



T.C.
ULAŖTIRMA BAKANLIğI
SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜğÜ



HAVAALANI YER HİZMETLERİ EL KİTABI

**Airport
Handling
Manual
Booklet**

Havaalanı Yer Hizmetleri 28. Baskısından Emniyet Odaklı
Bölmeleri / Safety - focused selections from the 28th Edition of the
Airport Handling Manual

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları
Havaalanları Daire Başkanlığı

AHM 600

Hava Tarafı Yönetimi ve Emniyeti

AHM Sayısal Sıra

Aşağıda görülen tüm AHM 600 Serisini içeren tablodur.

AHM Numarası	Başlık
600	Hava Tarafı Yönetim ve Emniyeti-Düzenlenme ve Değişiklik Tarihleri
610	Emniyet Yönetim Sistemi Kılavuzu
611	Hava Tarafı Emniyet Eğitimi
612	Hava Tarafı Emniyet Performansı Denetimlerine Yönelik Öneriler
613	Hava Aracına Yönelik Yer Hizmeti Personeli, Sorumluluklar ve Nitelikler
614	Hava Tarafı Saha Sürücü Eğitimi
615	Hava Aracına Yönelik Yer Hizmetleri İşlemlerinin Koordinasyon Kılavuzu
616	Yer Hizmetleri Planı Kılavuzu
619	Acil Durum Müdahale Planı(ları) Hazırlama Kılavuzu
620	Acil Durum Yönetim Sistemi Kılavuzu
621	Risk Yönetimi Programları Önerileri
630	Hava Aracına Yönelik Yer Hizmetlerinde Emniyetli Çalışma Uygulamaları

631	Hava Aracı Hareket Operasyonları ile İlgili Emniyet Hususları
632	Apron İşaretlemeleri ve İşaretlerine Yönelik Öneriler
633	Hava Aracı Park Yeri Acil Durum Prosedürlerine Yönelik Öneriler
634	Körük Operasyonları
635	Yabancı Nesne Hasarı (FOD) Önleme Programı
650	Ramp Olay/Kaza Raporu
651	Hava Tarafı Emniyet Araştırması Eğitimi
652	Hava Tarafı Emniyet Araştırmalarına Yönelik Öneriler
653	Hava Tarafı Emniyet Araştırmalarında İnsan Faktörü

AHM 610

Emniyet Yönetim Sistemi Kılavuzu

1. Giriş

Emniyet yönetim sistemi bir kuruluşun yaralanmalar ve / veya ürün ve mal hasar riskini azaltmak için kullandığı resmi bir yapıdır. İyi Emniyet yönetimi sadece yasal ve ahlaki gereksinimden çok daha fazlasıdır. Emniyet yönetim sistemi, eğer gerektiği gibi uygulanırsa bir kuruluşun genel performansını iyileştiren, maliyetlerde indirim başarısını sağlayan ve işletmenin dürüstlük niteliğini sağlaştırılan bir yatırımdır.

2. Emniyet Yönetim Sisteminin Mantıksal Temeli

Kurum görevlileri çalışmalarının emniyetiyle ilgili ana sorumluluğu taşır. Her kuruluş, kendi yaptığı veya kendisi için yapılan faaliyetlerin, belirli bir faaliyeti kapsayan mevzuat olsun veya olmasın, makul dikkat ve gereken özenle yürütülmesini ve çalışanlarının ve başkalarının sağlığını ve emniyetini korumak için makul olarak uygulanabilen her şeyin yapılmasını sağlamakla görevlidir.

Bu görev kuruluşun acenteleri ve alt yüklenicilerine de uzanır. Bir sözleşmenin (resmi veya gayri resmi) tarafları bir emniyet yönetim sisteminin sözleşmede adı geçen her bir taraf için geliştirilmiş ve yerleştirilmiş olmasını sağlamalıdır. Eğer işyerindeki herkes yasal ve ahlaki yükümlülüklerini biliyor ve makul özeni gösteriyorsa, o zaman orası gerçekten emniyetli bir işyeri olur.

3. Emniyet Yönetim Sisteminin Öğeleri

Emniyet yönetim sistemine aşağıdaki öğeler, asgari olarak dahil edilmelidir. Özel prosedürler ve işlemler gereken her öge için uygulamayı kolaylaştırmak için kontrol listeleri ve akış şemaları geliştirilmelidir. Tüm politikaların, nasıl uygulanacakları ve yönetilecekleri konusunda açıkça tanımlanmış prosedürler ve süreçlerden oluşturulmuş olması gerekir.

Emniyet yönetim sisteminin tüm öğelerinin güncel ve kuruluşla alakalı kalmasının sağlanması için düzenli olarak gözden geçirilmelidir.

3.1 Politika

Şirketin sağlık ve emniyet hedefleri konusundaki politika beyanı:

- Kuruluştaki en kıdemli kişi tarafından imzalanmış olmalıdır;
- Amaçların açık bir beyanını içermelidir;
- Üst yönetim taahhüdünü içermelidir;
- Emniyet kültürünün yerleşmesini sağlamalıdır;
- Kuruluş'un çalışmalarıyla alakalı olmalıdır.

3.2 Amaç

Emniyet yönetim sisteminin amacı:

- Devlet ve yerel emniyet mevzuatına uygunluğu sağlamak için gerekli ilkeleri ve önlemleri açıkça belirten; ve
- Kuruluş'un emniyet gereksinimlerini açıkça belirten

bir beyanda tanımlanmış olmalıdır.

3.3 Uygulanabilirlik

Emniyet politikasında ana hatları verilen sağlık ve emniyet ilkeleri ve önlemlerinin kimin için geçerli olduğunu belirtilmeli, örneğin:

- Çalışanlar;
- Acenteler;
- Alt yükleniciler (sözleşmeyle iş verilen taraflar dahil, örneğin inşaat işi, onarım işi, v.s.); ve
- Diğerleri.

3.4 Sorumluluklar

Emniyet yönetim sisteminin nihai sorumluluğu her zaman kuruluştaki en kıdemli kişide kalır, bununla birlikte emniyet yönetim sisteminin uygulanmasının sorumluluğu başka bir kişiye veya kişilere havale edilebilir.

Emniyet yönetim sisteminin uygulanmasından sorumlu kişinin adını bildiren bir beyan gerekir. Kurulusta farklı düzeylerdeki yöneticilerin ve çalışanların sağlık ve emniyet sorumlulukları tanımlanmalı ve belgelenmelidir, bu gibi belgelendirme aşağıdakilerden birini veya daha çoğunu içerebilir:

- sağlık ve emniyet sorumluluğu beyanları;
- bir çalışanın iş tanımının bir kısmı; veya
- resmi ve / veya gayri resmi iş performansı değerlendirilmelerinin bir kısmı; ve
- çalışanlarının sağlık ve emniyet performansından sorumlu tutulacak faaliyet yöneticileri veya gözetmenler(supervizor).

Yönetim, çalışanların katılımını özendirecek bir sistem sağlaması gerekir. Bu çalışanların aşağıdakilere katılmasıyla elde edilebilir:

- emniyet kararlarının alınmasına;
- sağlık ve emniyet komitelerine;
- sorun çözmeye;
- kaza/olay araştırmalarına;
- emniyet iletişimine.

Sağlık ve emniyetten her çalışanın, işlerinin asli bir parçası olarak doğrudan sorumlu olduğu açıkça belirtilmelidir. Emniyetli bir şekilde çalışmak ve hem mevzuat hem de şirket şartlarına ve emniyetli çalışma prosedürlerine uymaktan sorumludurlar.

Kurulusta kişinin kim olduğu ve nerede olduğu önemli değildir, sağlık ve emniyeti yaptıkları işin türüne uyacak şekilde gerçekleştirirler. Her kişi sağlık ve emniyet konularında inisiyatif alarak sorunları çözmeye çalışır ve sürekli olarak iyileştirmeler yapar.

Tüm personelin:

- kazaları ve yaralanmaları önlemeye çalışması;
- kazalar ve yaralanmaların ortadan kaldırılacak veya azaltılacak nedenleri olduğunu kabul etmesi;
- riskin sürekli azaltılabileceğini kabul etmesi;
- sağlık ve güvenliğin işlerini yapmalarının asli bir parçası olduğunu kabul etmeleri (*sağlık ve emniyet bir ek iş değildir, işin ayrılmaz bir parçasıdır*);

- neden sorumlu olduklarını, hususları değiştirmek için neler yapabileceklerini, ve yapacakların ne zaman yapılması gerektiğini açıkça anlamış olmaları;
- işte ve genel olarak iş yerinde sağlık ve emniyet standartlarının sürdürülmesini sağlamak;
- kendi becerileri, yetenekleri ve sınırlamalarını açıkça anlamış olmaları, ve sorumluluklarını gerçekleştirme kapasitesine sahip olmaları gerektiği; kişisel olarak ve / veya başkalarıyla işbirliği içinde iş süreçlerini iyileştirmek ve riski azaltmak için sürekli olarak asgari standartları aşmaya bakarak çaba göstermeleri gerekir.

3.5 Emniyet Eğitimi

Emniyet yönetim sistemi, sağlık ve emniyet eğitimi programlarının uygulanmasını gerektirmektedir.

Tüm eğitim programları aşağıdakiler de dahil belgelenmelidir:

- eğitim programlarının içeriğinin tanımları;
- başlatma, "iş başında" ve bilgi tazeleme/yineleme kursları;
- tamamlanan eğitimin kayıtları;
- eğitim kurslarının tarihleri;
- çalışanların yeterlikleri (lisanslar, izinler ve sertifikalar); ve
- tıbbi sağlık raporları.

3.6 Standart Çalışma Prosedürleri

Emniyet yönetim sistemi standart çalışma prosedürlerinin ve emniyetli çalışma uygulamalarının geliştirilmesini gerektirir.

Prosedürler ve uygulamaların:

- kuruluş'un çalışmalarıyla alakalı olması;
 - görevlerin ve ilişkili tehlikelerin bir tanımını içermesi;
 - sağlık ve emniyet risklerini azaltmak veya ortadan kaldırmak için kontrol önlemleri ve metotlarını ana hatlarıyla belirtmesi; ve
 - devlet ve yerel mevzuata, uygulama kodlarına veya sektör standartlarına atıfta bulunması
- gerekmektedir.

3.7 İnsan Faktörü

Emniyet performansında insan faktörünün etkisini kabul etmek yönetimin sorumluluğudur. Performansı etkileyebilecek insan faktörün öğeleri şunları içerir:

- iletişim;
- mürettebat koordinasyonu/ekip çalışması;
- birbirini kollama;
- iş yükü yönetimi, durumun farkında olmak, karar verme, yorgunluk;
- yeterli dinlenme;
- gerilim;
- donanım/insan ilişkisi, çalışmayla ilgili baskılar/gerilim, dikkatin dağılması, kültür/normlar/akran baskısı;
- çalışma tür ve biçimleri/nöbetleşe çalışmalar;
- madde kötüye kullanımı.

3.8 Risk Yönetimi

Emniyet yönetim sistemine risk yönetimiyle ilgili bir sürecin dahil edilmesi gerekir.

Hem tehlike tanımlaması hem de risk değerlendirmesiyle ilgili prosedürlerin konması gerekir. Açıklık ve ortak özellik için, standart bir risk akış şeması kullanılmalıdır.

Risk değerlendirmeleri, kuruluşun ana hizmetleriyle ilgili olmayan üçüncü taraflarca yapılan yüklenici işi dahil, iş sahasında gerçekleştirilecek tüm çalışma için tamamlanmalıdır.

Tehlike tanımlaması hem de risk değerlendirmesi bulguları sonucu alınacak önlemleri belirleyen bir sürecin yerleştirilmesi gerekir.

Risk değerlendirmeleri ve kontrol önlemleri belgelenmeli ve ilerideki referanslar için dosyada saklanmalıdır.

3.9 Denetleme ve İncelemeler

Denetleme ve incelemeler tehlikelerin, sistem ve personel hatalarının belirlenmesinde ve kontrol önlemlerinin geliştirilmesinde önemli rol oynar.

Emniyet yönetim sistemi iş yerinin düzenli olarak denetlenmesine yönelik prosedürleri ve metotların ana hatlarını içermelidir.

Denetimler ve incelemeler yapan kişiler emniyet denetiminde uzman, resmi ve sektör standartlarına uygun yeterliliğe sahip olmalıdır.

Denetim ve denetim prosedürleri aşağıdakileri içermelidir:

- Yapılacak olan denetim ve incelemenin ayrıntıları;
 - kontrol listeleri;
 - denetimler ve / veya incelemelerinin sıklığı
 - denetimler ve /veya incelemeleri kimin yürüteceği; ve kontrol önlemlerinin nasıl uygulanacağı;
- tehlike rapor formlarını içeren tehlike rapor prosedürlerinin ayrıntıları; ve
- denetimler için hedeflenen belirli faaliyetlerin veya alanların ayrıntıları, örneğin, tehlikeli malzemeler, elektrikle ilgili emniyet ve yangın tehlikeleri.

3.10 Emniyet Performansını İzleme

Emniyet performansının izlenmesi emniyet üzerinde olumsuz etkisi olabilecek eğilimleri belirlemek ve bunları yönetebilmek için önemlidir. Bu yüzden bir emniyet yönetim sistemi kullanılan izleme sisteminin bir tanımını içermelidir. Aşağıdakiler belgelenmelidir:

- olay/kaza raporlama sistemiyle ilgili prosedürler; araştırma sistemi ve ilgili prosedürlerin ayrıntıları;
- emniyet bilgilerinin dağıtımıyla ilgili prosedürler; ve
- olay/kaza istatistiklerinin nasıl derlenip dağıtılacağına dair ayrıntılar.

3.11 Acil Durum Müdahalesi

Bir emniyet yönetim sistemi, acil bir durum oluştuğunda bir kuruluşun farklı kısımlarının istediği gerekli müdahaleyi sağlamak için acil durum planları da içermelidir.

Acil durum planlamasının amacı:

- acil durumla doğrudan ilgili olanların etkilenmesini en aza indirmek veya hafifletmek;
- kuruluş üzerindeki olumsuz etkisini en aza indirmek; ve kuruluşun sürdürmekte olan operasyonlarına yönelik kesintiyi en aza indirmek.

