belirtilen banka hesabına sınavdan önce yatırılır ve orijinal dekont başvuru formuna eklenir. Bilgisayar çıktısı, faks gibi dekontlar kabul edilmez. Ödemesi eksik olan başvurular işleme alınmaz.

d) Adaylar, sınav ücretlerini sadece başvuru yapılan dönemde girmek istedikleri dersler için yatırır. Daha önceki sınav dönemlerinde ücretini yatırıp randevu aldıkları halde girmedikleri derslerin ücretleri diğer dönemler için kullanılamaz.

e) Sınav haftasının ilk gününden en az 14 gün önce SHGM'ye ulaşmayan başvurular işleme alınmaz. Postadaki gecikmeler dikkate alınmaz.

f) SHGM tarafından yayımlanan sınav tarihi, sınav haftasının ilk günüdür. Sınavların kaç gün süreceği, yapılan tüm başvurular için gerekli olacak süreye göre belirlenir.

g) Bir sınav oturumu, adayların bir lisans veya yetki için başarılı olmaları gerekli derslerden bir ya da daha fazlası için SHGM tarafından sağlanan sınav periyodudur. Her aday aynı sınav haftasında aynı lisans veya yetki için yalnızca bir oturum hakkını kullanabilir ve bir sınav oturumunda aynı dersten birden fazla sınav hakkını kullanamaz. Validasyon sınavına giren adaylar, bir dersten aynı günde 1 kere olmak üzere planlanan sınav günlerinin tümünde sınava girebilir.

ğ) Randevu verme, başvuruların geliş sırasına göre değerlendirilir. Ancak sınavına girmek istediği derslerin sayısı ve bunlar için gerekli sınav süreleri fazla olan adaylara öncelik tanınır. Bir adayın aynı seviyedeki sınavlarına birbirini takip eden seans ve günlerde randevu verilir.

h) Adayların sınav günü tercihleri diğer başvurulara ve sınav salonunun durumuna göre dikkate alınır, ancak bir sınav günü doldurulmadan diğer günlere randevu verilmez.

ı) Sınav randevuları, sınav sonuçları ve diğer bilgiler www.shgm.gov.tr internet sayfasında yayımlanır, ayrıca bildirim yapılmaz. Randevular yayımlandıktan sonra değişiklik yapılmaz. Randevusuna gelmeyen aday bir oturum hakkını kaybetmiş olarak kabul edilir. Adayların randevuların yayımlanmasından önce yapacakları talepleri üzerine, bir sınav tarihi için yapılan başvuru daha sonraki sınavlarda kullanılmak üzere bekletilebilir.

i) Gerekli olduğunda, bir bilgisayar aynı saat diliminde, sırayla sınavlarına girmeleri için birden fazla adaya tahsis edilebilir.

j) Sınavlara katılmak için gerekli olan teorik ve uçuş tecrübesi gibi minimum niteliklere sahip olmadığı anlaşılan adaylar ile usulüne uygun başvuru yapmayan adaylara randevu verilmez ve yayımlanmaz.

Sınav esnasında uyulacak kurallar

MADDE 129 – (1) SHGM tarafından yapılacak sınavlar aşağıda belirtilen kurallara uygun olarak yapılır:

a) Sınavlar, bilgisayarlı sınav sistemiyle, öğleden önce 09.00-12.30 öğleden sonra 13.30-17.00 saatleri arasında olmak üzere 2 seansta yapılır. Adaylar, sınava girecekleri derslerin toplam süresine ve dinlenme zamanlarına yetecek kadar kendilerine SHGM tarafından bilgisayarlı sınav salonunda tahsis edilen zaman dilimlerinde, istedikleri dersten başlayarak sınavlara girerler. Bu zaman diliminde sınavlarına girmeyen veya

girmiş olduğu halde randevu aldığı derslerini tamamlamayan adaya bilgisayarlı sınav sistemi tarafından ilave süre tanınmaz ve sınav oturumu tamamlanmış olur.

b) Adaylar, yalnızca kendilerine tahsis edilen zaman diliminde sınava girerler ve sınava girmek için randevu aldığı dersleri tamamlamak üzere ders sırasını ve aralarındaki dinlenme sürelerini kendileri belirlerler. Sınav salonunun açık olduğu saatler arasında yetişmeyecek bir sınavı başlatmaktan doğacak sorumluluk adaylara aittir. Adaylar, randevusu olmayan gün ve saatlerde sınav salonunda boş bilgisayar olsa dahi sınava giremezler.

c) Sınavlara başlamadan önce adayların kimlik tespiti yapılır. Sınavların devam ettiği sürede Sınav Komisyonu tarafından gerekli görülen hallerde de kimlik kontrolü yapılır. Sınavlarda adayların imza karşılığı yoklaması yapılır. Her aday, Sınav Komisyonunca kendilerine gösterilen bilgisayarda sınava girmek zorundadır.

ç) Adaylar, kendisine tahsis edilen çalışır durumdaki bilgisayar terminalinde soyadını ve kendisine verilen özel PIN numarasını girerek sınav oturumunu başlatır. Girmesi gereken derslerin listesinden istediği dersi seçerek sınava başlar. Adaylardan talep gelmesi durumunda, bilgisayarlı sınav sisteminin kullanımına yönelik açıklama Sınav Komisyonu tarafından sınav başlangıcında yüksek sesle yapılır.

d) Adaylar, girdikleri ders için kalan sürelerini ve o anda ekranda olan sorunun puanını görebilirler.

e) Adaylar sınavda; Mekanik pilot computer, plotter, açı ölçer, cetvel gibi yardımcı malzemeler ile bilgisayarlı sınav sistemi tarafından kendilerine sağlanan sözlük ve dört işlem yapan hesap makinesini ve Sınav Komisyonu tarafından sağlanan boş kağıt ve gerekli dokümanları kullanabilir. Adaylar kendilerine sağlanan boş kağıt ve dokümanları sınav bitiminde teslim ederler.

f) Sınavlarda kullanımına izin verilen ve Sınav Komisyonu tarafından sağlanmayan malzemeleri, adaylar kendileri getirmek zorundadır.

g) Adayların izin verilenler dışında doküman, defter, boş kağıt, kayıt aracı vs. gibi şeyleri yanlarında bulundurmaları, sorularla ilgili not almaları kopya olarak değerlendirilir ve hakkında tutanak tutularak sınavı iptal edilir.

ğ) Adaylar, karşılarna gelen soruların çözümünde gerekli grafik, tablo, şekil gibi soru eklerini bilgisayar ortamında görebilirler. Bilgisayarın sağlamadığı soru ekleri ise kendilerine fiziksel ortamda temin edilir. Sınav esnasında bu konuda gerekli ikaz ve talebi, sınavda hazır bulunan Sınav Komisyonu üyelerine bildirmek adayın sorumluluğundadır. Sınavdan sonra bu konuda yapılacak şikâyet ve itirazlar dikkate alınmaz.

h) Sınav sorularının cevap seçeneklerinden yalnızca biri doğrudur. Hiçbir cevap seçeneği işaretlenmemiş veya birden fazla seçeneği işaretlenmiş sorulara puan verilmez. Bu durumun kontrolünü yapmak adayların sorumluluğundadır. Hiçbir cevap seçeneği işaretlenmemiş veya birden fazla seçeneği işaretlenmiş sorulardan dolayı yapılacak şikâyet ve itirazlar dikkate alınmaz.

ı) Herhangi bir dersten sınavı devam eden adayların dışarı çıkıp tekrar gelmesine izin verilmez. Ders aralarında çıkacak adaylar sınav sisteminde mutlaka "Finish/Break" komutunu kullanarak çıkarlar.

i) Adaylar sınav salonundan sınav sonuçlarını öğrenerek çıkarlar. Kendilerine bu konuda ayrıca bildirim yapılmaz.

j) Sınav komisyonu gerekli gördüğü hallerde adayların sınava girdikleri bilgisayar terminalini değiştirebilir. Aday yeni terminalde, ana bilgisayarda yapılacak gerekli ayarlama ile sınavına kaldığı yerden devam eder.

k) Her türlü kopya çekme girişiminde bulunan veya kopya çekerken yakalanan aday veya adaylar hakkında kopya tutanağı tutulur ve tüm sınavları geçersiz sayılır. Bu adaylar en az 6 ay süreyle sınavlara alınmazlar, FTO tarafından teklif edilen ve SHGM tarafından onaylanan ilave eğitimi aldıktan sonra tüm derslerden tekrar sınavlara girebilirler. Bu durumdaki adayların isimleri JAA Merkezine ve diğer JAA üyesi ülkelere bildirilerek sınava girmeleri önlenir.

l) Sınavlarda adayların izin verilenler dışında doküman, defter, kitap, sözlük, boş kağıt, cep telefonu, her türlü kayıt ve haberleşme cihazı vs. gibi şeyleri yanlarında veya yakınlarında bulundurmaları, sorularla ilgili not almaları, birbirlerine bir şey vermeleri, birbirlerinden bir şey almaları ve konuşmaları kopya olarak değerlendirilir ve haklarında Sınav Komisyonu tarafından tutanak tutulur ve sınavları iptal edilir.

m) Sınav Komisyonu sınav salonunun düzenini ve sükunetini bozanların yerlerini değiştirebilir. Komisyon üyeleri ikaz etmek zorunda değildir. Kurallara uymayanlar tutanakla tespit edilerek sınavları geçersiz sayılır.

n) Adayların sınav için kullanacakları, belli özellikleri kısıtlanmış olan bilgisayarlara kötü amaçlı etkiye bulunmaya kalkışması durumunda bilgisayarlı sınav sistemi otomatik olarak adayı başarısız olarak değerlendirecek ve istasyonun bağlantısını kesecektir. Adayın bilgisayarlara ve diğer malzemelere zarar vermesi durumunda zarar kendisinden tahsil edilir ve devlet malına zarar vermek ve kamu hizmetini engellemek suçlarından haklarında yasal işlemlerde bulunulur.

o) Sınav salonunda en az iki adayın bulunmasına izin verilir. Sınav salonunda kalan son iki adaydan biri, sınavını bitirse bile, diğer aday sınavını bitirinceye kadar veya sınav süresinin bitimine kadar sınav salonundan ayrılmasına izin verilmez.

ö) Uçuş eğitim organizasyonlarında yapılan sınavlarda, bu maddede geçen ve bilgisayarlı sınav sistemine özgü olmayan kurallara uyulur.

Sınavların değerlendirilmesi

MADDE 130 – (1) Bilgisayarlı sınav sisteminde yapılan sınavlar, sistem tarafından otomatik olarak değerlendirilir. Uçuş eğitim organizasyonlarında yapılan sınavlar, önceden hazırlanmış cevap anahtarına göre Sınav Komisyonu tarafından değerlendirilir. Sınav sorularının yalnız bir doğru seçeneği vardır. Hiçbir seçeneği işaretlenmemiş veya birden fazla seçeneği işaretlenmiş sorular, yanlış cevaplanmış olarak değerlendirilir. Sınavlarda ders geçme notu, adayın sınavdaki sorularının toplam puanının en az % 75’idir. Yanlış cevap sayısı doğru cevap sayısını etkilemez.

(2) Herhangi bir aşamada sınava giriş şartlarını taşımadığı tespit edilen adayların tüm sınavları iptal edilir.

Sınav geçme standartları

MADDE 131 – (1) CPL, IR, ATPL veya bunların köprü sınavlarına giren bir adayın teorik sınavlardan başarılı sayılması için, ilk defa sınava girdiği ayın sonundan başlayarak 18 aylık süre içinde, en fazla altı sınav oturumuna katılarak, her bir dersten en fazla dördüncü girişinde derslerin tamamından geçmesi gerekir. Diğer durumlarda; aday, tüm derslerden başarısız sayılır ve aşağıdaki sürelerle göre ilave eğitim aldıktan sonra sınavlara tekrar girebilir.

a) Entegre yada modüler CPL teorik bilgi kursu için, en az 20 saat teorik bilgi eğitimi,

b) Entegre ya da modüler IR teorik bilgi kursu için, en az 20 saat teorik bilgi eğitimi,

c) Entegre ya da modüler ATPL teorik kursu için, en az 60 saat teorik bilgi eğitimi. Herhangi bir kredilendirmeye tabi olarak ATPL teorik bilgi eğitimi almış adaylar, ayrıca tamamlamış olduğu asıl teorik bilgi kursu ders saatinin % 10’ una eşdeğer ilave teorik bilgi eğitimini tamamlamalıdır.

(2) Uçuş Eğitim Organizasyonları yukarıda belirtilen kurs saatleri içindeki derslerin süre bakımından dağılımına adayın başarısız olduğu dersler ağırlıklı olacak ve bütün dersleri içerecek şekilde karar verecek ve alınan ilave ders saatlerini içeren çizelgeyi SHGM tarafından uygun görülen formatta en yakın sınav tarihinden en az 14 gün önce Otoriteye bildirecektir.

(3) Her lisans ve yetki sınavlarının süre, hak ve oturum hesabı birbirinden ayrı olarak yapılır. Bir lisans ve/veya yetki için gerekli tüm dersleri başarıyla tamamlayan adaylara, sınav bitiminde bilgisayar çıktısı sınav sonuç belgesi verilir. Bu belge 2 Sınav Komisyonu Üyesi, Sınav Komisyonu Başkanı veya vekili ve aday tarafından imzalanır.

Sınav sonuçlarının duyurulması

MADDE 132 – (1) Sınav sonuçları, adaylara her sınavın ya da sınavların bitiminde sınav salonunda, sınavların tamamlanmasından sonra otuz gün içerisinde de internet sayfası aracılığı ile yayımlanır. Sınav sonuçlarına ve ilgili uçuş eğitim organizasyonlarının sınavlardaki başarı durumlarına ilişkin istatistikler SHGM tarafından internet aracılığıyla duyurulur.

(2) Uçuş eğitim organizasyonlarında yapılan sınav sonuçları, ilgili uçuş eğitim organizasyonuna 30 gün içinde bildirilir.

Sınavlara itiraz

MADDE 133 – (1) Sınav sonuçlarına ilişkin itirazlar, aşağıdaki usullere göre yapılır:

a) Adaylar sınav sorularına ilişkin itirazlarını, sınav bitiminde sonuçların kendisine tebliğinden itibaren 10 takvim günü içerisinde SHGM’ye yazılı olarak yaparlar. Bu süreden sonra yapılacak itirazlar ile aynı oturumdaki bir derse mükerrer itirazlar değerlendirmeye alınmaz.

b) İtiraz konusu dersin birden fazla olması durumunda, adayların her bir ders için ayrı dilekçelerle itirazda bulunurlar.

c) İtiraz dilekçeleri, itiraz edilen sorunun sınav kağıdında kaçınıcı soru olduğu ve itiraz gerekçesini mutlaka içerir. İtiraz gerekçesi olarak, dilekçe içeriğinde belirtilmek suretiyle, ulusal veya uluslararası yayınlardan ilave bilgiler ek olarak konulabilir.

ç) SHGM’ye yazılı olarak iletilen itirazlar, Sınav İtiraz Komisyonu tarafından periyodik olarak yapılan toplantılarda değerlendirilip karara bağlanır.

d) Usulüne uygun yapılmayan veya haklı gerekçeler içermeyen dilekçeler incelenmeye alınmaz. Bu konudaki karar, Sınav İtiraz Komisyonu tarafından verilir.

e) Değerlendirilmesi tamamlanan itirazlara ait sonuçlar, 15 gün içinde itiraz sahiplerine yazılı olarak bildirilir.

Sınav İtiraz Komisyonu ve görevleri

MADDE 134 – (1) Sınavlara yapılacak itirazlar, Bakanlık tarafından uygun görülen Sınav Komisyonu üyeleri haricinde en az dokuz kişiden teşkil edilen Sınav İtiraz Komisyonu tarafından değerlendirilip karara bağlanır. Bu komisyona, Bakanlıkça uygun görülmesi halinde uçuş eğitim organizasyonları ve ilgili diğer kuruluşlardan da uzman katılımcı alınabilir. Sınav İtiraz Komisyonunun görevleri şunlardır:

- a) Sınav Komisyonu tarafından iletilen sınav sonuçları ile ilgili itirazları görüşmek üzere toplantı yapmak.
- b) İtiraza konu olan soruları ve çözümleri için sınavda sağlanan yardımcı dokümanları incelemek.
- c) İtirazları ön incelemeye tabi tutmak, usulüne uygun yapılmayan veya haklı gerekçeler içermeyen dilekçeleri belirlemek ve değerlendirme dışı tutmak.
- ç) İtiraza konu soruları, itiraz sahibinin adı, soyadı ve sınavda işaretlediği cevap seçeneği ile doğru seçeneği belli olmayacak şekilde gizlenerek incelemek ve karara bağlamak.
- d) Gerekli gördüğü soruları, daha detaylı araştırma yapmak üzere bir sonraki toplantıya bırakmak ve bir önceki toplantıda karara bağlanamayan soruları öncelikli olarak görüşmek.
- e) İtirazları başvuru sırasına göre değerlendirmek. Ancak, bir sonraki sınavlara girmek üzere başvuru yapması, 18 aylık sınav süresinin dolmasına az süre kalması gibi öncelik arz eden gerekçeleri olan adayların mağdur olmasını önlemek amacıyla, itirazlarının incelenmesini öne almak.
- f) Yapılan itirazları en geç 60 takvim günü içinde sonuçlandırmak.
- g) Sınavlarla ilgili evrakı Sınav Komisyonundan almak ve gerekli incelemeden sonra teslim etmek.
- ğ) Toplantıda görüşülen sorular için verilen kararları, sınav sistemindeki referans numaralarını da içerecek şekilde tutanakla imza altına almak ve Sınav Komisyonuna iletmek.
- h) Hatalı bulunan soruların düzeltilmesi veya merkezi soru bankasından çıkarılması teklifini içeren değişiklik formlarını hazırlamak ve JAA merkezi soru bankası yönetimine iletilmek üzere Sınav Komisyonuna vermek.
- ı) Değerlendirme sırasında İtiraz Komisyonu üyeleri ve Sınav Komisyonu temsilcileri dışında kimsenin bulunmasına müsaade etmemek.