4. Kaynakça (IATA Havaalanı Yer Hizmetleri Rehberi)

4.1 Programlar

Hava Tarafı Emniyet Eğitimi	AHM 611
Risk Yönetimi Programları için Öneriler	AHM 621
Yer Hizmetleri Ekipmanları için Standart Çalışma Prosedürleri	AHM 997

4.2 Çalışma uygulamaları

Hava Aracına Yönelik Yer Hizmetlerinde Emniyetli Çalışma Uygulamaları	AHM 630
Hava Aracı Harekatlarıyla İlgili Emniyet Hususları	AHM 631
Hava Aracı Park Yeri Acil Durum Prosedürlerine Yönelik Öneriler	AHM 633
Hava Aracına Yönelik Yer Hizmetleri Ekipmanları için Temel Emniyet Şartları	AHM 913

4.3 Performans izleme

Hava Tarafı Emniyet Performansına Denetimlerine Yönelik Öneriler	AHM 612
Ramp Olay/Kaza Raporu	AHM 650

Hava Tarafında Emniyet Araştırmalarına Önerileri	AHM 651
Hava Tarafında Emniyet Araştırmalarında İnsan Faktörleri	AHM 652
Hava Aracı Yer Kaza Maliyeti Değerlendirmesi Kılavuzu	AHM 660

AHM 611 - Hava Tarafı Personeli: Sorumluluklar, Eğitim ve Nitelikler

1. Giriş

Hava tarafının hareketli ortamı personel, ekipman operasyonları ve hava aracı ve/ veya tesisler arasında karışıklık çıkarma potansiyeline sahiptir.

Emniyeti, kaliteyi ve uzmanlığı sağlanması için; hava tarafında görev alan tüm personel için kesin performans ve sorumluluk ölçütleri gerekir. Kuruluşlar, görevleri gereği hava tarafına girmelerini gerektiren tüm personel asgari eğitim şartları belirleyecektir.

2. Kapsam

Bu AHM'nin kapsamı, hava tarafı eğitim programlarının şartlarını belirlemek olduğu gibi, hava tarafında çalışan personelin sorumlulukları, uzmanlığı ve niteliklerini koymada dikkate alınacak faktörlere yönelik bir rehber bilgi sağlamaktır.

Bu AHM'nin içeriği, diğer uygun AHM'lerle birlikte okunmalıdır.

3. Sorumluluklar

Bu eğitimin amacı, görev gereği hava tarafına girmesi gereken personelin emniyet konusunda bilinçli olmasını sağlamaktır.

Temel düzey

- emniyetli çalışma uygulamalarına uymak;
- olayları haber vermek.

Ekipman kullanıcısı/uzman görevleri

- araç/ekipman kontrolleri;
- standart operasyon prosedürlerine uymak;
- olayları haber vermek.

Gözetmenlik(süpervizör) düzeyi

- kaynakların tahsisi ve yönetimi;
- hava aracına yönelik yer hizmetlerin koordinasyonu;
- performans izleme;
- olayları haber vermek.

Yönetim düzeyi

- kaynakların sağlanması;
- sağlık ve emniyet yönetimi;
- bütçe kontrolü;
- olayları haber vermek.

4. Eğitim

4.1 Amaç

Eğitimin amacı, eğitimi verilen görevin emniyetli ve verimli bir şekilde tamamlanması için gereken beceri, bilgi ve tutumun öğrenenlere kazandırılmasını sağlamaktır.

4.2 Tanımlar

Eğitim	Yeni bir görevde veya beceride veya donanım veya işlemlerde değişiklik olduğunda eğitim vermek.
Yineleme	Belirli zaman çerçevesinde yinelenmek zorunda olan zorunlu şirket, sektör veya mevzuat konuları.
Yeniden eğitim	Anlaşıldığını doğrulamak için 'Eğitimin' tekrarı. Prosedüre uyulmaması, kaza/olay, hatalı yaklaşma veya çalışma ortamından uzun süre ayrı kalma ertesinde başlatılır.
Tazeleme	Bir kişinin göreviyle ilgili eğitimlerin gözden geçirilmesi.

Değerlendirme

Görevin püf noktalarıyla ilgili bireyin devamlı yetkinliğini sağlamak için yapılandırılmış bir sistem.

4.3 Süreçler

Kuramsal ve uygulamalı beceri eğitimini verimli şekilde vermebecerisini gösteren, ve öğretilecek konularda yetenek (bilgi) beceri ve deneyim) sahibi personel tarafından yürütülecektir.

Değerlendirmeler, konu ile ilgili görevlerde gereken bilgi, beceri ve deneyime sahip kişiler tarafından yürütülecektir.

Süreçlerde ve ekipmanlardaki değişiklikler ilgili personele bildirilecek ve uygun ek bilgi ve eğitim verilecektir.

5.4 Kayıtlar

Tüm eğitim, değerlendirme ve yeterlikler zamanında ve tutarlı şekilde belgelenecektir.

Kayıtlar, konunun öğrenene ne zaman verildiğini belirtecektir. Eğitici eğitimi verdiğiine dair imza atacak veya paraflayacaktır.

Öğrenen, eğitimi aldığını ve anladığına dair, ilgili eğitim kayıt formunu imzalayacak veya paraflayacaktır.

Eğitim müfredatı ve kayıtları yetkili hava taşıyıcısı temsilcisi ve / veya denetleyici makamın incelenmesi için hazır bulundurulacaktır.

Elektronik veya bilgisayara dayalı eğitim kayıtlarının tutulduğu sistemlerde kayıtlar asgari öğrenenlerin adları, alınan not, eğitim tarihi ve kurs referansını içerecektir.

5. Nitelikler

Bilginin eğitim verilen konuda asgari geçme notunun %80 olacağı yazılı bir test yoluyla doğrulanması gerekecek ve geçme notu elde edilmiş olsa bile doğru yanıtlanmamış tüm sorulara yönelik bir gözden geçirme süreci olacaktır. Uygulamada yeterlilik eğitimcinin takdiri yoluyla doğrulanacaktır.

Yukarıdakilerin başarılı şekilde tamamlanmasından sonra, personel verilen görevi yerine getirmek için yeterli kabul edilebilir.

Yeterliğin korunmasını sağlamak için, her bireyin performansı her üç yıl için birden az olmamak üzere değerlendirilecektir.

Bu aşağıdaki yollarla yapılabilir:

- Bilgi tazeleyici eğitim veya;
- Kişilerin performansının gözlemlenmesi veya;
- Yazılı test(ler).

6. Eğitim Programı Öğeleri

6.1 Emniyet Eğitimi

6.1.1 Genel

Aşağıdaki matris emniyet eğitimine görevine göre dahil edilecek konuları belirtmektedir.

Görev/ Konu	1	2	3	4	5
6.1.2.1	Tümü	Tümü	Tümü	Tümü	Tümü
6.1.2.2	Tümü	Tümü	Tümü	Tümü	Tümü
6.1.2.3	a-f,h-n	Tümü	Tümü	Tümü	Tümü
6.1.2.4	Tümü	Tümü	Tümü	Tümü	Tümü
6.1.2.5	Tümü	Tümü	Tümü	Tümü	Tümü
6.1.2.6	Tümü	Tümü	Tümü	Tümü	Tümü
6.1.2.7	Tümü	Tümü	Tümü	Tümü	Tümü
6.1.2.8	Tümü	Tümü	Tümü	Tümü	Tümü
6.1.2.9	a-c, e-g	a-c, e-g	a-c, e-g	Tümü	Tümü
6.1.2.10	X	X	X	Tümü	Tümü

Açıklamalar:

Görev 1: Görevleri hava tarafına girişi gerektiren herhangi bir kişi.

Görev 2: Görevleri traktörler, bantlı yükleyici, v.s. gibi temel yer ekipmanı kullanmasını gerektiren herhangi bir kişi.

Görev 3: 2 sayılı görevdeki gibidir, ek olarak hava aracı hareket ettirme birimleri, konteynır/palet yükleyiciler, buzlanmayı önleyici, ikram servisi araçları dahil özel ekipman kullananlar ve hava aracı hareket ettirme işlemleri konusunda da kontrol uygulayanlar ve diğer personel üzerinde yol gösterici sorumluluk gerçekleştirenler.

Görev 4: Personel ve ekipman kaynaklarını yönlendirme, işletim faaliyetini kontrol etme sorumluluğuna sahip denetleyici personel dahil işletme yönetiminin ilk düzeyi.

Görev 5: Kaynak konularında, sağlık ve emniyette, olay yönetimi ve bütçe kontrolünde sorumluluk sahibi istasyon yönetimi.

Not: Yukarıdaki görevlerle ilgili tanımların, tüm hizmetleri kapsadığı düşünülmemelidir ve yerel gereksinimler ve etkenlerle göre çeşitlenebilir.

6.1.2 Program içeriği

6.1.2.1 Emniyet felsefesi

- a) Şirket emniyet politikası ve programı
- b) İşveren/çalışan emniyet görevleri ve sorumlulukları

6.1.2.2 Emniyet mevzuatı

- a) Uluslararası Havacılık mevzuatı
- b) Ulusal mevzuat
- c) Havaalanı hava tarafı mevzuatı
- d) Emniyetli Çalışma Uygulamaları / Emniyetli Operasyon Uygulamaları

6.1.2.3 Tehlikeler

Bazı örnekler:

- a) Araç hareketleri
- b) Yayaların hareketleri
- c) Hava aracı hareketleri
- d) Jet motorları
- e) Pervaneli hava aracı ve helikopterler
- f) Hava aracı antenleri ve diğer çıkıntılar
- g) Yer hizmetleri ekipmanı
- h) Hava aracı yakıt ikmali ve yakıt yayılmaları
- i) Olumsuz ve mevsimsel hava şartları
- j) Gece operasyonları
- k) Yüksekte çalışma
- l) Kaymalar, ayak takılmaları ve düşmeler
- m) Gürültü
- n) Elle yükleme/boşaltma

6.1.2.4 İnsan faktörleri

- a) Motivasyon ve tutum
- b) İnsan davranışı
- c) İletişim becerileri
- d) Stress
- e) Ergonomi
- f) Uyuşturucu ve alkolün etkisi
- g) Yorgunluk
- h) Zaman baskısı
- i) Akran/yönetim baskısı
- j) Durumun farkında olmak
- k) Ekip çalışması

6.1.2.5 Hava tarafı işaretlemeleri ve tabelalar

6.1.2.6 Acil durumlar

- a) Haber verme
- b) Yaralanmalar
- c) Güvenlik tehditleri
- d) Yakıt taşması
- e) Mevki ve alarmlara ve acil durum durmalarına karşılık verme
- f) Yakıt kesme

- g) Yerden kokpite acil durum el işaretleri
- h) Yangın
- i) Kötü hava şartları
- j) Park yeri tahliyesi konusunda acil durum prosedürleri

6.1.2.7 FOD önleme programı

AHM 635'e başvurunuz.

6.1.2.8 Kişisel korunma

- a) Kişisel korunma donanımı, örneğin, yüksek görünürlüğe sahip giysi
- b) Kulaklar, Ayaklar/Parmaklar, Dizler, Eller, Gözler için koruyucu giysi
- c) Mesleki sağlık programı
- d) Kas ve iskelet dokusu yaralanmaları önleme programları
- e) Havaya maruz kalma
- f) **6.1.2.9 Kazalar, Olaylar ve Tehlikeli Yaklaşımlar**

- a) Personel yaralanmaları
- b) Hava aracı, yer hizmetleri ekipmanı ve tesislere hasar
- c) Haber verme
- d) Araştırma
- e) Önleme
- f) Kazaların/olayların maliyeti
- g) Risk değerlendirme gözden geçirmesi

6.1.2.10 Hava tarafı emniyet gözetimi

- a) Açık bir haber verme kültürü oluşturma
- b) Performans izleme
- c) Hava tarafı faaliyetlerinin koordinasyonu
- d) İş yükü yönetimi
- e) Karar verme
- f) Planlama

6.2 Sürücü Eğitimi

6.2.1 Program içeriği

6.2.1.1 Araç kullananlarının rolleri ve sorumlulukları

- Ulusal ve havaalanı şartlarına göre araç kullanmaya uygunluk (tıbbi/sağlık standartları);
- Yüksek görünürlüğe sahip giysi ve kulak koruyucu gibi kişisel koruyucu donanımın kullanılması;
- Genel araç kullanma standartları;
- Hız sınırları, yasak alanlar ve park yasağı mevzuatı;
- Araçla geri gitme;
- Apronlardan personel ve yolcuların yürüyerek geçişleri;
- Araçla itme-çekme kısıtlamaları;
- Manevra yapan hava aracı yakınında araç hareketi ve seyrüsefer donanımı/tabelaları;
- Sigara içme kısıtlamaları;
- FOD-türleri, etkileri ve gereken önlem;
- Aracın göreve uygunluğunun garantisi ve doğru kullanılması;
- Araçların hava tarafında kullanılmasıyla ilgili kuralların ve mevzuatın ihlalinin sonuçları;
- **6.2.1.2 Araç/ekipman standartları**

- Havaalanı ve / veya ulusal düzeyde kabul edilen standartların durumu ve korunması;
- Flaşör ışıklarının ve şirket amblemlerinin sergilenmesi şartları;
- Günlük araç incelemelerinin gereksinimleri ve içeriği;
- Havaalanının kabul edilen standartları ve şirket aracının bu standartlara uygunsuzluğunu haber verilmesi ve düzeltilmesi;
- Hava Tarafı Araç İzinlerinin (AVP'leri) düzenlenmesi ve beyan edilmesi için yerel şartlar.

6.2.1.3 Hava tarafında araç kullanmanın tehlikeleri

- Hava aracı etrafında tehlike bölgeleri;
- Motor gücü çekmesi/itmesi ve ani rüzgârı, pervaneler ve helikopterler;
- Hava aracının yakıt ikmali;
- Yakıt taşması;
- Rampta sıkışıklık.

6.2.1.4 Düşük görüş şartları

- Gece araç kullanmak;

- Kötü hava koşullarında, özellikle düşük görüş şartlarında araç kullanmak.

6.2.1.5 Kaza ve olay haber verme prosedürleri

- Araç kazası durumunda alınacak önlemler;
- Hava aracına araç çarpması halinde alınacak önlemler;
- Yangın durumunda alınacak önlemler;
- Hava aracı kazası/olayı halinde alınacak önlemler;
- Yaralanma durumunda alınacak önlemler.

6.2.2 Apronlar, park yerleri ve hava tarafı yolları

Bu öğeler yukarıda 6.2.1'de ana hatlarıyla verilenleri tamamlayıcıdır.