Kabul periyodu

MADDE 135 – (1) Teorik bilgi sınavlarının geçerliliği ile ilgili esaslar:

- a) Teorik sınavlardan alınan geçer not CPL(A) ve IR(A) tanzimi için 36 ay geçerlidir.
- b) IR(A)'nın yukarıdaki (a) maddesine göre alınmış olması kaydıyla; ATPL sınavından alınan geçer not ATPL(A) tanzimi için CPL(A) lisansında bulunan IR(A)'nın son geçerlilik tarihinden itibaren 7 yıl geçerli kalmaya devam eder.
- c) ATPL(A) sınavından alınan geçer not, Uçuş Mühendisi lisansındaki tip yetkisinin geçerlilik tarihinden itibaren 7 yıl geçerli kalmaya devam eder.
- ç) PPL(A) sınavından alınan geçer not, PPL(A) tanzimi için 24 ay geçerlidir.
- d) Validasyon sınavından alınan geçer not Validasyon belgesi tanzimi için 12 geçerlidir.

Sınav evrakının saklanması

MADDE 136 – (1) Sınavlarla ilgili her türlü evrak, doküman, tutanak ve bilgisayarlı sınav sistemi kayıtları süresiz olarak saklanır.

BEŞİNCİ KISIM

Uçuş Ve Tip İntibak Eğitim Organizasyonları

BİRİNCİ BÖLÜM

Uçuş Eğitim Organizasyonları

Genel

MADDE 137 – (1) Uçuş Eğitim Organizasyonları kendi personeli olan, donanımlı, uygun bir ortamda işletilen, uçuş ve/veya sentetik uçuş eğitimi ve/veya belirli eğitim programları için teorik bilgi eğitimi veren kuruluşlardır. Bu Yönetmelikte belirtilen eğitimleri vermek isteyen FTO'lar SHGM'den yetki almalıdır.

Yetki alma

MADDE 138 – (1) FTO yetkisi alabilmek için başvuru sahipleri SHGM'ye operasyon ve eğitim manüellerini sunar. FTO, bu Yönetmelik hükümlerine uyumlu prosedürler geliştirmeli ve bu prosedürler FTO'nun kendi içindeki eksiklikleri anında tespit edecek bir kalite sistemi içermelidir. Başvurunun değerlendirilmesinden sonra FTO bu kısımda yer alan gereksinimleri karşıladığının tespiti açısından SHGM tarafından denetlenir. Denetleme olumlu geçtiği takdirde, başlangıç olarak FTO'ya bir yıllık yetki verilir, daha ileriki süreçlerde SHGM'nin takdirinde 3 yıla kadar temdit yapılabilir.

(2) Tüm eğitim kursları SHGM tarafından onaylanmalıdır.

(3) SHGM, kurs standartlarını ve öğrencilerin eğitim ve uçuşlarını takip edip denetler. Bu denetlemelerde, FTO tarafından eğitim kayıtlarına, yetki belgelerine, teknik kayıtlara, sunulara, çalışma notlarına, brifinglere ve diğer ilgili materyallerin incelenmesine izin verilir. SHGM tarafından FTO'ya yapılan denetlemeye ilişkin sonuç raporunun bir kopyası gönderilir.

(4) FTO'nun bu Yönetmelikte belirtilen yetki standartlarını sağlamadığı tespit edilirse SHGM, verilmiş olan yetkiyi askıya alabilir ya da iptal edebilir.

(5) Eğer FTO, onaylı bir kursta, işletmesinde ya da eğitim manuelinde değişiklik yapmak isterse bunlar uygulanmadan 6nce SHGM'nin onayı alınmalıdır.

(6) FTO, SHGM'nin onayına bağlı olarak, kendi b6nyesinin bir parçasıymış gibi diğer eğitim kuruluşlarıyla eğitim d6zenlemeleri yapabilir ya da alternatif hava alanlarından faydalanabilir.

Finansal kaynaklar

MADDE 139 – (1) FTO istenen standartlarda eğitimin y6r6t6lebilmesi i7in yeterli finansal kaynağa sahip olduğunu SHGM'ye sunmalıdır. FTO bu konudan sorumlu bir m6d6r atar.

İdare ve istihdam

MADDE 140 – (1) İdare yapısı, standartları 6st seviyede tutulabilecek tecr6beli ve nitelikli kişilerden oluşmalı ve personelin bu kişiler tarafından denetimine olanak sağlamalıdır. İdare yapısının detayları personelin sorumluluklarını da i7erecek şekilde FTO'nun operasyon manuelinde sunulmalıdır.

(2) FTO, yeterli sayıda kalifiye ve uzman personelin istihdam edildiğini SHGM'ye g6stermelidir. Entegre kurslarda aşağıdaki g6revler i7in 7alışanlar i7inden 67 kişi devamlı olarak istihdam edilir:

- a) Eğitim M6d6r6
- b) Baş U7uř 6đretmeni
- c) Baş Yer Dersi 6đretmeni

(3) Mod6ler eğitim kursları i7in, bu konular sunulacak eğitimin sahasına g6re birleştirilerek bir ya da iki kişiyle, s6rekli veya yarım g6n olarak doldurulabilir. Bunlardan en az birisi s6rekli 7alışmalıdır.

(4) Sunulacak eğitimin sahası a7ısından yarım g6n 7alışacak 6đretmen sayısı SHGM'ce kabul edilebilir olmalıdır.

(5) T6m 6đrencilerin u7uř 6đretmenlerine oranı, eğitim m6d6r6 hari7, 6:1'ini ge7memelidir. Y6ksek derecede g6zetim veya pratik 7alışmaların i7eren yer eğitimlerinde sınıftaki 6đrenci sayısı normalde 12'den fazla olmamalıdır.

Eğitim m6d6r6

MADDE 141 – (1) Eğitim m6d6r6; u7uř eğitimi, sentetik u7uř eğitimi ve teorik bilgi eğitiminin tatmin edici şekilde entegrasyonundan ve 6đrencilerin gelişiminin g6zetiminden sorumludur. Profesyonel pilot lisansları a7ısından u7uř 6đretmeni olarak geniş tecr6be sahibi ve g6venilir bir y6neticilik kabiliyeti olmalıdır. Y6r6t6len u7uř eğitim kurslarıyla ilgili olarak ICAO Ek 1 uyumlu pilot lisansı ve yetkilere sahip (ya da eğitim m6d6r6 olarak atanmadan 6nceki son 67 yıl i7inde sahip olmuş) olmalıdır.

Baş u7uř 6đretmeni

MADDE 142 – (1) Baş u7uř 6đretmeni, u7uř ve sentetik u7uř 6đretmenlerinin g6zetiminden ve t6m u7uř eğitimi ve sentetik u7uř eğitiminin standart hale getirilmesinden sorumludur. Baş u7uř 6đretmeni:

- a) Y6r6t6len eğitimle ilgili olarak en 6st d6zeyde profesyonel pilot lisansına sahip olmalı,
- b) Y6r6t6len eğitimle ilgili olarak yetkilere sahip olmalı,
- c) Kursta kullanılan u7ak tiplerinden en az birinden u7uř 6đretmeni yetkisi sahibi olmalı,
- 7) 200 saati aletle yer s6resi olabilecek şekilde en az 500 saat y6r6t6len u7uř kursuyla ilgili u7uř eğitimi g6revlerini kapsayan minimum 1.000 saat sorumlu pilot u7uř s6resine sahip olmalıdır.

Sentetik u7uř 6đretmenleri dışındaki 6đretmenler

MADDE 143 – (1) 6đretmenler aşağıdaki hususları taşımalıdır:

- a) G6revlendirildikleri u7uř kursuyla ilgili olarak pilot lisansı ve yetkilere sahip olmalıdır.
- b) Uygunluğuna g6re aletle u7uř yetkisi 6đretmeni, u7uř 6đretmeni, tip/sınıf yetkisi 6đretmeni gibi y6r6t6len kursun b6l6m6ne bağlı olarak 6đretmen yetkisi sahibi olmalıdır.
- c) Bir FTO'da belirli bir eğitimi y6r6tebilmek i7in SHGM'den onay almalıdır.
- 7) Maksimum u7uř saatleri, maksimum u7uř g6rev s6releri ve 6đretmenlerin 6đretim g6revleri arasındaki dinlenme s6releri SHGM'ce kabul edilebilir olmalıdır.