6.2.2.1 Apron genel yerleşimini tanıma: park yerleri, araç koridorları, hava tarafı yolları, hava aracı taksi yolları , v.s.

6.2.2.2

- Yerel havaalanının genel coğrafyası;
- Kullanılan havacılık terminolojisi;
- Hava tarafı işaretlemeleri ve levhalarının yorumlanması;
- Araçlar ve hava araçları için işaretlemeler ve ışıklar;
- Pistleri korumak için kullanılan işaretler, işaretlemeler ve ışıklar;
- Hava araçlarının kontrollü/kontROLSÜZ taksi yollarından geçiş prosedürleri.

6.2.2.2 Hava tarafı araç kullanımıyla ilgili havaalanı kuralları, mevzuat ve / veya prosedürleri

- Araçlarla, özellikle yol haklarıyla ilgili olan hava trafik hizmetleri kuralları;
- Havaalanı mevzuatı, şartları ve yerel talimatlar;
- Genel bilgileri ve talimatları sürücülere ulaştırmak için kullanılan yerel metotlar;
- Yapılmakta olan işlerle ilgili bilgileri ulaştırmak için kullanılan yerel metotlar.

6.2.2.3 Hava aracı hareket alanlarından geçiş prosedürleri

6.2.2.4 Yaya geçidi kuralları

6.2.3 Manevra alanı

Manevra alanlarına girmeleri gereken araç kullanıcıları yukarıda 6.2.1 ve 6.2.2'de ana hatlarıyla verilenlere ek eğitim alacaklardır. Bu eğitim şunları içerecektir:

6.2.3.1 Maniadan arındırılmış alanların, örneğin, seyrüsefer yardımcılarının, kısıtlı giriş alanlarının belirlenmesi

6.2.3.2 Havaalanı Mevzuatı ve Şartları

6.2.3.3 Hava Trafik Kontrolü

- Havaalanı kontrol görevi ve sorumluluk alanı;
- Yer hareket kontrol görevi ve sorumluluk alanı;
- Hava trafik kontrolörleri (ATC) tarafından hava aracıyla ilgili kullanılan normal ve acil durum prosedürleri;
- Kullanılan ATC frekansları ve araçlar için normal devir teslim/devretme noktaları;
- ATC çağrı işaretleri, araç çağrı işaretleri, fonetik alfabe, standart terimler kitabı;
- ATC ve Apron Kontrol birimi arasında, uygulanabilirse, sorumlulukların belirlenmesi.

6.2.3.4 Havaalanı Yerleşim Planı

- Manevra alanında kullanılan Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) standart işaretleri, işaretlemeleri ve ışıkları;
- Pisti korumak için kullanılan işaretler, işaretlemeler ve ışıklar;
- ILS gibi hava seyrüseferinde esas olan donanımın belirlenmesi;
- ILS anteniyle ilgili korunan bölgelerin belirtilmesi;
- ILS korumalı bölgelerin ve bunların pist bekleme noktalarıyla ilişkilerin belirtilmesi;
- Aletle/görerek pist, açık ve ayrılmış alan tarifi;
- Manevra alanında kullanılan ışıkların, özellikle düşük görüş operasyonlarıyla ilgili olanlar vurgulanarak açıklaması.

6.2.3.5 Manevra Alanında Araç kullanımı

- Gece araç kullanımı;
- Düşük görüş şartlarında ve diğer olumsuz hava şartlarında operasyonlar;
- Acil durumda hava aracı, itilen-çekilen hava aracı ve PFFS araçları için yol hakkı;
- Araç kazası/olayı durumunda alınacak önlemler;
- Hava aracı kazası/olayı durumunda alınacak önlemler;
- Pist ve taksi yollarında FOD veya başka yabancı madde bulunursa alınacak önlemler;
- Kaybolursa veya konumundan emin değilse araç kullanıcılarının kullanacağı prosedürler;
- Manevra alanlarında kullanılmaz hale gelen araç ve / veya telsiz için prosedürler;
- Donanım arızası durumunda alternatif iletişim prosedürleri;
- Telsiz/araç birleşiminin bozulma durumu prosedürleri;
- Pist ihlallerin önlenmesi

6.2.3.6 Telsiz iletişimi şartları ve prosedürleri

- Varsa, kullanılacak telsiz prosedürleri;
- Varsa, ATC tarafından kullanılan ışıklı işaretler;
- Yerel havaalanı emniyet birimiyle nasıl ilişki kurulacağı.

6.2.3.7 Hava Aracının Tanınması

- Hava aracı tiplerinin bilinmesi ve havaalanında normal olarak çalışan tüm tipleri tanıyabilme;
- Hava yolu çağrı işaretlerinin bilinmesi;
- Motorlar, uçak gövdesi, kontrol yüzeyleri, iniş takımları, ışıklar, pencereler, v.s. ile ilgili hava aracı terminolojisi bilgisi.

6.2.4. Sürücü Değerlendirilmesi

Hava tarafı sürücü başvurularının yeterliğini (hem bilgi hem de beceri) belirlemek için, eğitim programı iki değerlendirme şeklini içermelidir:

- Başvuru sahiplerinin önemli bilgileri, prosedürleri, politikaları, kuralları ve sürüş kısıtlamalarını hatırlatan bir kuram testi; ve,

- Başvuru sahiplerinin hava tarafı araç kullanımı şartlarını uygulayabilme yeteneğini (bilginin uygulanması) ve, hava tarafında görevlerinin performansında araçları ve donanımı kullanabilme yeteneğini (işverene özgü)(performans) ölçen bir uygulama testi.

6.2.4.1 Değerlendirme Öğeleri

Aşağıdakileri içermelidir, ancak bunlarla sınırlı değildir:

Apronlar, park yerleri ve hava tarafı yolları

- Hava tarafı servis yolları, taksi yolları geçişleri ve düşük görüş şartları sırasındaki kısıtlamalar;
- Apronlar ve park yerleri;
- Araçlar ve hava aracı için yüzey boya işaretleri;
- Apronlar ve taksi yolları arasındaki sınırı çizen yüzey boya işaretleri;
- Taksi yolları üzerinde kullanılan ve ilerideki pistin belirtilmesine yardım eden işaretler, işaretlemeler ve ışıklar;
- Park alanları ve kısıtlamalar;
- Hız sınırları ve mevzuatı;
- Hava aracı yükleme/boşaltma süresinde ve hava aracı hareketleri sırasındaki tehlikeler.

Manevra alanı:

- Tüm pistler (giriş ve çıkış yolları dahil), bekleme alanları, taksi yolları ve apronlar;
- Pistlere, bekleme konumlarına, CAT 1/2/3 operasyonlarına ilişkin tüm işaretler, yüzey işaretlemeleri ve ışıklar;
- Taksi yollarına ilişkin tüm işaretler, yüzey işaretlemeleri ve ışıklar;
- Apronlar ve manevra alanları arasındaki sınırı koyan özel işaretlemeler;
- ILS, korumalı alanlar, anten, RVR donanımı ve diğer meteorolojik donanım gibi seyrüsefer yardımcı araçları;
- Hava aracının inişi, kalkışı ve taksilemesi yakınında çalışmanın tehlikeleri;
- Belirli alanlar ve yollar için adlandırmada herkesçe kabul edilmiş yerel uygulama.

Yerel şartlarla belirlendiği gibi tüm hava tarafı sürücülerinin önceden belirlenen aralarla bilgi tazeleyici/yinelenen değerlendirmelere tabi olması gerekmektedir.

6.3 Hava Aracına Yönelik Yer Hizmetleri Eğitimi

6.3.1 Giriş

Hava aracına önelik yer hizmetleri görevleri aşağıdakileri içerir, ancak bunlarla sınırlı değildir:

- Yiğma veya birim yükleme gereçlerindeki (ULD) yükün bir araya getirilmesi;
- Hava aracının yükleme/boşaltması;
- Yükleme Talimatı Raporunun (LIR) doldurulması;
- Hava aracı hareketi;
- Yer hizmetleri ekipmanın sağlanması ve kullanılması;
- Yolcu, mürettebat araçlarının ve hasta nakil aracı (ambuliftin) sağlanması ve kullanılması;
- Tuvalet/su servisi;
- Kabin servisi;
- İkrım servisi;
- Yakıt ikmali;
- Hava aracı buz çözme/buzlanmayı önleme (de-icing-anti icing);
- Personel, yükleme ve servis ekipmanı, v.s. gibi kaynakların verimli yönetimi;
- Bir hava aracının yükleme/boşaltmasıyla ilgilenen bölümler ve görevler arasında koordinasyon.

6.3.2 Genel

Personel aşağıdaki listede geçerli konulardan görevlerine uygun olanların eğitimini alacaktır:

- Hava tarafı emniyeti;
- Güvenlik mevzuatı
- Aykırılık/olay/kaza haber verme prosedürleri;
- Yüklemenin elle yapılması;
- Hava aracının yakıt ikmali sırasında emniyeti;
- Hava aracı yükleme ilkeleri;

- Özel dikkat gerektiren yüklerin yükleme/boşaltması;
- Yükleme uyumsuzlukları;
- Hava aracı Birim Yük Gereçlerinin (ULD'ler) yükleme/boşaltması;
- Hava aracı yükleme sistemlerinin kullanılması/ULD'lerin emniyete alınması;
- Uçak içi yükleme sistemleri arızalarının belirlenmesi/sonuçları;
- Yükleme hasarı ve etrafa saçılmasının sonuçları;
- Yükleme ve servis ekipmanının konumlandırılması ve çalıştırılması;
- Kaptana taşınmakta olan yükün bildirimini;
- Yolcu biniş/iniş prosedürleri;
- Hava aracına temizlik, tuvalet suyu ve temiz su hizmetlerinin verilme standartları;
- Hava aracı itme/çekme işlemleri.

6.3.3 Program içeriği

Eğitimin içeriği (geçerli olduğu yerlerde) aşağıdaki belgelerdeki emniyetli çalışma uygulamalarına dayanacaktır:

IATA AHM 590 (Yük Kontrolü)

IATA AHM 630 (Hava Aracına Yönelik Yer Hizmetleri)

IATA AHM 631 (Hava Aracı Hareket İşlemleri)

IATA AHM 634 (Körük İşlemleri)

AHM 613

Hava Aracına Yönelik Yer Hizmetleri Personeli, Sorumluluklar ve Nitelikler

1. Giriş

Kalite, yeterlilik ve emniyeti sağlamak için; hava aracına yönelik yer hizmetleri görevleriyle uğraşan personelin kesin performans ve sorumluluk ölçütleri gerekir.

Hava aracına yönelik yer hizmetleri görevleri aşağıdakileri içerir, ancak bunlarla sınırlı değildir:

- Yığma veya birim yükleme gereçlerindeki yükün bir araya getirilmesi;
- Hava aracının yükleme/boşaltması;
- Hava aracı hareketi;
- Yer hizmetleri ekipmanının sağlanması ve kullanılması;
- Hizmetlerinin verilmesi;
- Hava aracı buz çözme;
- Kaynakların verimli yönetimi; personel, yükleme ve servis ekipmanı, v.s
- Bir hava aracının yükleme/boşaltmasıyla ilgilenen bölümler ve görevleri arasında koordinasyon

2. Kapsam

Bu AHM'nin kapsamı hava aracı aracına yönelik yer hizmetleri personelinin sorumluluklarının, yeterliliklerin ve niteliklerinin belirlenmesinde dikkate alınacak faktörlere ilişkin bir rehber sağlamaktır.

Not: Bu AHM'nin içeriği diğer uygun AHM'lerle birlikte okunmalıdır/değerlendirilmelidir.

3. Sorumluluklar

Temel düzey:

- Emniyetli çalışma uygulamalarının izlenmesi.

GSE kullanıcısı/uzmanı görevleri:

- Araç/ekipmanları kontrolleri;
- Standart çalışma prosedürlerine uyulması;
- Hasar/kaza haberlerinin verilmesi.

Denetleyici düzey:

- Kaynakların tahsisi ve yönlendirilmesi;
- Hava aracına yönelik yer hizmetleri görevlerinin koordinasyonu;
- Performans izlenmesi.

Yönetim düzeyi:

- Kaynakların sağlanması;
- Sağlık ve emniyet yönetimi;
- Bütçe kontrolü.

4. Eğitim

Eğitim, konuları verimli şekilde öğretme becerisini göstererek kanıtlamış, ve öğretilecek konularda yetenek (bilgi) beceri ve deneyim) sahibi personel tarafından yürütülmelidir.

Eğitimin amacı yer hizmetleri ve havaalanı ortamında emniyet bilincini artırmak ve hava tarafı işçileri ve onların yönetimiyle ilgili emniyetli çalışma için gerekli prosedürleri sağlamaktır.

Personel aşağıdaki listedeki geçerli konulardan görevlerine uygunların eğitimini almalıdır:

- Hava tarafı emniyeti;
- Güvenlik mevzuatı;
- Aykırılık/olay/kaza haber verme prosedürleri;
- Yüklemenin elle yapılması; hava aracının yakıt ikmal sırasında emniyet; hava aracı yükleme ilkeleri;
- Özel dikkat gerektiren yüklerin yükleme/boşaltması;
- Yükleme uyumsuzlukları;
- Hava aracı Birim Yük Gereçlerinin (ULD'ler) yükleme / boşaltması;

- Hava aracı yükleme sistemlerinin kullanılması/ULD'lerin emniyete alınması; uçak içi yükleme sistemleri arızalarının belirlenmesi/sonuçları;
- Yükleme hasarı ve etrafa saçılmasının sonuçları;
- Yükleme ve servis ekipmanını konumlandırılması ve çalıştırılması;
- Kaptana taşınmakta olan yükün bildirimi;
- Yolcu biniş/iniş prosedürleri; hava aracına temizlik, tuvalet suyu ve temiz su hizmetleri verilme standartları;
- Hava aracı hareket ettirme işlemleri.

5. Nitelikler

Bilginin, eğitim programı boyunca sözlü sınav ve yazılı testler şeklinde doğrulanması gerekecektir. Uygulamada yeterlilik eğitimcinin takdiri yoluyla belirlenecektir.

Sınıf eğitiminin başarılı şekilde tamamlanmasından sonra, personel sahada uzman bir kişinin gözetimi altında bir dönem uygulamalı eğitime tabi tutulacaktır. Bunun tamamlanmasından sonra, ve nihai değerlendirmeye bağlı olarak, personel verilen görevi yerine getirmek için yeterli kabul edilebilir.

Personel düzenli aralıklarla tazeleme eğitimlerinden geçirilerek ve yeniden değerlendirilecektir. Bu gibi bilgi tazeleme/yineleme eğitimleri otoriteler veya şirket politikalarıyla belirlendiği gibi üç yılda birden az olmayan aralıklarla verilecektir.

6. Kayıtlar

Tüm eğitim ve yeterlikler çalışanın eğitim dosyasında standart bir formatta kaydedilecektir.

Eğitmen kayıt formu üzerinde belirli konunun öğrenene ne zaman verildiğini belirtecektir. Eğitici eğitimi verdiği için paraf atacaktır. Öğrenen, eğitimi aldığını ve anladığına dair, eğitim kayıt formu üzerinde uygun konuyu paraflayacaktır. Eğitim kayıtları yetkili hava taşıyıcısı temsilcisi ve / veya denetleyici makamın gözden geçirmesi için hazır bulundurulacaktır. Elektronik veya bilgisayara dayalı eğitim kayıtlarının tutulduğu yerlerde, müfredat, asgari öğrenenlerin adları, alınan not, eğitim tarihi ve kurs referansını içerecektir.

AHM 614

Hava Tarafı Sürücü Eğitimi

1. Giriş

Hava tarafının hareketli ortamında ekipmanlarının çalıştırılması ve hava aracı ve / veya tesisler arasında karışıklık çıkma potansiyeli mevcuttur. Bu risklerin azaltılması için, resmileştirilmiş sürücü eğitim programları gerekir.

2. Kapsam

Bu AHM'nin kapsamı hava tarafı sürücü eğitim programlarına dahil edilmesi gereken asgari içerik ve öğeleri sağlamaktır.

3. Program Öğeleri

3.1 Genel

3.1.1 Araç kullananların rol ve sorumlulukları:

- Ulusal ve havaalanı şartlarına göre araç kullanmaya uygunluk (tıbbi/sağlık standartları);
- Yüksek görünürlüğe sahip giysi ve kulak koruyucusu gibi kişisel koruyucu donanımın kullanılması;
- Genel araç kullanma standartları;
- Hız sınırları, yasak alanlar ve park yasağı mevzuatı;
- Araçla geri gitme;
- Apronlardan personel ve yolcuların yürüyerek geçişleri;
- Araç itme çekme kısıtlamaları;
- Manevra yapan hava aracı yakınında araç hareketi ve seyrüsefer ekipmanları/tabelaları;
- Sigara içme kısıtlamaları;
- FOD-türleri, etkileri ve gereken önlem;
- Aracın göreve uygunluğunun garantisi ve doğru kullanılması;
- Araçların hava tarafında kullanılmasıyla ilgili kuralların ve mevzuatın ihlalinin sonuçları;

3.1.2 Araç/ekipman standartları:

- Havaalanı ve / veya ulusal düzeyde kabul edilen standartların durumu ve korunması;
- Flaşörlerin ve şirket amblemlerinin sergilenmesi şartları;
- Günlük araç denetim şartları ve içeriği;
- Havaalanının kabul edilen standartları ve şirket aracı hatalarının haber verilmesi ve düzeltilmesi;
- Hava Tarafı Araç İzinlerinin (AVP'leri) düzenlenmesi ve gösterilmesi için yerel şartlar.

3.1.3 Hava tarafında araç kullanmanın tehlikeleri:

- Hava aracı etrafında tehlike bölgeleri;
- Motor çekiş/itiş gücü ve ani rüzgârı, pervaneler ve helikopterler;
- Hava aracının yakıt ikmali;
- Yakıt taşması;
- Rampta sıkışıklık.

3.1.4 Düşük görüş şartları prosedürleri

- Gece araç kullanmak;
- Kötü hava koşullarında, özellikle düşük görüş şartlarında araç kullanmak.

3.1.5 Kaza ve olay haber verme prosedürleri:

- Araç kazası durumunda alınacak önlemler;
- Hava aracına araç çarpması durumunda alınacak önlemler;
- Yangın durumunda alınacak önlemler;
- Hava aracı kazası/olayı durumunda alınacak önlemler;
- Yaralanma durumunda alınacak önlemler.

3.2 Apronlar, Park Yerleri ve Hava Tarafı Yolları

Bu öğeler yukarıda 3.1'de ana hatları verilenleri tamamlayıcıdır.

3.2.1 Apron genel yerleşimini tanıma:

kullanıma hazır park yerleri, araç koridorları, hava tarafı yolları, hava aracı taksi yolu şeritleri, v.s.

- Yerel havaalanının genel coğrafyası;
- Kullanılan havacılık terminolojisi;
- Hava tarafı işaretlemeleri ve levhalarının yorumlanması;
- Hava araçları ve araçlar için işaretlemeler ve ışıklar;
- Pistleri korumak için kullanılan işaretler, işaretlemeler ve ışıklar;
- Kontrollü/kontrolsüz taksi yollarından geçiş prosedürleri.

3.2.2 Hava tarafında araç kullanımıyla ilgili havaalanı kuralları, mevzuat ve / veya prosedürleri

- Araçlarla, özellikle yol haklarıyla ilgili olan hava trafik hizmetleri kuralları;
- Havaalanı mevzuatı, şartları ve yerel talimatlar;
- Genel bilgileri ve talimatları sürücülere duyurmak için kullanılan yerel metotlar;
- Yapılmakta olan işlerle ilgili bilgileri duyurmak için kullanılan yerel metotlar.

3.2.3 Hava aracı hareket alanlarından geçiş prosedürleri

3.2.4 Yaya Geçidi kuralları

3.3 Manevra Alanı

Manevra alanlarına girmeleri gereken araç kullanıcıları yukarıda 3.1 ve 3.2'de ana hatları verilenler eğitimlerle birlikte ek eğitim alacaklardır. Bu eğitim şunları içerecektir:

3.3.1 Maniadan arındırılmış alanların, örneğin, seyrüsefer yardımcılarının, sınırlı giriş alanlarının belirlenmesi

3.3.2 Havaalanı Mevzuatı ve Şartları

3.3.3 Hava Trafik Kontrolü

- Havaalanı kontrol görevi ve onun sorumluluk alanı;
- Yer hareket kontrol görevi ve onun sorumluluk alanı;
- Hava trafik kontrolörleri (ATC) tarafından hava aracıyla ilgili kullanılan normal ve acil durum prosedürleri;
- Kullanılan ATC frekansları ve araçlar için normal devir teslim/devretme noktaları;
- ATC çağrı işaretleri, araç çağrı işaretleri, fonetik alfabe, standart terimler kitabı;
- ATC ve Apron Kontrolü arasında, varsa, sorumluluklara sınır çekilmesi.

3.3.4 Havaalanı Yerleşim Planı

- Manevra alanında kullanılan Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) standart işaretleri, işaretlemeleri ve ışıkları;
- Pisti korumak için kullanılan işaretler, işaretlemeler ve ışıklar;
- ILS gibi hava seyrüseferinde esas olan donanımın açıklanması;
- ILS anteniyle ilgili korunan bölgelerin açıklanması;
- ILS korumalı bölgelerin tarifi ve onların pist bekleme noktalarıyla ilgisi;
- Aletli/göreerek yaklaşma şartlarındaki pist şeridi, temizlenmiş ve tesviye edilmiş alanların açıklanması;
- Manevra alanında kullanılan ışıkların, özellikle düşük görüş şartlarında olan operasyonlarla ilgili olanlar vurgulanarak açıklanması.

3.3.5 Manevra Alanında Araç Kullanılması

- Gece araç kullanılması;
- Düşük görüş şartlarında ve diğer kötü hava şartlarında çalışma;
- Acil durumda hava aracı, itilen/çekilen hava aracı ve PFFS araçlarına yol hakkı;
- Araç kazası/olayı durumunda alınacak önlemler;
- Hava aracı kazası/olayı durumunda alınacak önlemler;

- Pistte ve pistle park yeri ve indirme/bindirme yeri arasındaki hareket yollarında FOD veya başka yabancı madde bulunursa alınacak önlemler;
- Kaybolursa veya konumundan emin değilse araç kullanıcılarının kullanacağı prosedürler;
- Manevra alanlarında kullanılmaz hale gelen araç ve / veya telsiz için prosedürler;
- Ekipman arızası halinde alternatif iletişim prosedürleri;
- Telsiz/araç birleşiminin bozulma durumu prosedürleri;
- Pist ihlallerinin engellenmesi

3.3.6 Telsiz iletişimi şartları ve prosedürleri

- Uygulanıyorsa, kullanılacak telsiz prosedürleri;
- Uygulanıyorsa, ATC tarafından kullanılan ışıklı işaretler;
- Yerel havaalanı emniyet birimiyle nasıl ilişki kurulacağı.

3.3.7 Hava aracının tanınması

- Hava aracı tiplerinin bilinmesi ve havaalanında normal olarak çalışan tüm tipleri tanıyabilme;
- Hava yolu çağrı işaretlerinin bilinmesi;
- Motorlar, uçak gövdesi, kontrol yüzeyleri, iniş takımları, ışıklar, v.s. ile ilgili hava aracı terminolojisi bilgisi.

4 Sürücü Değerlendirilmesi

Hava tarafı sürücü başvurularının da sürücülerin yeterliğini (hem bilgi hem de beceri) belirlemek için, eğitim programı iki farklı değerlendirme şeklini içermelidir:

- Başvuru sahiplerinin önemli bilgileri, prosedürleri, politikaları, kuralları ve sürüş kısıtlamalarını ölçen bir kuramsal test; ve,
- Başvuru sahiplerinin hava tarafı araç kullanım şartlarını uygulayabilme yeteneğini (bilginin uygulanması) ve, hava tarafında görevleri sırasında araçları ve ekipmanı kullanabilme yeteneğini (işverene özgü)(performans) ölçen bir uygulama testi.

4.1 Değerlendirme öğeleri

Aşağıdakileri içerir, ancak bunlarla sınırlı değildir:

4.1.1 Apronlar, park yerleri ve hava tarafı yolları

- Hava tarafı servis yolları, taksi yolları geçişleri ve düşük görüş şartları sırasındaki kısıtlamalar;
- Apronlar ve park yerleri;
- Araçlar ve hava aracı için yüzey boya işaretlemeleri
- Apronlar ve taksi yolları arasındaki sınırı çizen yüzey boya işaretlemeleri;
- Taksi yolunda ve piste ilerlemeye yardım eden işaretler, işaretlemeler ve ışıklar;
- Park alanları ve kısıtlamalar;
- Hız sınırları ve mevzuatı;
- Hava aracı yükleme/boşaltma ve hava aracı hareketleri sırasındaki tehlikeler.

4.1.2 Manevra alanı

- Tüm pistler (giriş ve çıkış yolları dahil), bekleme noktaları, taksi yolları ve apronlar;
- Pistlere, bekleme pozisyonları, CAT 1/2/3 operasyonları ilişkin tüm işaretler, yüzey işaretlemeleri ve ışıklar;
- Taksi yollarına ilişkin tüm işaretler, yüzey işaretlemeleri ve ışıklar;
- Apronlar ve manevra alanları arasındaki sınırı koyan özel işaretlemeler;
- ILS, korumalı alanlar, anten, RVR donanımı ve diğer meteorolojik donanım gibi seyrüsefer yardımcı araçları;
- Hava aracının inişi, kalkışı ve taksilemesi yakınında çalışmanın tehlikeleri;
- Belirli alanlar veya yollar için herkesçe kabul edilmiş yerel isimlendirme.

Yerel şartlarla belirlendiği gibi tüm hava tarafı sürücülerinin önceden belirlenen periyodik değerlendirmelere tabi olması gerekmektedir.

AHM 615

Hava Aracına Yönelik Yer Hizmetlerinde Koordinasyon Kılavuzu

1. Giriş

Hava aracına yönelik yer hizmetleri işlemlerinin koordinasyonu ve gözetimi yerel mevzuata ve standart çalışma prosedürlerine bağlı kalarak tehlikesiz, emniyetli ve etkin çalışmayı başarmak için esastır.

Yer Hizmetleri Koordinatörü (TRC) tüm yer hizmetleri sürecinin emniyetli çalışma uygulamalarını sağlayan hava aracı etrafındaki yer hizmetleriyle ilgili faaliyetleri gözetip denetleyerek yönetecektir.

TRC kavramı yalnızca bu amaca yönelik belirlenmiş bir kişi olabilir veya TRC görevi ve boşaltma işlemleriyle ilgilenen kişiye (kişilere) verilebilir. TRC görevini yapan kişi kolayca tanılabilmeyebilir.

TRC mevzuata göre zorunlu olabilir veya işletmeci tarafından talep edilebilir.

TRC birden fazla parkyeri /hava aracını kapsayabilir.

Ayrıntılı bir yer hizmetleri planı kullanıma hazır bulunmalıdır.

TRC görevine atanan görevli TRC eğitimi ve değerlendirmesini tamamlayarak uygun şekilde uzman olmalıdır.

2. Amaç

Yer Hizmetleri Koordinatörünün görevi şunlardır:

Hava aracına yönelik yer hizmetlerinin yerel mevzuata ve standart çalışma prosedürlerine bağlı kalarak emniyetli, etkin ve dakik gerçekleştirilmesi için gözetimi.

Hava aracına yönelik yer hizmetleriyle ilgilenen tedarikçiler ve yüklenicilerin etkin koordinasyonunun sürdürülmesi.

Hava aracına yönelik yer hizmetleri işlemleri sırasında hava aracının gözetip denetleyerek yönettiği zaman ortaya çıkan meseleler konusunda mürettebat dahil faaliyetle ilgili tüm hizmet sağlayıcılarla kilit iletişim noktası olarak hareket etmek.

3. Görevler

İniş kalkış arası faaliyetlerin yerel mevzuat ve standart çalışma prosedürlerine uygun olmasını sağlamak.

Hava aracına yönelik yer hizmetleri işlemleri içinde işletim faaliyetlerini koordine etmek ve yönetmek.

Bu faaliyetlerdeki herhangi bir karışıklığı kontrol etmek ve yönetmek.

Süreçlerin performans ve uygunluk sınırlarının SLA standartları içinde gerçekleştirilmesini sağlamak.