Sentetik u7uř eğitimi 6đretmenleri

MADDE 144 – (1) FTD ve FNPT I 6zerindeki eğitim g6revleri i7in y6r6tecekleri kursla ilgili pilot lisansı ve yetkilere sahip ya da atanmalarından 6nceki 67 yıl i7inde belirtilen lisans ve yetkilere sahip olmuş ve eğitim tecr6besine sahip olmalıdır. U7uř sim6lat6r6 ve/veya FNPT II 6zerindeki u7uř eğitimi g6revleri i7in, 6đretmenlerin FI(A), TRI(A), CRI(A) ya da SFI(A) yetkisi bulunmalıdır.

Baş yer dersi 6đretmeni

MADDE 145 – (1) T6m yer 6đretmenlerinin g6zetiminden ve b6t6n teorik bilgi eğitiminin standart hale getirilmesinden sorumlu olacaktır. Ge7mişinde havacılık konusunda pratik sahibi ve eğitim teknikleri ile ilgili bir kursa katılmış olacak ya da teorik bilgi eğitimi vermede geniş bir ge7miş tecr6besi bulunacaktır.

Teorik bilgi 6đretmenleri

MADDE 146 – (1) Teorik bilgi 6đretmenleri, lisans ve yetki sınav konularında havacılık tecr6besi sahibi olacaklar ve işe başlatılmadan 6nce 6đretim yapacakları konuda geliştirdikleri materyaller 6zerine bir test sunusu yaparak yeterliliklerini g6stereceklerdir.

Kayıtlar

MADDE 147 – (1) Kayıtların saklanması ile ilgili esaslar:

a) FTO uygun idari personel kullanarak aşağıdaki kayıtları en az 5 sene saklayacaktır:

1) Her bir öğrenciye verilen yer, uçuş ve benzetilmiş uçuş eğitimlerinin detayları

2) Öğretmenlerce hazırlanmış, değerlendirmeleri de içeren düzenli ve ayrıntılı gelişme raporları ve düzenli gelişme uçuş testleri ve yer sınavları.

3) Sağlık sertifikalarının bitiş tarihi, yetkiler, vb. gibi kişisel bilgiler.

b) Öğrenci eğitim kayıt formatları Eğitim manuelinde belirtilecektir.

c) FTO, SHGM istediğinde eğitim kayıt ve raporlarını sunacaktır.

Eğitim programı

MADDE 148 – (1) Sunulacak her kursla ilgili ayrı bir eğitim programı geliştirilecektir. Bu program, haftalık ya da aşamalı sunu şeklinde uçuş ve teorik bilgi eğitiminin detaylarını, standart egzersizleri ve özeti içermelidir. Sentetik uçuş ve teorik bilgi eğitimleri özellikle öğrencilerin yer eğitiminde kazandıkları bilgiyi uçuş egzersizlerine uygulayabilmelerini sağlayacak şekilde aşamalandırılmalıdır. Eğitimde karşılaşılan problemlerin bir sonraki eğitimde çözümlenebilmesi için düzenlemeler yapılmalıdır. Eğitim programının içeriği ve sıralaması SHGM tarafından kabul edilebilir olmalıdır.

Eğitim uçakları

MADDE 149 – (1) Eğitim kurslarına uygun şekilde yeterli bir eğitim uçak filosu sağlanacaktır. Her uçakta öğretmen ve öğrencinin kullanabileceği duble ana uçuş kontrolleri bulunmalıdır. Tek bir kumandanın hem öğrenci hem de öğretmen tarafından kullanılabilirdiği düzenek kabul edilmeyecektir. Filo, eğitimdeki kurslara uyumlu olacak şekilde, stalling ve spinden kaçınmayı göstermeye uygun uçaklar, aletli meteorolojik şartları benzetebilecek ekipman ve istenilen eğitimdeki aletli uçuş ekipmanıyla donatılmış uçakları içermelidir. Sadece SHGM tarafından onaylanan uçaklar eğitim amaçlı kullanılacaktır.

Havaalanları

MADDE 150 – (1) Uçuş eğitiminin yürütüldüğü ana havaalanı ve herhangi bir alternatif ana havaalanı aşağıdaki tesislere sahip olmalıdır:

a) Eğitim uçaklarının izin verilen minimum kalkış ve iniş ağırlıklarında normal kalkış ve inişine olanak sağlayacak aşağıdaki özelliklere sahip en az bir pist ya da kalkış alanı:

1) Operasyon bölgesi, durgun rüzgâr (4 deniz milinin altında) koşullarında ve yılın en sıcak ayındaki ortalama ısıya eşit sıcaklıkta,

2) Kalkış yolunun en az 50 feet çevresine kadar olan tüm engeller temizlenmiş,

3) Üretici firma tarafından tavsiye edilen motor, iniş takımı ve flap kullanımına uygun,

4) Yerden kesildikten sonra en iyi tırmanma oranı süratine geçiş için üstün pilotluk yeteneği veya tekniği gerektirmeyecek pist uzunluğu,

b) Yer seviyesinde her pistin sonundan görülebilecek şekilde rüzgâr istikamet göstergesi,

c) Gece eğitimi için kullanılacaksa yeterli pist ışıklandırması,

ç) Eğitim gereksinimlerinin SHGM'in onayıyla diğer hava/yer iletişim araçlarıyla emniyetli bir şekilde yerine getirildiği durumlar dışında bir hava trafik kontrol servisi.

Uçuş operasyonu için tesisler

MADDE 151 – (1) Uçuş operasyonları açısından aşağıda belirtilen tesisler bulunmalıdır:

a) Uçuş operasyonlarını kontrol etmek için gerekli olanakları içeren bir operasyon odası.

b) Aşağıdaki imkânları sunan bir uçuş planlama odası:

1) Uygun güncel haritalar ve çizelgeler.

2) Güncel havacılık bilgi hizmetleri (AIS).

3) Güncel meteoroloji bilgileri.

4) Hava trafik kontrol ve operasyon odasıyla iletişim.

5) Standart seyrüsefer rotaları gösteren haritalar.

6) Yasak ve tehlikeli bölgeleri gösteren haritalar.

7) Uçuş emniyetiyle ilgili diğer materyaller.

c) Gerekli büyüklükte ve sayıda briefing odaları/kabinleri.

ç) Denetçiler için uygun ofisler ve uçuş öğretmenlerine öğrencilerle ilgili rapor yazma, kayıtları tamamlama gibi işlere olanak sağlayacak uygun ofisler.

d) Öğretmenler ve öğrenciler için odalar.

Teorik bilgi eğitim tesisleri

MADDE 152 – (1) Teorik bilgi eğitimi için şu tesisler sağlanacaktır:

a) Halihazırdaki öğrenci mevcuduna göre yeterli sınıflar.

b) Teorik bilgi eğitimini desteklemek için uygun gösteri ekipmanı.

c) R/T eğitim ve test tesisi.

- ç) Kurs özet içeriğindeki yayımları içeren bir referans kütüphane.
d) Öğretim personeli için ofisler.

Eğitime kabul şartları

MADDE 153 – (Değişik:RG-31/12/2007-26743-2.Mükerrer)

(1) Eğitime kabul edilen bir öğrenci, eğitimini aldığı lisansa uygun sağlık sertifikası sahibi olmalı ve bu Yönetmeliğin 24 ncü maddesinde belirtilen öğrenci pilot lisansı alma şartlarını sağlamalıdır.

(2) Eğitime kabul edilen öğrenci SHGM tarafından onaylandığı şekilde FTO tarafından istenilen kabul gereksinimlerini karşılamalıdır.

(3) Ön şartları taşımayanların bir kurs yada eğitime kabulünden doğacak her türlü sorumluluk FTO'ya aittir.

Eğitim ve operasyon manueli

MADDE 154 – (1) FTO, personelin görevlerini yerine getirmesine imkân sağlamak ve öğrencilere yol göstermek açısından kurs şartlarına uyulmasında istenen bilgi ve talimatları içeren bir eğitim manueli ve operasyon manueli hazırlayacaktır. Bir FTO eğitim manueli, operasyon manueli ve FTO'nun onay belgelerinde bulunan bilgileri personelin ve uygun olursa öğrencilerin imkânına sunulmalıdır. Değişiklik prosedürü manuelde belirtilecek ve değişiklikler düzenli olarak kontrol edilecektir.