Tüm faaliyetlerin anlaşmaya varılan süreler içinde tamamlanmasıyla faaliyet sırasının istasyon hazırlık ve hazırlık işlemleri planına uymasını sağlamak.

Görev sırası ve performansında farklılıklara engel olmak için ekipler, bölümler ve hizmet sağlayıcı ve bunlar arasında iletişim kurmak.

Merkez bir bağlantı noktası olarak hareket etmek.

Hava aracına yönelik yer hizmetleri işlemleri süresince tehlikesiz ve güvenli süreçler sağlayarak emniyet koordinatörü olarak hareket etmek.

Not: Bir TRC'nin varlığı diğer personeli emniyet sorumluluklarından kurtarmaz.

AHM 616

Yer Hizmetleri Planı Kılavuzu

1. Giriş

Hava aracına yönelik yer hizmetleri işlemlerinin koordinasyonu ve gözetimi için bir yer hizmetleri planı, hava aracına yönelik yer hizmetleri işlemleri sırasındaki faaliyetler zincirindeki görevlerin ve onların ilişkilerinin ayrıntılı bir tanımıdır. Plan, hava aracına yönelik yer hizmetleri işlemlerinin koordinasyonu kılavuzuyla birlikte okunacaktır.

1.1 Emniyet

Kurallar ve mevzuata uygunluk bir yer hizmetleri işlemleri sürecinin emniyetli yönetimi için bir gerekliliktir.

1.2 Faaliyet Yönetimi

Amaç iyi müşteri hizmetinin bir köşe taşı olarak emniyetli ve güvenli çalışmanın dakik teslimidir.

2. Sorumluluklar ve Hesap Verebilirlik

2.1 Yer Hizmetleri İşlemleri Koordinatörü

Her hava aracının yer hizmetleri işlemlerine tahsis edilmiş bir TRC'ü olacaktır. TRC, birden fazla hava aracı yer hizmetleri işlemlerinden/parkyerinden sorumlu olabilir. TRC işletimle ilgili tüm yer hizmetleri işlemlerini koordine edecek, ve gerekli olduğunda yönetecektir. Bu olaylardaki karışıklığın yönetilmesine de ihtiyaç vardır. TRC, emniyet, güvenlik ve işletimle ilgili prosedürler ve süreçlere uymayan yer hizmetleri işlemlerini durduracaktır. TRC görevinin başarılı bir performansı:

- Yer hizmetleri işlemleri sürecinin emniyet yönetimini güçlendirecek
- İstasyon Hassas Temrin Planına (PTS) bağlı kalarak tam zamanında performansı iyileştirecek
- Şirket prosedürlerine ve süreçlerine uymayı sürdürecektir.

2.2 Hassas Temrin Planı (PTS)

Tüm yer hizmetleri faaliyeti alanlarının yerel olarak kabul edilmiş, belgelenmiş, bağlantı standartları bulunmalıdır.

PTS'ler hava aracı ve / veya harekâtın tipine göre değişebilir.

2.3 Standart Çalışma Süreleri (SWT)

Belirli bir istasyonda belirli bir hava aracı tipi için Standart Çalışma Süresi hava aracının yer hizmetleri işlemleri için gereken standart süredir.

2.4 Kritik Yol

Kritik yol diğer faaliyetlerin başlayabilmesinden önce tamamlanması gereken zorunlu faaliyetleri gösterir.

Aşağıdaki faaliyetler belirlenmelidir:

- Kritik faaliyetler
- Kritik faaliyetlere bağlı faaliyetler
- Her faaliyet için toplam meşguliyet süreleri

2.5 Meşguliyet süresi

Bir faaliyeti tamamlamak için ona tahsis edilen toplam zaman.

3. Yer Hizmetleri İşlemleri Planındaki Yer Hizmetleri Faaliyetleri Listesi

Yer hizmetleri işlemleri planındaki faaliyetlerin kapsanması, hariç tutulması veya eklenmesinde şirket gereksinimlerini esas alınır.

Uçuş öncesi görevler

- Gelen uçak için park yeri tahsisi
- Havaalanına giren uçak bilgilerinin toplanması
- Park yeri kılavuzu ve körük/dış merdivenlerinin hizmete elverişliliğinin kontrolü
- Yabancı nesne hasarı açısından park yerinin denetlenmesi

- Yer hizmeti ekipmanının hizmete elverişliliğinin kontrolü
- Uygun kişisel koruyucu donanım kullanılmasının sağlanması
- Körüğün/dış merdivenlerinin doğru park edildiğinin ve park yerinde yer hizmeti ekipmanının bulunmadığının kontrolü
- Park yeri kılavuzu/personelinin konumunun kontrolü
- Hava aracına takoz konması
- Emniyet konisinin yerleştirilmesi
- Jeneratörün (GPU) bağlanması
- Hasarlar için hava aracının bakarak kontrolü
- Körük/dış merdivenlerinin yaklaştırılması
- Yolcu kapısı(ları)nın açılması
- Yolcunun indirilmesi
- Yer hizmeti ekipmanlarının yerleştirilmesi ve emniyet cihazları doğru kullanılması
- İkrım servisi araçlarının yerleştirilmesi
- Ambar kapısı açılması
- İkrım servisinin yüklenmesi/boşaltılması
- Kabin temizliğı
- Yakıt ikmalı
- Mürettebat değışimi
- Bagaj yüklenmesi
- Su servisi
- Tuvalet servisi
- Yolcunun binmesi
- Bagaj mutabakatı
- Belgeler tamamlanması
- Geriye itme konumunun alması
- Bagaj kapılarının kapanması
- Yer hizmeti ekipmanının uzaklaştırılması
- Emniyet konileri kaldırılması
- Kabin kapılarının kapanması
- Körüklerin/dış merdivenler çekilmesi
- Buz çözme işlemleri(de-iceing) yapılması
- Uçağın etrafında dolaşarak gözle kontrolünün yapılması
- Jeneratörün (GPU) ayrılması
- Takozların kaldırılması
- Hava aracının push-back traktöründen ayrılması/motor çalışmaya başlaması
- Uçuş sonrası görevler

AHM 619

Acil Durum Müdahale Planı(ları) Hazırlama Kılavuzu

Faaliyette olan Taşıyıcı ve / veya Yer Hizmeti Veren Şirketin acil duruma/kazaya müdahalede uygulanacak roller ve sorumlulukları belirlemesi

TAVSİYE EDİLİR.

Acil Durum Müdahale Planı(ları) Hazırlanması için Kılavuz

1. Havaalanı yetkilileri ve / veya sorumlu makamlarla bu havaalanında yürürlükte olan mevzuatı tespit edin.
2. Taşıyıcı ve / veya yer hizmeti veren şirket için geçerli olan roller ve sorumlulukları belirleyin.
3. Taşıyıcı'nın Acil Durum Planında sadece taşıyıcı tarafından hazır edilmesi öngörülen önlemleri tespit edin.
4. Sadece yer hizmeti veren şirket için öngörülen önlemleri tespit edin.
5. Alınacak önlemlerde zamanlamayı belirleyin.
6. Taşıyıcı ve / veya yer hizmeti veren şirket – acil durum/kaza-terminolojisini tanımlayın.

Yer hizmeti veren şirketlerin Acil Durum Müdahale Planının bir parçasını aşağıdaki hususlardan oluşturması tavsiye edilir.

1. İletişim

1.1.Taşıyıcıyla:

- 1.1.1. Taşıyıcıya hemen bildirim için prosedürleri yürürlükte tutun.
- 1.1.2. Bir kumanda ve iletişim merkezi belirleyin.
- 1.1.3. Taşıyıcıyla iletişimi koruyun ve düzenli durum raporları gönderin.
- 1.1.4. İletişimin/önlemlerin/çeviricilerin akışını belirleyin.

1.2. Havaalanı ve diğer Yetkililerle:

- 1.2.1. Havaalanı acil durum servisleri ve yerel makamlarla irtibat.
- 1.2.2. Kullanacak tesislerin yerlerini tanımlayın ve doğrularayın. (Yer hizmeti için Havayolu Yönetim Merkezi ve A/P yetkililerinin sorumluluklarını tanımlayın).

1.3. Yer Hizmeti Veren Şirket Elemanlarıyla:

- 1.3.1. Kendi elemanlarınızı çağırma prosedürlerini belirleyin.
- 1.3.2. Acil durumla ilgili olarak ilk bilgilendirme prosedürlerini belirleyin.

1.4. Yolcular, Mürettebat ve Yerdeki Mağdurlarla:

- 1.4.1. Düzenli güncellemeler yapılmasını sağlayın.

1.5. Yakınlarıyla:

- 1.5.1. Düzenli güncellemeler yapılmasını sağlayın.

1.6. Medya

- 1.6.1. Taşıyıcıyla medya prosedürlerini belirleyin.

2. Genel Şart

- 2.1. Acil durum müdahale yöneticisini tayin edin ve rolleri/sorumlulukları tanımlayın.
- 2.2. Acil durum noktasına irtibat personeli yerleştirin.
- 2.3. Yolculara, taşıyıcıyla anlaşıldığı gibi, ilk mali yardımda bulunun.

3. Yolcular ve Mürettebat

- 3.1. Yolcular, mürettebat ve yerdeki mağdurlardan bilgi toplanmasına yardımcı olun.
- 3.2. Yolculara yardım ve güvenli özel tesis sağlayın.
- 3.3. Mürettebata yardım ve güvenli özel tesis sağlayın.
- 3.4. Ülkelerine geri dönmelerine ve / veya yolculuğa devam etmelerine yardım edin.

4. Yük, Bagaj ve Posta

- 4.1. Hava aracında taşınan yük, bagaj ve posta envanterinin çıkarılmasına yardımcı olun.
- 4.2. Yük, bagaj ve postayı kaybolmasından veya hasardan koruyun ve güvenli saklanmalarını sağlayın.

5. Belgeleme

- 5.1. İstasyon acil durum bilgi formu; ilişki kurulacaklar, gridli haritalar, tesis bilgi tabloları oluşturun
- 5.2. Taşıyıcı, yer hizmeti veren şirket ve yerel makamların acil durumda ilişki kurulacakların halihazır bilgilerini tutun.
- 5.3. Acil durumla ilgili tüm belgeleri toplayın, saklayın, güvenceye alın ve erişime kısıtlayın ve Taşıyıcının kullanımına hazır edin.
- 5.4. Yolcu listesinin doğrulanmasına destek olun.
- 5.5. Olayların ve alınan önlemlerin kronolojik sırayla kaydını tutun.
- 5.6. Bir acil durum boyunca verilen hizmetlerle ilgili ayrıntılı masraf belgelerini tutun.

6. Yolcu Yakınları

- 6.1. Aile üyelerinden bilgi toplanmasına yardımcı olun.
- 6.2. Aile üyelerine yardım ve güvenli özel tesis sağlayın.

- 6.3. Yolcular ve aile üyelerinin bir araya getirilmelerine yardımcı olun.

7. Eğitim

- 7.1. Çalışanlara acil durum planı ve prosedürleri hakkında bilgi verin.
- 7.2. Acil durum tatbikatlarına ve alıştırmalarına katılın.

8. Tesisler

- 8.1. Havayolu kadrolu ve konuşlandırılmış personeli için acil durum müdahale olanakları sağlayın.
 - 8.2. Faaliyette bulunan Taşıyıcı'nın Müdahale Ekibinin gelişine, yerleşmesine ve operasyonlarına yardım edin.
 - 8.3. Sürmekte olan acil durum operasyonları için gerekebilecek uygun destek hizmetlerini belirleyin.
 - 8.4. Havaalanındaki tüm taşıyıcıların malzemelerinin güvenliği sağlamak için gerekli düzenlemeleri yapın.
-

AHM 620

Acil Durum Yönetim Sistemi Kılavuzu

1. Giriş

Acil Durum Yönetimi, Olağanüstü Durumlar Planlaması veya Kriz Planlaması olarak da bilinir.

Beklenmedik bir durum olası veya öngörülmeyen bir oluşumdur.

Kriz kararsız veya kritik bir zaman veya hal dönemidir.

Acil durum hemen harekete geçilmesini gerektiren öngörülmeyen ortamların bir birleşimi veya neden olduğu durumdur.

Acil Durum Yönetimi tehditten doğan olaylarla ilgili müdahale prosedürlerini yönetmek için bir kontrol mekanizmasıdır. Hazırlık yoluyla kontrol, çeşitli acil durum önlemlerini hızla alma yeteneğine karşı ölçülür.

Planın temel amacı can ve malın korunması ve normal çalışmaların sürdürülmeye başlanmasıdır.

Bir krizin büyüklüğü olağanüstü acil durum müdahalesini haklı kılmak için yeterli görüldüğünde bir Muhtemel Hareket Tarzı Planı uygulanması eşlik edecektir. 'olağanüstü müdahale' normal operasyonların kaynaklarının acil duruma etkin müdahale edememesi olgusuyla belirlenir.

Muhtemel Hareket Tarzı Planı, ister insan yapısı ister doğal olsun, tüm felaket şekillerine uyma ve çözümlenmeye elverişli olması lazımdır. Türüne özgü, ve gerektiği gibi düzeltilebilir ve değişikliğe uğratılabilir olması gerekir. Bir kuruluşun Muhtemel Hareket Tarzı Planı iş ilişkileri bulunan diğer kuruluşları içermelidir, örneğin yükleniciler, ortaklar, v.s.

Her Kuruluşun öngörülebilir acil durum olaylarına gerektiği gibi tepki vermesine olanak tanıyacak bir Muhtemel Hareket Tarzı Planı oluşturması tavsiye edilir.

2. Kapsam

Bu AHM'nin kapsamı acil bir durum halinde etkinleştirilebilen bir Muhtemel Hareket Tarzı Planı oluşturması için gerekli temel şartları kuruluşlara sağlamaktır.

3. Muhtemel Hareket Tarzı Planı

Planın basit ama etkin olması, ve uygulanmasında işin içinde olan herkesçe bilinmesi gerekir. Plan, etkinleştirildiği zaman başından sonuna dek çalışacak açıkça tanımlanmış bileşenler ve aşamalardan oluşmalıdır.

Planın Bileşenleri şunları içerecektir:

Sahiplik

Kuruluşun Genel Müdürü tarafından plana sahip çıkılması gerekir. Üst düzey personelin belgeleri yönetmesi ve yürürlükte olmasını sağlaması ve, gerektiğinde, ilgili Kriz Yönetimi Planlarına, yani, Devlet, Havaalanı, v.s. uyması gerekecektir.