(2) Eğitim manüelleri, öğrencilerin eğitimin her safhasında uyması gereken standartları, hedefleri ve eğitim amaçlarını ortaya koyacak ve aşağıda belirtilen hususları içerecektir:

- Bölüm 1- Eğitim planı
- Bölüm 2- Brifing ve uçuş egzersizleri
- Bölüm 3- Sentetik uçuş eğitimi
- Bölüm 4- Teorik bilgi eğitimi

(3) Operasyon manueli, uçuş öğretmenleri, sentetik uçuş öğretmenleri, yer öğretmenleri, operasyon ve bakım personeli gibi belirli gruplara ilişkin bilgileri sağlamalı ve aşağıda belirtilen hususları içermelidir:

- Genel
- Teknik
- Rota
- Personel eğitimi

İKİNCİ BÖLÜM

Tip İntibak Eğitim Organizasyonları

Genel

MADDE 155 – (1) Tip intibak eğitim organizasyonları kendi personeli olan, donanımlı, uygun bir ortamda işletilen, uçuş ve/veya sentetik uçuş eğitimi ve/veya belirli eğitim programları için teorik bilgi eğitimi veren kuruluşlardır. Bu Yönetmelikte belirtilen eğitimleri vermek isteyen TRTO'lar SHGM'den yetki almalıdır.

Yetki alma

MADDE 156 – (1) TRTO yetkisi alabilmek için başvuru sahipleri SHGM'ye kalite sistemini ve eğitim detaylarını içeren operasyon ve eğitim manüellerini sunar. Başvurunun değerlendirilmesinden sonra TRTO bu kısımda yer alan gereksinimleri karşıladığının tespiti açısından SHGM tarafından denetlenir. Denetleme olumlu geçtiği takdirde, başlangıç olarak TRTO'ya bir yıllık yetki verilir, daha ileriki süreçlerde SHGM'nin takdirinde 3 yıla kadar temdit yapılabilir.

(2) Tüm eğitim kursları SHGM tarafından onaylanmalıdır.

(3) TRTO'ya verilmiş yetki standartlarının minimum yetki koşullarını sağlamadığı tespit edilirse SHGM yetkiyi askıya alabilir ya da iptal edebilir.

(4) Eğer TRTO, onaylı bir kursta, işletmesinde ya da eğitim manuelinde değişiklik yapmak isterse bunlar uygulanmadan önce SHGM'nin onayı alınmalıdır.

(5) TRTO, SHGM'nin onayına bağlı olarak, kendi bünyesinin bir parçasıymış gibi diğer eğitim kuruluşlarıyla eğitim düzenlemeleri yapabilir ya da alternatif hava alanlarından faydalanabilir.

Finansal kaynaklar

MADDE 157 – (1) TRTO istenen standartlarda eğitimin yürütülebilmesi için yeterli finansal kaynağa sahip olduğunu SHGM'ye sunmalıdır. TRTO bu konudan sorumlu bir müdür atayacaktır.

İdare ve istihdam

MADDE 158 – (1) İdare yapısı, standartları üst seviyede tutulabilecek tecrübeli ve nitelikli kişilerden oluşmalı ve personelin bu kişiler tarafından denetimine olanak sağlamalıdır. İdare yapısının detayları, personelin sorumluluklarını da içerecek şekilde TRTO'nun operasyon manuelinde sunulmalıdır.

(2) TRTO, SHGM tarafından kabul edilebilir bir Eğitim Müdürü atayacaktır. TRTO'nun bu Yönetmelik hükümlerine uygunluğu eğitim müdürünün sorumluluğunda olacaktır. Bu kişi doğrudan SHGM'ye karşı sorumludur.

(3) TRTO, eğitim hedeflerine yerine getirmek için yeterli personele sahip olacaktır. Her bir öğretmenin görevi tanımlanmalı ve yazılı kayda dökülmedir.

Tip intibak öğretmenleri

MADDE 159 – (1) Tip intibak öğretmenleri aşağıda belirtilen özelliklere sahip olacaktır;

- Yürütecekleri uçuş eğitim kurslarıyla ilgili pilot lisansı ve yetkiler,
- Kursta kullanılan uçaklar için tip intibak öğretmenlik yetkisi,
- TRTO’da belirli eğitimi yürütebilmek için SHGM’den onay.

Sentetik uçuş eğitimi öğretmenleri

MADDE 160 – (1) Bir FTD’de verilecek uçuş eğitimleri için öğretmenler atandıkları kursla ilgili eğitimlik tecrübesine ve geçerli bir pilot lisansına sahip ya da ilk atanmalarından önceki 3 yıl içinde pilot lisansına sahip olmuş olmalıdır. Bir uçuş simülatöründe ve/veya FTD’de ve/veya FNPT II’de çok pilot tip yetkisi ve/veya MCC uçuş eğitimi verecek öğretmenler TRI ya da SFI yetkinse sahip olmalıdır.

Teorik bilgi öğretmenleri

MADDE 161 – (1) Teorik bilgi eğitimi ilgili tip/sınıfa ait yetkiye sahip bir öğretmen ya da uygun havacılık deneyimi ve ilgili hava aracı hakkında bilgi sahibi olan bir uçuş mühendisi, bakım mühendisi ya da uçuş operasyon görevlisi tarafından verilebilir.

Eğitim standartları

MADDE 162 – (1) TRTO, eğitim merkez operasyonlarının ve eğitimin verimli ve etkin şekilde yürütüldüğünü sağlamak için sistem geliştirir. Kalite sistemi, TRTO politikalarının, prosedürlerinin ve eğitiminin etkinliğinin tespitini sağlamalıdır.

Kayıtlar

MADDE 163 – (1) Kayıtların saklanması ile ilgili esaslar:

- TRTO uygun idari personel kullanarak aşağıdaki kayıtları en az 5 sene saklayacaktır:
 - Eğitim alan pilota ait kurs öncesi ve sırasındaki değerlendirmeler,
 - Eğitim alan her bir bireye ait teorik bilgi, uçuş ve simüle uçuş eğitim detayları,
 - TRTO personeli ile ilgili sağlık sertifikası, yetki vb. bitiş tarihi gibi şahsi bilgiler.
- Öğrenci eğitim kayıt formatları eğitim manuelinde belirtilir.
- TRTO, SHGM istediğinde eğitim kayıt ve raporlarını sunar.

Eğitim programı

MADDE 164 – (1) Verilen her kursla ilgili ayrı bir eğitim programı geliştirilmelidir. Bu program, haftalık ya da aşamalı sunu şeklinde uçuş ve teorik bilgi eğitiminin detaylarını, standart egzersizleri ve özeti içermelidir. Sentetik uçuş ve teorik bilgi eğitimleri özellikle eğitim alanların yer eğitiminde kazandıkları bilgiyi uçuş egzersizlerine uygulayabilmelerini sağlayacak şekilde aşamalandırılmalıdır. Eğitimde karşılaşılan problemlerin bir sonraki uçuş eğitiminde çözümlenebilmesi için düzenlemeler yapılmalıdır.

Eğitim uçakları

MADDE 165 – (1) Her bir uçak onaylı kursla ilgili istenen eğitim özelliklerine göre donanımına sahip olmalıdır.

Tesisler

MADDE 166 – (1) Uygun eğitim tesisleri sağlanmalıdır.

Eğitime kabul şartları

MADDE 167 – (1) TRTO’lar eğitim alacak kişilerin bu Yönetmelikte açıklanan tip intibak eğitimi için gereken ön koşulları sağlamış olmalarından sorumlu olacaktır. Ön şartları taşımayan birinin bir kurs ya da eğitime kabulünden doğacak her türlü sorumluluk TRTO’ya aittir.

Eğitim ve operasyon manueeli

MADDE 168 – (1) Bir TRTO, personelin görevlerini yerine getirmesine imkân sağlamak ve eğitim alacaklara yol göstermek açısından kurs şartlarına uyulmasında istenen bilgi ve talimatları içeren bir eğitim manueeli ve operasyon manueeli hazırlar. TRTO, eğitim manueeli, operasyon manueeli ve TRTO’nun onay belgelerinde bulunan bilgileri personelin ve uygun olursa eğitim alacakların imkânına sunar. Değişiklik prosedürü manuelde belirtilir ve değişiklikler düzenli olarak kontrol edilir.

(2) Eğitim manueelleri, eğitim alacakların eğitimin her safhasında uyması gereken standartları, kursa kabul için gerekenleri hedefleri ve eğitim amaçlarını ortaya koymalı ve aşağıda belirtilen hususları içermelidir:

- Bölüm 1- Eğitim Planı
- Bölüm 2- Özetleme ve Hava ile ilgili alıştırmalar
- Bölüm 3- Sentetik Uçuş Eğitimi
- Bölüm 4- Teorik Bilgi Eğitimi

(3) Operasyon manueeli, tip intibak öğretmenleri, sentetik uçuş öğretmenleri, yer öğretmenleri, operasyon ve bakım personeli gibi belirli gruplara ilgili bilgileri sağlamalı ve aşağıda belirtilen hususları içermelidir:

- a) Genel
- b) Teknik
- c) Rota
- ç) Personel Eğitimi

ALTINCI KISIM **Diğer Hükümler**

Yürürlükten kaldırılan mevzuat

MADDE 169 – (1) 12/2/1958 tarihli ve 9832 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Múnakalat Vekaleti Sivil Havacılık Dairesi Pilot Lisans ve Sertifika Talimatı (SHD T-33) yürürlükten kaldırılmıştır.