Kriz Yönetim Ekibi

Bir Kriz Yönetim Ekibini oluşturmak için bir lider ve personel seçimi bir krizin başarılı yönetimi için hayati önemi bulunmaktadır. Uzayan krizler bir kaç vardiya yoluyla personel değişimini icap ettirebilir, bu yüzden, ekip üyeleri görevini almak için eğitilmiş bir kaç kişiye sahip olunması gereklidir.

Bununla birlikte, Kriz Yönetimi Lideri sabit kalmalı ve kriz boyunca alınması gereken kararlar için hazır olmalıdır.

Genel Müdür, kuruluşun Politikalar ve Prosedürler El kitabında Kriz Yönetimi Liderini, rollerini ve sorumluluklarını belirtmelidir. Kriz dönemleri boyunca, Kriz Yönetimi Lideri kurumun olaylara yaklaşımıyla ilgili olarak Genel Müdüre doğrudan erişime sahip olacaktır.

İletişim

Uygun iletişim şekilleri bir krizin yönetiminde çok önemlidir. İyi iletişim hatları ilgili birimler tarafından birleştirilmiş çabalara izin verir ve, aynı zamanda, komutların ve önerinin gerek duyulduğu gibi aktarılabilirdiği bir noktadır.

Kontrol Merkezi

Krizlerin her şekli Kriz Yönetimi Merkezinin (CMC) dışında çalışmak için bir destek ekibiyle birlikte bir Kriz Ekibi Lideri gerektirir. Planın hazırlanması sırasında bir komuta yapısının kararlaştırılması ve kabul edilmesi ve gerçek olay sırasında görüşülmek üzere bırakılmaması gerekmektedir. Kontrol güvenilir ve zamanlı bilgi ve tehdidin doğru değerlendirilmesine dayanan akıllı karar alınmasını icap ettirir ve bu yüzden etkin bir iletişim aracına muhtaçtır.

Sadece krizlerin yönetimine ayrılmış bir CMC tercih edilen bir seçenektir. Eğer bir yer sadece bu maksada ayrılmıyorsa, seçilen yer kriz zamanlarında çabucak dönüştürülebilir olmalıdır. CMC içine halihazırdaki iletişim ekipmanları kurulmalıdır. Eğer ekipmanlar başına merkez içine kurulamıyorsa, ekipmana kısa sürede ulaşılabilmesi için kolayca elde edilebilir donanımın bir envanteri tutulmalıdır.

Hem yaklaşımlar hem de fiili olanakların kendisi, sadece yetkili personelin ve ekipmanın erişimine izin verilmesini sağlamak için sıkı kontrol edilmelidir.

CMC içinde ekipmanın hizmete elverişliliği, hazır bulunma durumunu sürdürmek üzere düzenli olarak denenmelidir.

Planın Denenmesi

Bir planın denenmesinde iki temel şartı vardır:

1. Kriz yönetimi ekiplerinin müdahalelerinin denenmesi; ve
2. Planın usule ilişkin öğelerinin denenmesi.

Denemeye çeşitli kriz senaryolarına karşı yapılmalıdır. Denemenin düzenlenmesi, değişiklik geçirdikçe olayların gözlemlenmesi ve sonucunun dikkatle incelenmesiyle deneyimli kişilerden oluşan bir ekip uğraşmalıdır. Testin metodolojisi şunlarla olabilir:

- Yazılı senaryolarla 'masa üzeri' tatbikatla;
- Kuramsal kritik olayları geliştirerek 'farazi' tatbikatlarla;
- İnsan gücü ve / veya donanım kullanmadan kuramsal kritik olayları içeren 'kısıtlı' tatbikatlarla;
- Çeşitli roller oynayan insanların ve hava aracı ve diğer hizmetlerin gerçek işletimle ilgili koşullar çerçevesinde kullanılmasını içeren 'gerçek zamanlı' tatbikatlarla.

Toplam gerçek zamanlı bir tatbikata kriz yönetiminin çeşitli öğelerini içeren tüm bunlarla yılda bir yapılmalıdır.

Planın aşamaları şunlar olacaktır:

Erken Uyarı

Olay süreçlerinin, baş gösterdikçe sürekli izlenmesini . Potansiyel krizin bilincinde olunması.

Hazırlık

Kriz'e yönelmek üzere gereken acil durum hizmetlerinin intikali için iletişim hatlarının açılması.

Uygulama

'Kriz Yönetimi Ekibinin' toplanması ve krizin çeşitli öğelerine yönelmek için gerekli acil durum hizmetlerinin seferber edilmesi.

İşletimle ilgili işler

"Kuramın" fiiliyata geçirilmesi, krizin kontrolünün ele alınması.

Düzelme

Krizden olumsuz etkilenenlerin desteklenmesi ve normal işletimlere hızla dönülmesi.

Araştırma

İzleyecek araştırma için kanıt ve diğer verilerin toplanması.

Değerlendirme

Planın ve olaya müdahil olanların performansının analizi. Ek eğitim ve planın düzeltilmesi için gereken Önerilerde bulunulmalıdır.

Kriz Türleri

- Güvenlik tehditleri;
- Bir hava aracının yasadışı gaspı;
- Patlayıcıyla yapılan saldırılar – havayolu personeli ve mülkiyeti;
- Havayolu personelinin kaçırılması;
- Şantaj;
- Bombalı tehditler;
- Protesto gösterileri;
- Doğal afetler;
- Savaş;
- Toplumsal karışıklık;
- Silahlı soygun ve kaçakçılık gibi önemli suçların sonuçları.

Bu gibi olaylar havaalanı dışındaki yerlerde de oluşabilir. Muhtemel Hareket Tarzı Planı temel ilkeleri benzer olacaktır ancak çeşitli birimlerin dahil olması ve oynadıkları roller önemli farklılık gösterebilir. Bu gibi planların uygulaması şirket politikasına ve olayın olduğu Devletin yasalarına bağlı olacaktır.

Muhtemel Hareket Tarzı Planı Kontrol Listesi

- Muhtemel Hareket Tarzı Planı var mı?
- Nerede yer alıyor?
- Plandaki sorumluluklarınız ve görevleriniz nedir?
- Herhangi biriyle ilişki kurmak zorunda mısınız?
- Kimlerle?
- Telefon listesi güncel mi?
- Plan yakın tarihte denenmiş mi?
- Sorunları belirtmek ve çözmek için bir uçuş sonrası bilgilendirme yapılmış mı?
- Planı düzenli olarak gözden geçiren ve güncelleyen bir komite var mı?
- Kriz Yönetimi Merkezini kim yönetiyor?
- Hangi donanım ihtiyacı var?
- Yeterli telefon noktaları var mı?
- Bir acil durum numarası belirlenmiş mi?

- Kaç tane çağrı alabilir?
 - Ek hatlar kurulmuş mu?
 - Hafif yiyecek ve içecekler için düzenlemeler nelerdir?
 - Travma danışmanlığı gerekecek mi?
 - Basınla kim irtibat kuracak?
 - Ne kadar bilgiyi ve hangi sıklıkla verirsiniz?
-

AHM 621

Risk Yönetimi Programları İçin Öneriler

1. Risk Yönetimi

Risk yönetimi, emniyet yönetim sisteminin bir ögesidir. Risk yönetimi hem tehlike belirlenmesi hem de risk değerlendirmesi süreçlerini içerecektir. Gerekli adımları ana hatlarıyla belirten örnek bir risk yönetimi akış şeması 5. paragrafta bulunacaktır.

Aşağıda risk değerlendirmesi ve tehlike ve risk deyimleriyle ne kastedildiği tanımlanmaktadır.

Tehlike insanlara zarar ve / veya mala hasara yol açma potansiyeline sahip herhangi bir fiziki durum veya nesnedir, ve risk belirli bir süre içinde oluşan istenmeyen belirli bir hal ihtimalidir. Bu yüzden, risk fark edilen belirli bir tehlikenin hem olasılığı hem de sonucunun bir fonksiyonudur.

Risk değerlendirilmesi istenmeyen hallerin oluşma ihtimalinin (tanımlanan tehlikelerin fark edilmesi), ve neden olunan zarar ve hasarın, sonuçların ağırlığını ilgilendiren değerine göre kıymet vermeye birlikte büyüklüğünün tahmini sürecidir. Bu yüzden, iki farklı ögesi vardır: risk tahmini ve risk kıymet takdiri.

2. Tehlike Tanımlanması

Tehlike tanımlanması herhangi bir çalışma faaliyetinden, veya onunla bağlantılı olarak herhangi bir kişinin emniyet ve sağlığına yönelik doğan önemli riskleri tanımlama sürecidir. Bu risklerin nasıl doğduğunu, ve etkilenenler üzerinde nasıl tesiri olduğunu tanımlamalıdır.

Tehlike tanımlama sürecine aşağıdaki öğeler dahil edilmelidir:

- Çalışma veya görevin tanımı;
- Çalışma veya görevle bütünleşen tehlikelerin tanımlanması.

3. Risk Değerlendirmesi

Risk değerlendirme, tehlike tanımlama sürecinden belirlendiği gibi işyeri faaliyetlerinden doğan risk düzeyinin kabul edilebilir olup olmadığını, veya riski kontrol etmek veya azaltmak için daha fazlasının yapılması gerekip gerekmediğini belirleme sürecidir.

Risk değerlendirilmesi sürecine aşağıdaki öğeler dahil edilmelidir:

- Muhtemel riskin düzeyini belirleyin, yani büyüklüğünü, ve
- Risk düzeyinin kabul edilebilir olup olmadığını belirleyin (bu çalışma alanına ilişkin saptanmış ülke veya yerel mevzuata, yasalara veya sektör standartlarına atıfta bulunun).

Risk değerlendirmelerinin 'uygun ve yeterli' olması gerekir. Bu şu anlamlara gelmektedir:

- Üçüncü taraflarca yapılan yüklenici işi dahil etkilenebilecek tüm kişileri dikkate almalıdır;
- İşin niteliğine uygun olmalıdır; ve
- Belirli bir süre geçerli kalacak şekilde olmalıdır.

Bir risk değerlendirmesinde ayrıntı düzeyi aslı tehlikelerin düzeyiyle orantılı olmalıdır. Risklerin değerlendirilmesi bir kez yapıldığında ve hesaba katıldığında, günlük yaşamla bütünleşen sıradan faaliyetlerden doğan riskler gibi önemsiz riskler, faaliyet bu riskleri arttırmadıkça veya önemli şekilde değiştirmedikçe, çoğunlukla ihmal edilebilir. Gerekli adımları ana hatlarıyla belirten örnek bir risk değerlendirme akış matrisi 6. paragrafta bulunacaktır.

4. Risk Kontrolü

Tehlike tanımlaması ve risk değerlendirme bulgularının sonucu olarak alınacak önlemleri belirleyen bir sürecin tanımlanması gerekir.

Risk kontrolü çözümlerin herhangi bir birini veya bir bileşimini içerebilir. Uygulanabildiği kadarıyla, idari kontrollere tercihen mühendislik kontrolleri yapılmalıdır.

Eğer, risk kabul edilebilirse operasyon veya prosedür uygulanabilir veya devam edebilir.

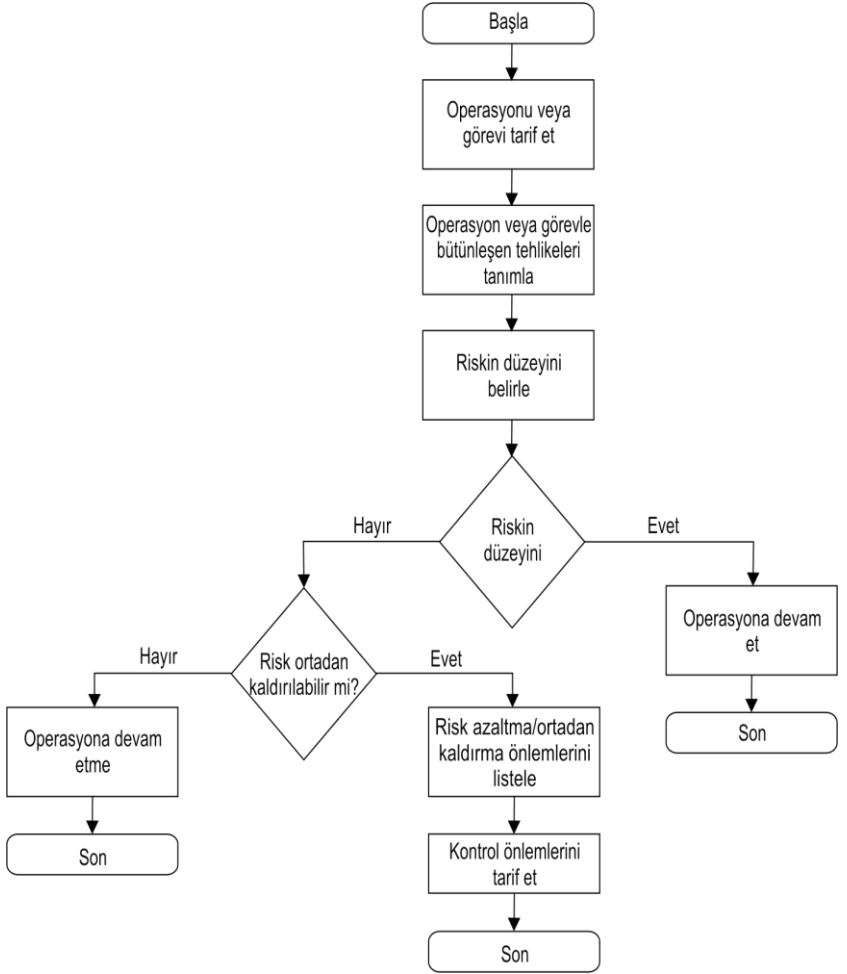
Eğer risk kabul edilebilir değilse:

- Daha fazla önlem gerektiren “riskli” faaliyetlerin listesini çıkarın;
- Riski ortadan kaldıran/kabul edilebilir düzeye indiren önlemlerin listesini çıkarın;
- İşe bir kişiyi görevlendirin ve tamamlanması için bir hedef tarih belirleyin.

İş tamamlandığında, riskin ya ortadan kaldırıldığı ya da kabul edilebilir düzeye indirildiğini belirlemek için süreci gözden geçirin. Eğer risk ortadan kaldırılamaz veya azaltılamazsa, operasyon veya prosedür uygulanmamalı veya devam edilmemelidir.