Planör kategorisi

MADDE 170 – (1) Múnakalat Vekaleti Sivil Havacılık Dairesi Pilot Lisans ve Sertifika Talimatı (SHD T-33) içinde yer alan Planör Kategorisi ile ilgili hususlar SHGM tarafından çıkarılacak talimat ile ayrıca belirlenir.

İdari yaptırımlar

(Ek:RG-12/12/2011-28140) EK MADDE 1 – (1) SHGM tarafından lisanslandırılan veya yetkilendirilen pilot, sivil havacılık personeli, eğitim organizasyonu yönetici personeli veya yetkililerinden bu Yönetmelikte belirtilen kurallara uymayanlara aşağıdaki idari yaptırımlar uygulanır;

a) Bu Yönetmelik hükümlerine göre yetkilendirilen eğitim organizasyonlarının, bu Yönetmelikte, ICAO veya JAA dokümanlarında belirlenen asgari yeterliliklerin tamamının veya bir kısmının karşılanmadığının veya kaybedildiğinin tespit edilmesi halinde, eğitim yetkileri, uygun hale getirilinceye kadar askıya alınır, üç ay içerisinde asgari yeterlilikler yerine getirilmediği takdirde de iptal edilir.

b) SHGM tarafından yetkilendirilen eğitim organizasyonları yetkili kılındıkları eğitimleri SHGM’den onaylı eğitim el kitaplarına uygun şekilde zamanında ve tam olarak vermemesi halinde, ilgili eğitim yetkileri askıya alınır, üç ay içerisinde eksikliklerin giderilmemesi halinde eğitim yetkilerinin bir kısmı veya tamamı iptal edilir.

c) Bu Yönetmelik esaslarına göre yetkilendirilen eğitim organizasyonlarında yapılması planlanan yönetici personel değişikliğinin en az on gün önceden SHGM’nin onayına sunulmaması, ayrılan bir yöneticinin en fazla on gün içinde SHGM’ye bildirilmemesi, ayrılan bir yönetici personelin yerine en fazla onbeş gün içinde atanacak yeni yönetici personelin SHGM’nin onayına sunulmaması halinde eğitim organizasyonunun yetkisi yönetici personel tamamlanıncaya kadar askıya alınır, üç ay içerisinde tamamlanmadığı takdirde de iptal edilir.

ç) Bu Yönetmelikte belirtilen eğitim programlarını hazırlamayan, eğitimleri SHGM’den onaylı eğitim el kitaplarına uygun şekilde zamanında ve tam olarak vermeyen, eğitim organizasyonlarında görevli eğitim müdürü ve uygunluğuna göre baş uçuş öğretmeni veya baş yer dersi öğretmenin yönetici onay belgesi iptal edilir.

d) Sorumlu yönetici personelden herhangi birisinin yönetici onay belgesinin SHGM tarafından ilk kez iptal edilmesi halinde bu yönetici en az bir yıl süreyle, ikinci kez iptali halinde ise süresiz olarak havacılık işletmelerinde veya eğitim organizasyonlarında yönetici personel olarak görev alamaz.

e) Bu Yönetmelik hükümlerine göre lisanslandırılan veya yetkilendirilen pilotlar, bu Yönetmelikte belirtilen imtiyazlarını uygun kullanmamaları veya uçuş disiplinsizliğinde bulunmaları halinde, SHGM tarafından oluşturulacak bir değerlendirme komisyonunun tespit edeceği kusur derecesine göre, pilot lisansları yedi günden üç aya kadar askıya alınır. Askı bitim tarihinden itibaren üç yıl içerisinde aynı ya da benzer uygunsuzluğun tekrarlanması halinde ise pilot lisansları bir yıllığına askıya alınır. Lisansı bir yıllığına askıya alınmış kişilerin bir kez daha lisansının bu madde çerçevesinde askıya alınmasını gerektirecek harekette bulunmaları halinde lisansları bir daha verilmemek üzere iptal edilir. Uçuş emniyetini ağır ihmal ile veya kasıtlı olarak ihlal edenlerin lisansları bu sürelerle tabi olmaksızın değerlendirme komisyonu kararı ile iptal edilir.

f) 85 ve 86 ncı maddelere göre yetkilendirilen uçuş öğretmenlerinin, bu Yönetmelikte belirtilen imtiyazlarını uygun kullanmadıklarının tespiti halinde SHGM tarafından oluşturulacak bir değerlendirme komisyonunun tespit edeceği kusur derecesine göre, öğretmenlik yetkileri bir aydan bir yıla kadar askıya alınır. Askı bitim tarihinden itibaren üç yıl içerisinde aynı ya da benzer uygunsuzluğun tekrarlanması halinde ise öğretmenlik yetkileri bir daha verilmemek üzere iptal edilir. Bu imtiyazlarını ağır ihmal ile veya kasıtlı olarak uygunsuz kullananların öğretmenlik yetkileri ve gerekli görülmesi halinde lisansları bu sürelerle tabi olmaksızın değerlendirme komisyonu kararı ile iptal edilir.

g) 115 ve 116 ncı maddelere göre yetkilendirilen kontrol pilotlarının, bu Yönetmelikte belirtilen imtiyazlarını uygun kullanmadıklarının tespiti halinde, SHGM tarafından oluşturulacak bir değerlendirme komisyonunun tespit edeceği kusur derecesine göre kontrol pilotluğu yetkileri bir aydan bir yıla kadar askıya alınır. Askı bitim tarihinden itibaren üç yıl içerisinde aynı ya da benzer hareketin tekrarlanması halinde ise kontrol pilotluğu yetkileri bir daha verilmemek üzere iptal edilir. Bu imtiyazlarını ağır ihmal ile veya kasıtlı olarak

uygunsuz kullananların kontrol pilotluğu yetkisi ve gerekli görülmesi halinde öğretmenlik yetkisi ve lisansları bu sürelerle tabi olmaksızın değerlendirme komisyonu kararı ile iptal edilir.

ğ) Bu madde kapsamında değerlendirme komisyonu tarafından hakkında idari yaptırım uygulanmasına karar verilen pilotun yabancı olması durumunda bu madde hükümlerine bakılmaksızın validasyon belgesi yenilenmemek üzere iptal edilir ve pilot lisansını düzenleyen sivil havacılık teşkilatına bilgi verilir.

(2) Bu maddede düzenlenen idari yaptırımlar, bu Yönetmelik hükümlerine göre yetkilendirilen pilot, uçuş öğretmeni, kontrol pilotu ve sorumlu yönetici personel hakkında SHGM tarafından oluşturulacak değerlendirme komisyonunun teklifi ve Genel Müdür onayı ile uygulanır. Değerlendirme komisyonu; SHGM personelinden biri pilot olmak üzere asgari 3 teknik denetçiden ve gerekli görülmesi halinde hava trafik kontrolöründen oluşur. Komisyon tarafından gerekli görülmesi halinde işletmenin uçuş emniyetten sorumlu yönetici personelinin görüşlerine de başvurulur.

Düzenlenmiş belgelerin imtiyazları

GEÇİCİ MADDE 1 – (1) Bu Yönetmeliğin yayımı tarihinden önce milli mevzuat hükümlerine göre tanzim edilmiş lisans, yetki, yetkilendirme, onay, validasyon ve sağlık sertifikaları, temdit veya yenilenmenin bu Yönetmeliğe uygun olarak yapılması koşuluyla aynı imtiyazlarla geçerli olmaya devam eder.

Düzenlenmiş belgelerin çevrilmesi

GEÇİCİ MADDE 2 – (1) Bu Yönetmeliğin yayımı tarihinden önce Bakanlık tarafından yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından teorik bilgi sınavları yapılarak lisans sahibi olmuş pilotlar JAR-FCL lisansı alabilmek için Ek-1’de belirtilen gereklilikleri karşılamalıdır.

Çok pilota sertifikalı uçaklarda tip yetkisi almanın istisnası

GEÇİCİ MADDE 3 – (Değişik:RG-18/04/2007-26497)

(1) Çok pilota sertifikalı uçaklarda ilk defa tip yetkisi için başvurularında 31/12/2007 tarihine kadar 72 nci maddenin birinci fıkrasının (ç) bendindeki şart yerine ATPL (A) teorik bilgi kursunu tamamlama şartı aranır.

(2) 31/12/2007 tarihine kadar 72 nci maddenin birinci fıkrasının (ç) bendindeki şartı yerine getirilmeden çok pilota sertifikalı uçaklarda tip yetkisi almış lisans sahipleri, başka bir çok pilota sertifikalı uçak için tip yetkisi almak istediğinde 72 nci maddenin birinci fıkrasının (ç) bendindeki şart aranır.