Risk değerlendirmeleri ve kontrol önlemleri belgelenmeli ve ileriki başvurular için dosyada saklanmalıdır.

5. Risk Yönetimi Akış Şeması



6. Risk Değerlendirme Matrisi

Risk Matrisi

Bir kaza/olayın oluşma

İhtimali (L) veya Olasılığı (P)

(5)	sık	(> günde 1 / < ayda 1)
(4)	ara sıra	(> ayda 1 / < yılda 1)
(3)	olası	(> yılda 1 / < 5 yılda 1)
(2)	ihtimal dahilinde değil	(> her 5 yılda 1 / < her 20 yılda 1)
(1)	nerdeyse olanaksız	(> her 20 yılda 1 / < her 100 yılda 1)
<p>15-25 değerlendirmesi (kırmızı alan): Esaslı risk, emniyet sağlanmaz. Güçlendirilmiş koruyucu önlemler acilen gerekmektedir.</p> <p>8-12 değerlendirmesi (sarı alan): Yüksek risk, emniyet sağlanmaz. Koruyucu önlemler acilen gerekmektedir.</p> <p>4-6 değerlendirmesi (yeşil alan): Orta risk, emniyet kısmen garanti edilir.</p>		

Normal koruyucu önlemler gerekmektedir.

1-3 değerlendirilmesi (beyaz alan):

Küçük risk, emniyet büyük ölçüde garanti edilir.

Kuruluşla ve personelle ilgili önlemler gerekebilir.

5	10	15	20	25
4	8	12	16	20
3	6	9	12	15
2	4	6	8	10
1	2	3	4	5
(1) önemsiz yaralanma yok veya küçük (ilk yardım tedavisi) ve / veya ihmal edilebilir mal hasarı	(2) küçük iş günü kayıyla sonuçlanan küçük yaralanma veya meslek hastalığı ve / veya küçük mal hasarı	(3) orta ciddi ama kalıcı olmayan yaralanmalar ve / veya önemli mal hasarı	(4) kritik kalıcı sakatlanma veya meslek hastalığı ve / veya büyük mal hasarı	(5) feci ölüme veya mal kaybına neden olabilir

Hasarın (D) Şiddeti (S) veya Kapsamı

AHM 630

Hava Aracına Yönelik Yer Hizmetlerinde Emniyetli Çalışma Uygulamaları

1. Giriş

1.1 Emniyet, havacılığın değişmez şartı ve ilk emridir. Hava tarafı emniyet kuralları ve prosedürleri, emniyetli hizmet verilmesini sağlar. Bu yüzden, emniyet mevzuatı anlaşılmalı ve apronda, hava aracı ile etrafında, hangarlarda ve atölyelerde daima uygulanmalıdır.

1.2 Şayet, hava aracında en ufak çizik, ezik oluşursa veya fark edilirse, teknik değerlendirme yapmak için, hemen haber verilmesi gerekir. Hava aracı, yüksek irtifada çok büyük güçlere dayanmak zorunda olduğundan, personel küçük şekil bozukluklarının bile, performansı azaltmak bir yana, ciddi kazaların doğrudan nedeni olabileceği konusunda bilgilendirilmelidir.

1.3 Her kuruluş, emniyet performans önlemlerini koordine etmeli, emniyeti geliştirmeli ve en yüksek emniyet standartlarını sürdürmek üzere sürekli iyileştirme uygulamalarına yardımcı olmalıdır.

2. Kapsam

2.1 Bu AHM'nin kapsamı, kuruluşlara, sektörün "en iyi uygulamalar" kılavuzu bilgisini sağlamaktır. Uygulandığında, hava aracına yönelik yer hizmetleri çalışmalarında kabul edilebilir emniyet standardını sağlayacaktır.

2.2 Bu AHM'nin içindeki bilginin ayrıntılı prosedürler ve uygulamalarla tamamlanması gerekmektedir.

3. Öneriler

Aşağıdakiler tavsiye edilmektedir:

3.1 Personelin doğru çalışma prosedürleri ve emniyetli iş uygulamaları; bu prosedür ve uygulamaların nedenleriyle birlikte eğitimi bir kuruluşun yapısının ayrılmaz bir parçasını oluşturur.

3.2 Eğitimde, ilgili tüm personelin koruyucu donanımını kullanılmasının ve oluşturulmuş uygulamalar ile prosedürlere uymasının kendilerine getireceği yararlar/değer vurgulanmalıdır.

3.3 Şirketler, hava aracına yönelik yer hizmetleriyle bağlantılı tüm faaliyetlerde, tüm emniyet kuralları, prosedürleri ve şartlarının uygulanmasını yürütür.

3.4 Yer hizmeti ekipmanının, apronda, özellikle hava aracının yakınında kullanılması veya çalıştırılması durumunda, personele olabilecek herhangi bir tehlikeden ve/veya hava aracı veya yüke gelecek herhangi bir hasardan kaçınmak için, özenli kullanılması gerekir.

3.5 Yetkililer, tüm apronlarda, kapılarda ve yollarda AHM 632'ye göre standart işaretlemeleri kullanır.

3.6 Hava aracına, uygulanabil mesi halinde, elektrikli/mekanik hava aracı içi yükleme sistemleri takılır.

3.7. Yer hizmetleri faaliyetlerinde, emniyetin önceliği için en az aşağıdaki önlemler alınmalıdır.

4. Hava aracı ve yükleme operasyonunda personel emniyeti

4.1 Giriş

4.1.1 İnsanın yaşamsal bir varlık ve değerli bir kaynak olması nedeniyle, emniyetini sağlamak için özel önlemlerin alınması gerekir.

4.1.2 Bagaj/malzemenin elle yükleme/boşaltması, personel yaralanmalarının temel nedeni olduğundan, elle yükleme/boşaltma personeline uygun ve yeterli risk değerlendirmesi yapılarak, yerinde kontroller uygulanmalıdır. Bu hem uzun dönemli, hem de kısa dönemli çözümleri içermelidir.

4.1.3 Personelin sağlık ve emniyetini korumak için, işyerinde belirlenen tehlikeler, aşağıdaki sırada yönetilmelidir:

- a) tehlikeyi ortadan kaldırarak;
- b) tehlikeyi azaltarak veya kontrol ederek; ve
- c) nihayet idari kontrollerle, örneğin prosedürler, eğitim, cihazlar, malzemeler, kişisel koruyucu donanım.

4.1.4 Emniyetli çalışma prosedürleri, personelin eğitimi ve gözetimi bagaj/malzemenin elle yükleme/boşaltma çalışmalarıyla ilgili "riskli" davranışları ve koşulları açıkça izlemeli/denetlemelidir.

4.2 Personelin Korunması

4.2.1 Ayak yaralanmalarını önlemek için, emniyetli ayakkabılar veya botlar giyilmelidir.

4.2.2 Gürültünün yoğun olduğu alanlarda, yani apronda, bakım hatlarında, v.s. çalışıldığında, onaylanmış kulaklıklar takılmalıdır.

4.2.3 Hava tarafına girmeleri gereken kişiler, yansıtıcı kumaş içeren ve yüksek görünürlüğe sahip giysiler giymelidir. Yüksek görünürlüğe sahip giysilerin tasarımında, kumaşında ve düzeninde, hem yerel mevzuat hem de özel çalışma koşulları (örneğin hava) dikkate alınmalıdır.

4.2.4 Hava şartlarına uygun giysiler, personelin kullanımına hazır edilmelidir.

4.2.5 Yükleme/boşaltma yapan personel ve bunlarla ilgili ekipmanı çalıştıranlar, eldiven takmalıdır.

4.2.6 Yapılan işe uygun (örneğin tuvalet temizliği) koruyucu eldiven takılmalıdır.

4.2.7 Yapılan işte sıvının "geri sıçrama" olasılığı olan yerlerde yüz koruyucu takılmalıdır.

4.2.8 Yapılan işin türüne uygun koruyucu gözlük takılmalıdır.

4.2.9 Yüzük ve künye gibi mücevherat takılmamalıdır.

4.2.10 Çabuk açılan (klipli) türde olmadıkça, boyun bağı takılmamalıdır.

4.3 Çalışma Uygulamaları

- 4.3.1 Personel, konveyör kayışında yürümemeli veya durmamalıdır.
- 4.3.2 Personel, bir yükleyicinin (high loader) arka platformu üzerindeyken, yukarı çıkmamalı veya aşağı inmemelidir.
- 4.3.3 Personel, asla hareket eden bir araçtan aşağıya veya aracın üstüne atlamaya girişmemelidir.
- 4.3.4 Personel, kendisi için oturacak yer bulunmadıkça, yer hizmeti ekipmanında taşınmamalıdır.
- 4.3.5 Hareket eden araçtaki personelin, uygun biçimde oturması gerekir ve vücutlarını araç içinde tutmalıdırlar.
- 4.3.6 Araç hareket halindeyken, personel, kaldırma platformuna binmemelidir.
- 4.3.7 Personel, baskı silindirleri veya dönme eksenleri üzerinde yürümemelidir.
- 4.3.8 Gelen hava aracı üzerindeki tüm personelin, motorların dönüşü duruncaya ve pervaneler dönmeyi durduruncaya kadar, pervanelerden, motor giriş delikleri ve egzozlarından uzak durması gerekir. Personelin, hava aracına, GPU/APU bağlaması gerekmedikçe, alandaki çarpışmayı önleme işaret ışıkları söndürülünceye kadar, hava aracına yaklaşmaması gerekir. Alandaki çarpışmayı önleme işaret ışıkları yanıkken, personelin bir hava aracına nasıl emniyetli yaklaşabileceğini ayrıntılarıyla veren, açıkça tanımlanmış bir prosedür bulunmalıdır.
- 4.3.9 Kalkan hava aracında, alandaki çarpışmayı önleme işaret ışıkları yanar yanmaz, personelin pervanelerden, motor giriş delikleri ve egzozlarından uzak kalmaları gerekir. Personelin, özel bir iş yapmaları gerekmedikçe, alanı hemen boşaltması gerekmektedir. Alandaki çarpışmayı önleme işaret ışıkları yanıkken, kalkış sürecine

dahil personelin, hava aracından nasıl uzak kalacağını ayrıntılarıyla veren, açıkça tanımlanmış bir prosedür bulunmalıdır.

4.3.10 Bagaj arabası/dolly dizisi geçerken, tesislerin çıkışları/girişlerinden uzak durmalıdır.

4.3.11 Yer hizmetleri ekipman kullanıcıları; diğer personelin, yük/paletler/konteynırların hareketiyle, hava aracının içinde ya da yükleme ekipmanı üstünde kapana sıkışmadığından emin olacaktır.

4.3.12 Bagaj arabaların yan bariyerleri dikkatlice indirilmelidir. Bagaj arabalarından fırlayan bagajdan ciddi yaralanmalar ortaya çıkmıştır.

4.3.13 Hava aracı kabinlerine, bagaj bölümü ve bölmelere girerken ve çıkarken çok dikkatli olunmalıdır. Hava aracı kabinlerine yalnızca gerektiği gibi konumlandırılmış ve emniyete alınmış ayaklıklar, basamaklar veya yükleme köprüleri kullanılarak girilecek veya çıkılacaktır. Bagaj bölümü ve bölmelere, yalnızca gerektiği gibi konumlandırılmış ve emniyete alınmış uygun kaldırma aracı, örneğin bantlı konveyör ve yükleyici, kullanılarak girilecek veya çıkılacaktır.

4.3.14 Aprona düşmüş veya apron üzerinde gözlemlenen başıboş nesnelere (FOD) toplanması ve FOD kutularına konması gerekir. Apronun yüzeyinde hava aracında veya ekipmanda hasara neden olabilecek nesnelere tutulmamalıdır. Bu gibi nesnelere örnekler şunlardır: ikram servisi atıkları, bagaj etiketleri/kayışları, çöp.

4.3.15 Personel araçla veya römorkla taşınmakta olan birim yükleme gereçleri(ULD'ler) arasında yürümemelidir. Gönderilmeyi bekleyen ULD'ler arasında da yürümemelidirler.

4.4 Taşınır Elektronik Cihazlar (PED)

4.4.1 Taşınır Elektronik Cihazlar (PED'ler); seyyar (cep) telefonlarını, seyyar telsizleri ve çağrı cihazlarını içerir. Ancak, bunlarla sınırlı değildir. Taşınır elektronik cihazların kullanılmasını düzenleyen ulusal, eyalet ve yerel yol trafik mevzuatının bulunduğu yerlerde, bu kurallar hava tarafına uygulanır. Hava tarafında, sadece şirket onaylı ve / veya şirket tarafından çıkarılan cihazlara izin verilmelidir. Kişisel koruyucu donanımın, özellikle kulaklıkları alıcının kullanılması engellememelidir ve kazara pilin çıkmasını önlemek için

uygun şekilde koruyucu bir kılıf içine koyulmalıdır. Hava tarafında, kişisel PED'lere, özel olarak yetki verilmedikçe, izin verilmemelidir.

4.4.2 Taşınır elektronik cihazların, özellikle seyyar (cep) telefonlarının kullanılması, yaya kullanıcılar da bile, dikkat kaybına neden olabilir. İletişim konuyla alakalı ve olabildiğince kısa olmalıdır.

4.5 Yükleme

4.5.1 Personel, ağırlığı değerlendirebilmeli ve kişisel fiziki kapasitelerinden fazlasını kaldırmaya veya hareket ettirmeye asla girişmemelidir.

4.5.2 Kişisel yaralanma riskini azaltmak için, her zaman bilinen kaldırma teknikleri kullanılmalıdır.

4.5.3 Parmaklar ve ellerin nesnelere arasında sıkıştırılmasını önlemek için, kaldırılmaktan ziyade tüm yük yere kaydırılmalıdır.

4.5.4 Ağır ve hantal sevkiyatların bağlanması için, sıkça kullanılan metal bantlarla bağlı yükün, elle kaldırılmasından kaçınılmalıdır.

4.5.5 Hem hava aracı tabanının ve yükün hasar görmesini önlemek, hem de ayakları ve ayak parmaklarını yaralamaktan kaçınmak için, tüm yük yere (düşürülmek yerine) yavaşça bırakılmalıdır.

4.5.6 Paletler/konteynırlar hareket ettirilirken, palet/konteynır ve taban donanımı arasına takılmaması için eller ve ayaklar tamponlar/kilitler/raylardan uzak tutulmalıdır.