(3) **(Ek:RG-31/12/2007-26743-2.Mükerrer)** Bu yönetmeliğin 72 nci maddesinin birinci fıkrasının (ç) bendindeki şartı yerine getirilmeden çok pilota sertifikalı uçaklarda birden fazla tip yetkisi alan lisans sahiplerinin tip yetkileri, en son aldıkları veya kullanmakta oldukları geçerli yalnız bir tip ile sınırlandırılır.

Verilen kontrol pilotu yetkilendirmeleri

GEÇİCİ MADDE 4 – (1) Bu Yönetmeliğin yayımı tarihinden önce kontrol pilotu olarak yetkilendirilen pilotların milli yetkileri, yetkilendirme bitim tarihlerine kadar geçerlidir.

(2) Bu Yönetmeliğin yayım tarihinden önce kontrol pilotu olarak yetkilendirilen pilotlar, SHGM’ye JAR-FCL ve JAR-OPS bilgilerine sahip olduklarını göstermeleri şartıyla JAR-FCL kontrol pilotu olarak tekrar yetkilendirilirler. Bu pilotların daha sonraki yetkilendirilmelerinde bu Yönetmeliğin 116 ncı maddesinde belirtilen şartlar aranır.

Tamamlanan eğitim ve sınavlar

GEÇİCİ MADDE 5 – (1) SHGM tarafından JAA merkezi soru bankası kullanılarak ilk sınavın yapıldığı 1/1/2002 tarihinden önce, Bakanlık tarafından yetkilendirilmiş uçuş eğitim organizasyonları ile diğer kurum ve kuruluşlar tarafından verilen teorik bilgi ve uçuş eğitimleri ile bu eğitimler sonucunda belirtilen tarihten önce yapılan teorik bilgi ve uçuş sınavlarında başarılı olarak, belirli bir uçuş saatinin doldurulması, yeterlilik kontrolünden geçilmesi veya belge eksikliği gibi ihtiyaç duyulan diğer ilave gerekleri de başarıyla tamamlayan adayların lisansları hemen, henüz tamamlayamadığı için bekleyen adayların lisansları bu eksikliklerin giderilerek 31/12/2006 tarihine kadar başvurulması halinde düzenlenir.

Yeni lisans formatının kullanılması

GEÇİCİ MADDE 6 – (1) Bu Yönetmeliğin yayımından itibaren en geç 6 ay sonra, ICAO ve milli usullere göre alınmış olanlar da dahil olmak üzere, yapılacak her türlü lisans tanzimi, temdidi, yenilenmesinde bu Yönetmelik hükümlerine göre düzenlenecek JAR-FCL lisans formatı kullanılır, ancak Yönetmelik Ek-1 hükümlerine göre JAR-FCL lisansına çevrilme şartlarını taşımayan lisansların kapak sayfasına "ICAO standartlarına uygun olarak tanzim edilmiştir" ifadesi yazılır. **(Değişik ibare:RG-31/12/2007-26743-2.Mükerrer)** 31/12/2008 tarihine kadar yeni format ile değiştirilmeyen lisansların tüm yetki ve imtiyazları askıya alınmış sayılır.

Yürürlük

MADDE 171 – (1)Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

(Ek:RG-12/12/2011-28140) MADDE 172 – (1) Bu Yönetmelik hükümlerini Sivil Havacılık Genel Müdürü yürütür.

Yönetmeliğin Yayımlandığı Resmî Gazetenin Tarihi		Sayısı
06/06/2006		26190
Yönetmelikte Değişiklik Yapan Düzenlemelerin Yayımlandığı Resmî Gazetenin Tarihi		Sayısı
1-	18/04/2007	26497
2-	31/12/2007	26743-2.Mükerrer
3-	12/12/2011	28140
4-		

Ek – 1 Milli Lisansların JAR – FCL Lisansına Çevrilmesinde İzlenecek Usuller

1. Pilot lisansları:

(1) Milli usullere göre tanzim edilmiş pilot lisanslarını JAR-FCL lisansına çevirmek isteyen adaylar aşağıdaki şartları yerine getirmelidir:

a) ATPL(A) ve CPL(A) için, yeterlilik kontrolü olarak sahip olunan lisansın imtiyazlarına ilişkin bu Yönetmeliğin ilgili bölümlerindeki tip/sınıf ve eğer varsa aletli uçuş yetkisi temdit gereksinimlerini yerine getirmek.

b) ATPL(A) ve CPL(A) için, JAR-OPS 1 ve JAR-FCL'in ilgili bölümlerindeki bilgi birikimine sahip olduğunu SHGM'ye göstermek.

c) Sadece PPL(A) için, JAA gereksinimlerinin ilgili bölümlerindeki bilgi birikimine sahip olduğunu SHGM'ye göstermek.

ç) IR imtiyazlarına sahipse, bu Yönetmelikte belirtilen şekilde İngilizce bilgisine sahip olmak.

d) Aşağıdaki tabloda belirtilen tecrübe gereksinimlerini karşılamak:

Milli lisans	Toplam uçuş tecrübesi (saat)	İlave gereksinimler	Yerini alacak JAR-FCL lisansı ve koşulları	Koşulların kaldırılması	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	Çok pilotlu uçaklarda sorumlu pilot olarak > 1500	yok	ATPL(A)	yok	(a)
ATPL(A)	Çok pilotlu uçaklarda >1500	yok	(c)(4)teki gibi	(c)(5) teki gibi	(b)
ATPL(A)	Çok pilotlu uçaklarda >500	Uçuş Planlama ve Performans bilgisinin yeterli olduğunu SHGM'ye göstermek	İkinci pilot tip yetkisi tahdidi bulunan ATPL(A)	ATPL yetenek testinde sorumlu pilot olarak uçabilme yeterliliğini göstermek	(c)
CPL/IR(A) ve milli usullere göre yapılmış ICAO ATPL teorik sınavlar geçilmiş	Çok pilotlu uçaklarda ya da JAR OPS 1' e veya eşdeğer ulusal operasyon gereksinimlerine göre tek pilota sertifikalı uçaklarda çok pilot operasyonlarında >500	(i) Uçuş Planlama ve Performans bilgisinin yeterli olduğunu SHGM'ye göstermek (ii) 100 saat sorumlu pilot uçuş süresi ve geçerli çok motor IR(A) bulunmak	JAR-FCL ATPL teorik bilgi kredisi bulunan CPL/IR(A)	yok	(d)

CPL/IR(A)	Çok pilotlu uçaklarda ya da JAR OPS 1' e veya eşdeğer ulusal operasyon gereksinimlerine göre tek pilota sertifikalı uçaklarda çok pilot operasyonlarında >500	(i) JAR-FCL ATPL(A) bilgi sınavını geçmek (Bak. Açıklama) (ii) 100 saat sorumlu pilot uçuş süresi ve geçerli çok motor IR(A) bulunmak	JAR-FCL ATPL teorik bilgi kredisi bulunan CPL/IR(A)	yok	(e)
-----------	---	--	---	-----	-----

Milli lisans	Toplam uçuş süresi tecrübesi	İlave gereksinimler	Yerini alacak JAR-FCL lisansı ve koşulları	Koşulların kaldırılması şartı	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	Tek pilotlu uçaklarda sorumlu pilot olarak > 500	yok	Tip / Sınıf yetkileri tek pilotlu uçaklara tahditli CPL/IR(A)		(f)
CPL/IR(A)	Tek pilotlu uçaklarda sorumlu pilot olarak < 500	Uçuş planlama ve uçuş performans bilgisine sahip olduğunu göstermek	(4)(f)' deki gibi	Yönetmelikte açıklandığı şekilde çok pilot tip yetkisi almak	(g)
CPL(A)	Tek pilotlu uçaklarda sorumlu pilot olarak > 500	uygulanabiliyorsa gece uçuş yetkisi	Tip / Sınıf yetkileri tek pilotlu uçaklara tahditli CPL(A)		(h)
CPL(A)	Tek pilotlu uçaklarda sorumlu pilot olarak < 500	(i) uygulanabiliyorsa gece uçuş yetkisi (ii) Uçuş performans ve planlama bilgisine sahip olduğunu göstermek	(4)(h) deki gibi		(i)
PPL/IR(A)	Aletli uçuş şartlarına göre ≥ 75	aletli uçuş yetkisinin içinde gece uçuş imtiyazları bulunmuyorsa; gece uçuş yetkisi	PPL/IR(A) (IR, PPL ile kısıtlı)	Uçuş performans ve planlama bilgisine sahip olduğunu göstermek	(j)
PPL(A)	Uçaklarda ≥ 75	Radio seyrüsefer yardımcılarını kullanabildiğini göstermek	PPL(A)		(k)

Açıklama: Çok pilot uçak tip yetkisi bulunan bir CPL sahibi, aynı tipte uçmaya devam ettiği sürece ATPL(A) teorik bilgi sınavından geçmek zorunda değildir. Ancak bu kişiye JAR-FCL lisansı için ATPL(A) teorik bilgi kredisi verilmez. Eğer bu kişi, farklı bir çok pilotlu uçakta tip yetkisi istiyorsa, 3. sütunun (e)(i) maddesindeki şartları sağlamalıdır.

2. Öğretmen yetkileri

Sahip olunan milli yetki ya da imtiyazlar	Tecrübe	İlave JAA gereksinimleri	Yerini alacak JAR-FCL yetkisi
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	İlgili yetki için bu Yönetmelikte istenen şartlar	JAR FCL 1 ve JAR-OPS'un ilgili bölümlerindeki bilgiye sahip olduğunu SHGM'ye göstermek	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. SFI yetkisi

Sahip olunan milli yetki	Tecrübe	İlave JAA gereksinimleri	Yerini alacak JAR-FCL yetkisi
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	MPA pilotu olarak >1 500 saat	(i) JAA üye ülke düzenlenmiş bir profesyonel pilot lisansı (A) ya da SHGM tarafından kabul edilebilecek JAR-FCL dışındaki bir profesyonel lisansına geçmişte ya da halihazırda sahip olmak (ii) İlgili tip yetki kursunun uçuş simülatör kısmını MCC' yi içerecek şekilde tamamlamış olmak.	SFI(A)
SFI(A)	SHGM tarafından kabul edilebilecek 3 yıl SFI tecrübesi	uygulanacak olan tip yetki kursunun uçuş simülatör kısmını MCC' yi içerecek şekilde tamamlamış olmak.	SFI(A)

Yetki süresi en fazla üç yıl olacaktır.

Tekrar yetki alınabilmesi için bu Yönetmeliğin ilgili bölümündeki şartlar sağlanmalıdır.

4. FTD ve FNPT I Öğretmenleri

Sahip olunan milli yetki	Tecrübe	Yerini alacak JAR-FCL yetkisi
(1)	(2)	(3)
FTD ve FNPT I Öğretmenleri	SHGM tarafından kabul edilebilecek şekilde 3 yıl FTD ve FNPT I Öğretmen tecrübesi	FTD ve/veya FNPT I Öğretmenleri

Ek – 2 JAA Üyesi Olmayan Ülkelerin Pilot Lisanslarının Validasyonu için Minimum Gereksinimler

(1) JAA üyesi olmayan ülkelerin pilot lisanslarının validasyonu için minimum gereksinimler aşağıda belirtilmiştir:

1. Ticari Hava Taşımacılığı ve Diğer Profesyonel Aktiviteler için Pilot Lisansları

(1) JAA üyesi olmayan bir devletin ICAO Ek 1 uyumlu olarak düzenlediği bir pilot lisansı Türk sivil hava aracı tesciline kayıtlı uçaklarda uçuş (uçuş eğitimi dışında) için koşullara bağlı olarak geçerli kılınabilir. Bu tür lisansların validasyonu için lisans sahibi aşağıdaki şartlara yerine getirmelidir:

a) Yetenek testi olarak, sahip olunan lisansın imtiyazlarına ilişkin bu Yönetmeliğin ilgili bölümlerindeki tip ya da sınıf yetkisi temdit gereksinimlerini yerine getirmek.

b) JAR-OPS 1 ve JAR-FCL'in ilgili bölümlerindeki bilgi birikimine sahip olduğunu SHGM'ye göstermek ve bu Yönetmeliğin Dördüncü Kısımında belirtilen sınav gereksinimleri yerine getirmek.

c) Bu Yönetmeliğin ilgili hükümlerine göre İngilizce bilgisine sahip olduğunu göstermek.

ç) SHGM tarafından yetkilendirilmiş havacılık tıp merkezleri tarafından verilmiş geçerli 1. sınıf sağlık sertifikası sahibi olmak.

d) SHGM'nin gerekli gördüğü hallerde daha sonradan ilave olarak yayımlayacağı gereksinimleri karşılamak.

e) Aşağıda sütun 3'te belirtilen validasyon koşullarına göre sütun 2'deki tecrübe gereksinimlerini karşılamak:

Sahip olunan lisans	Toplam uçuş saati tecrübesi	Validasyon koşulları	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	Çok pilotlu uçaklarda sorumlu pilot olarak >1500 saat	Çok pilotlu uçaklarda sorumlu pilot olarak ticari hava taşımacılığı	(a)
ATPL(A) veya CPL(A)/IR*	Operasyon gereksinimlerine göre çok pilotlu uçaklarda sorumlu pilot veya İkinci Pilot olarak >1500 saat	Çok pilotlu uçaklarda ikinci pilot olarak ticari hava taşımacılığı	(b)
CPL(A)/IR	IR aldığından itibaren ticari hava taşımacılığında sorumlu pilot olarak >1000 saat	Tek pilotlu uçaklarda sorumlu pilot olarak ticari hava taşımacılığı	(c)
CPL(A)/IR	Operasyon gereksinimlerine göre tek pilotlu uçaklarda sorumlu pilot veya İkinci Pilot olarak >1000 saat	Tek pilotlu uçaklarda JAR-OPS'a göre ikinci pilot olarak ticari hava taşımacılığı	(d)
CPL(A)	Motorlu Planör dışındaki uçaklarda validasyonun istendiği görevde 200 saat ve bu görev son 12 ay içinde 50 saati içerecek şekilde >700 saat	Uçaklarda ticari hava taşımacılığı dışındaki aktiviteler	(e)

Açıklama: CPL(A)/IR sahipleri validasyon öncesinde çok pilotlu uçaklarda ICAO ATPL(A) bilgi seviyesini göstermiş olacaktır.

2. Aletli uçuş yetkisi bulunan hususi pilot lisansları

(1) JAA üyesi olmayan bir devletin ICAO Ek 1 uyumlu olarak düzenlediği aletli uçuş yetkisi bulunan hususi pilot lisansları Türk sivil hava aracı tesciline kayıtlı uçaklarda uçuş (uçuş eğitimi dışında) için koşullara bağlı olarak geçerli kılınabilir. Bu tür lisansların validasyonu için lisans sahibi aşağıdaki şartlara yerine getirmelidir.

a) Bu Yönetmeliğin ilgili bölümlerinde belirtildiği şekilde tip/sınıf ve alet yetkisi yetenek testinden geçmek,

b) Hava Hukuku Bilgisi ve Hava kodları (konu numarası 050 10 03 01), Uçuş Planlama & Performans (IR) (konu numarası 030 00 00 00), İnsan Performansı (konu numarası 040 00 00 00) konularında yeterli bilgi sahibi olduğunu SHGM'ye göstermek,

c) Bu Yönetmeliğin ilgili hükümlerine göre İngilizce bilgisine sahip olduğunu göstermek,

ç) Sağlık talimatında belirtilen işitme gereksinimlerini sağlayacak şekilde SHGM tarafından yetkilendirilmiş havacılık tıp merkezleri tarafından verilmiş geçerli 1. ya da 2. sınıf sağlık sertifikası sahibi olmak.

d) SHGM tarafından kabul edilebilecek R/T imtiyazlarını taşımak,

e) Aşağıdaki tablonun 2. sütununda belirtilen tecrübe gereksinimlerini karşılamak:

Sahip olunan lisans	Toplam uçuş süresi tecrübesi
(1)	(2)
PPL/IR	Sorumlu pilot aletli uçuş süresi >100 saat

Ek – 3 Standart JAA Lisansı Formatı

Kapak Sayfası

<p style="text-align: center;">T.C. ULAŞTIRMA BAKANLIĞI SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ Turkish Republic Ministry of Transport Directorate General of Civil Aviation</p> <p style="text-align: center;">JOINT AVIATION AUTHORITIES</p> <p style="text-align: center;">UÇUŞ EKİBİ LİSANSI FLIGHT CREW LICENCE</p> <p style="text-align: center;">ICAO ve JAR-FCL standartlarına göre tanzim edilmiştir. Issued in accordance with ICAO and JAR-FCL standards</p>

Her sayfanın büyüklüğü A4 formatındaki bir sayfanın 1/8' inden küçük olmayacaktır.

2.sayfa

II	Lisans veren ülke: <i>State of Issue</i>
III	Lisans numarası : <i>Licence number</i>
IV	Soyadı, Adı: <i>Last and first name</i>
XIV	Doğum tarihi ve yeri,: <i>Date and Place of Birth</i>
V	Adres : <i>Address</i>
VI	Uyruğu: <i>Nationality</i>
VII	İmza: <i>Signature of Holder</i>
VIII	Düzenleyen otorite: <i>Issuing Authority</i>
X	Düzenleyen, tarih ve imza: <i>Signature of issuing officer and date</i>
XI	Mühür: <i>Seal or Stamp of issuing Authority</i>

- **III** - Lisans numarası TR ile başlar.
- **XIV** - Standart tarih formatı kullanılacaktır (gün/ay/yıl)
- **V** - “İkamet” tanımına bakınız.

4. Sayfa