4.5.7 Canlı hayvanlar yüklenip/boşaltılırken, ısırılmayı önlemek için, eller ve ayaklar taşıma kutusu içine sokulmamalıdır.

4.5.8 Hava aracına teslim edilen tek bir bagaj parçasının azami ağırlığı, önceden düzenleme yapılmamışsa, 32 kg'dan (70 libre) fazla olmayacaktır. 23 kg veya daha ağır olan tüm bagaj/yük ve posta parçaları üzerine gerçek ağırlığı gösteren "ağır" yaftaları/etiketleri konmalıdır.

4.5.9 Yolcu bagaj teslim noktalarındaki bagaj tartılarının, çanta ağırlığı 32 kg'ı aştığı zaman sesli ve görüntülü uyarıları olmalı veya bu noktalarda sınırlı bagaj bandı bulunmalıdır.

5. Yangından Korunma ve Yangın Önleme

- 5.1 Yangın önleme, yangınla mücadelede daha önemlidir.
- 5.2 İyi bakım ve temizlik esastır. Çöpün birikmesine izin verilmemeli, sadece onaylı konteynirlara atılmalıdır.
- 5.3 Yangından kuşkulandığında veya yangın olduğu öğrenildiğinde, hemen haber verilmelidir.
- 5.4 Elektrik tesisatındaki arızalar hemen haber verilmelidir.
- 5.5 Apronda veya aprondaki herhangi bir araçta, sigara içilmesine İZİN VERİLMEYECEKTİR.
- 5.6 Çelik burunlu botlar, çelik topuklar veya çivili tabanlar yasaklanmalıdır.
- 5.7 Yangınla mücadele ekipmanının, yangın alarmlarının, acil durum şalterlerinin, v.s. yeri personel tarafından bilinmelidir.
- 5.8 Yangınla mücadele ekipmanına, yangın alarmlarına, acil durum şalterlerine, v.s. erişimde engel bulunmamalıdır.
- 5.9 Park halindeki bir hava aracında yangın fark edilirse, araçtakilere hemen bilgi verilmeli ve araçtakiler tahliye edilmelidir.
- 5.10 Mümkünse, hava aracındaki kapılar ve bölmeler, v.s. kapalı olmalıdır.
- 5.11 Yer hizmetleri ekipmanlarının bir parçasında yangın çıkarsa, ya aprondaki yangın söndürücülerinden veya ekipmanın üzerindeki yangın söndürücülerden yararlanılarak kontrol altına alınmalıdır. Ekipman, olabildiğince kısa zamanda, hava aracının yakınından götürülmelidir.
- 5.12 Dökülen yakıtın yakınında ekipman çalıştırılmamalıdır.
- 5.13 Personel mevcut olan yangınla mücadele ekipmanı türlerini tanımalı ve onların kullanılması konusunda eğitilmelidir.

6. Kötü Hava Şartlarında Yürütülen Operasyonlar

6.1 Giriş

Açık havada faaliyetleri bulunan tüm sanayiler için, kötü hava şartları değişmez bir tehlikedir. Havalimanlarının açık alanları, çalışma alanının bir parçası olduğundan, özellikle hava tarafı operasyonları olumsuz etkilenir. Kötü Hava Şartları Operasyonu Planı yapılmalıdır.

6.2 Kapsam

Bu bölüm, Kötü Hava Şartları Operasyon Planına dahil edildiğinde, hava tarafı çalışma yerinde kötü hava şartlarıyla ilişkili tehlikeleri en aza indirebilen tavsiye edilmiş uygulamaları sunmaktadır.

6.3 Hava Tanımları

Şiddetli /devamlı rüzgârlar- Gerek durmaksızın olan, gerekse saatte 75 km'yi (40 knot) aşan, ani ve sert hızla esen rüzgârlardır.

Şimşek/Yıldırım – Buluttan yere doğru hareketi olduğu kadar, buluttan buluta doğru hareketi de içerecektir.

Düşük görüş şartları – Görüş uzaklığının, tipik olarak 800 m'nin (1/2 mil) altında olduğu yağmur, kar, kum fırtınası veya sisi içerecektir.

Yer buzlanma koşulları – Yüzey sıcaklıklarının/rüzgârın soğutmasının donmaya neden olabildiği zamanların yanı sıra, yüzeyde ve hareket alanlarında kar ve buzun varlığını kapsayacaktır.

6.4 Kötü Hava Şartlarının Tahmini

Kötü Hava Şartlarının ne zaman sizin iş sahanızı etkileyeceğini bilmek, yaralanmalar ve hasarın önlenmesinde kilit önem taşıyan bir öğedir. Aşağıda, yaklaşan hava konusunda, zamanında bilgi edinmek için bazı metotlar verilmektedir:

- Yurtiçi Hava Tahmini;
- Ulusal Meteoroloji Hizmetleri İkazları;
- Yerel TV ve radyo yayınları;
- Pilot raporları;
- Havalimanı kulesi gözlemleri;

- Ramp kulesi gözlemleri;
- Yerel arama cihazları.

Şimşek durumunda; fırtınaları izleyen ve sayan, her şimşek çakmasının yerini saptayan, atmosfer koşullarına dayanarak şimşek çakmasının potansiyelini belirleyen otomatik arama sistemleri bulunmaktadır.

Bu sistemlerin izlenmesi ve yorumlanması gerekmektedir. Görsel gözlem yanında çeşitli algılama metotlarını birleştiren sistemler en etkin olanlardır.

6.5 Kötü Hava Şartları Bildirimi

6.5.1 Bildirim Safhaları

6.5.1.1 Şiddetli Rüzgârlar

Şiddetli rüzgâr olması halinde, ölçümlerin alınması bir çok hazırlığı gerektirdiğinden, erken “Uyarı”nın verilmesi daha iyidir.

6.5.1.2 Şimşek

Şimşek çakması için bildirim süreci 3 safhaya bölünebilir:

Alarm – Operasyon yerinizden 8 km'yi (5 mil) aşan uzaklıkta, şimşek çakmaları saptandı.

Duran/ara veren faaliyet - Operasyon yerinizden 5 km'yi (3 mil) aşan uzaklıkta, şimşek çakmaları saptandı.

Tehlike Geçti - Şimşek çakmaları 5 km'nin (3 mil) ötesine gitti ve operasyon yerinizden uzaklaşmakta.

Yukarıda atıfta bulunulan uzaklıklar, yerel iklim parametrelerine dayanarak değişebilir.

6.5.1.3 Düşük Görüş Mesafesi ve Yer Buzlanması

Düşük görüş mesafesi ve yer buzlanması koşulları, çeşitli tipteki hava olaylarıyla birleşebildiğinden, bildirim safhalarının belirli hava kalıplarıyla koordineli olması gerekecektir.

6.5.2 Bildirim Metotları

Kötü Hava Şartlarının gelmekte veya yakında olduğu haberinin tüm personele yayınlanması bir sorundur. Bu yüzden, tüm kuruluşların bildirim süreciyle entegre olması gerekir. Bir veya daha fazla sayıda sistem kullanılabilir:

- Telsiz– İşçilerle birlikte görev yapan ve telsizli ekip şeflerinin, haberi herkese yayabileceği küçük alanlarda işe yarar.
- Görsel – Yapıların üzerinde olan ve içeriye sığınmanızı belirten ışıklar başka bir metottur. Bu ışıkların, geri planla karışmayacak veya diğer ışıklarla karıştırılmayacak şekilde, belirgin olması gerekir. Bazı havalimanları çeşitli ve farklı renkte ışıklar kullanmaktadır; tehlike geçti için Yeşil, uyarı için sarı, sığınma uyarısı için kırmızı. Tek ışık sistemi için, diğer ışıklarla karıştırılması olasılığı daha düşük olduğundan, yanıp sönen mavi ışık kullanılabilir. Bu ışıkların nasıl ve kimin tarafından harekete geçirileceğinin de dikkate alınması gerekmektedir.
- Sesli – Kornalar veya sirenler de kullanılabilir, ancak, motor ve ekipman gürültüsü nedeniyle, işitilebilir olmaları gerekir.

6.6 Kötü Hava Şartları Yakında Olduğunda Ne Yapılmalı

6.6.1 Genel

6.6.1.1 Kötü Hava Şartları Planını harekete geçirin ve etki altında olan tüm personele duyurun.

6.6.1.2 Yer operasyon ve bakım yöneticileriyle, hava tahminini ana hatlarıyla belirtmek ve kaynakları gözden geçirmek için toplantı yapın.

6.6.1.3 Dispeç, yolcu hizmetleri ve planlama gruplarına, çalışmaların kesintiye uğrayabileceğini bildirin.

6.6.1.4 Hava durumunu izlemeye ve duyurmaya devam edin.

6.6.2 Şiddetli Rüzgârlar

6.6.2.1 Şiddetli rüzgârlar gelmeden önce, aşağıdaki tüm işlemlerin yapılmasının ne kadar zaman alacağını belirleyin.

6.6.2.2 Tüm personelin, yaklaşan hava durumunu öğrenmesini sağlayın.

6.6.2.3 Hava Aracını Emniyete Alın

Gövde imalatçısının prosedürlerine göre, ek takozlar kullanılarak ve/veya hava aracı park frenlerini çekerek ve/veya yere sabitleyerek ve/veya hava aracına safra (ağırlık) alarak, hava aracı gereken şekilde emniyete alınmalıdır.

Hava aracındaki tüm yük ağırlarını emniyete alın ve tüm yük kapılarını kapayın. Tüm hava aracı kabin kapılarını emniyete alın (Not: Ek güç kaynağının (APU)/paketlerin çalıştığı veya işlenmiş dış hava kaynağının (ASU) bağlı olduğu yolcu kabin kapılarının emniyete alınması hava aracına basınç uygulayabilir).

Pilot kabininin pencerelerini kapayın. Tüm servis panolarını kapatın.

Kumanda yüzeylerini, hava aracı bakım el kitaplarına uygun olarak kilitleyin.

Havanın, serbest hareket eden burun tekerleklerini döndürmesini önlemek için, hava aracı burun iniş takımları burma bağlantılarını emniyete alın.

Towbarı askıya alın, mümkün olduğunda römorkları birbirine bağlayın ve yedek pimleri takın.

Zaman imkan verirse ve park alanları müsaitse, hava aracını hangara götürün.

Eğer hangarlar müsait değilse, hava aracını, üzerine uçabilecek yapılardan uzağa park etmeyi göz önüne alın. Yukarıdaki tüm emniyete alma tekniklerini kullanın ve mümkünse hava aracının yüzünü rüzgâra döndürün.

6.6.2.4 Körükler

Havalimanı elektrik kablolarını toplayın.

Tüm kapıları kapatın, körükleri geri çekin, indirin ve tekerleklerini emniyete alın.

Körüklerin yüzleri rüzgâra karşı olacak veya terminale yakın ve dik olacak şekilde konumlandırın veya yere bağlanacak bir mekan varsa oraya yerleştirin ve yere bağlayın.

Başıboş donanımı kaldırın. Örneğin; seyyar merdivenler, FOD kutuları.

6.6.2.5 Yer Hizmetleri Ekipmanı

Gereksiz yer hizmetleri ekipmanını, hava aracından kaldırın.

Ekipmanı, hava aracından uzağa ve olası hava aracı hareketi yolunun dışına yerleştirin.

Mümkünse, ekipmanı içeri istifleyin. Dışarıda bırakılan tüm ekipmanın frenleri çekilerek, emniyete alınması gerekir, yük arabaları veya çekme arabalarının bağlarını, her arabanın kendi freniyle tutulması için çözün veya onları yerinde tutmaya yardımcı olması için bir araca tutturun. Tüm konteynırların, çekme arabaları veya taşıyıcılar üzerine, kapıları kapalı veya brandaları emniyete alınmış şekilde bağlanmasını sağlayın. Tüm boş serbest konteynırları, hava aracı etrafındaki alanlardan kaldırın. Mümkünse, onları birbirine ve / veya sabit bir yapıya bağlayın veya içeriye depolayın. Çalışma tezgahlarını, varsa bağlama parmaklıklarına, çitlere veya başka emniyetli donanıma zincirleyerek emniyete alın. Eğer, o şekilde donanımlıysa, vidalı krikoları indirin.

Tüm yükseltilebilen ekipmanı alçaltın (örneğin, yükleyiciler, basamaklar, ikram servis araçları v.s.) ve dengeleyicileri açın.

Başıboş ekipmanı kaldırın. (örneğin, takozlar, koniler, seyyar merdivenler v.s.)

6.6.2.6 Bagaj ve Yük

Tüm bagaj ve yük personelinin koşullardan haberdar olmasını ve hava aracına ya da dışarıya biriktirmek üzere yük getirmeye devam etmemesini sağlayın.

Mümkünse, bavulların istiflenmesi için bagaj odalarını kullanın. Tüm yükü, yukarıdakilerle aynı şekilde emniyete alın.

Posta ve yük tesisleriyle ilişkiye geçin ve yüklenmemiş sevkiyatı ve postayı geri döndürün.

6.6.2.7 Hava Aracının Temizliği

Tüm ikmal malzemelerini ve ekipmanını yerine yerleştirin. Ekipman veya çöpü, yolcu merdiveni basamaklarında bırakmayın.

Araçları, hava aracı park alanlarından uzaklaştırın. Serbest malzemenin rüzgârla etrafa sürüklenmesini önlemek için, temizlik araçlarının kapılarını kapalı tutun.

Tuvalette ve su tankerlerindeki hortumları yuvalarına yerleştirin.

6.6.2.8 Tesisler

Tesislerdeki personelin, yaklaşan kötü havadan haberdar olmasını sağlayın. Elektrik kesintisi veya tesis onarımı yapılması olasılığına karşın, ihtiyaç için tesislerdeki personeli beklemeye alın.

Dışarı açılan tüm kapıları kapayın. Tüm çöp tenekeleri ve çöp kutularını emniyete alın.

6.6.2.9 Yolcu Emniyeti

Tüm yolcu hizmetleri personelinin, hava olayı hakkında güncel bilgiye sahip olmasını sağlayın.

Yolcuları terminalde emniyetli alanlara almak için hazırlanın. Hava alarmı safhalarında, yolcu uçağa iniş/inişlerine ara verilmesi gerekebilir.

6.6.2.10 Uçuş Mürettebatı

Pilotlara, beklenen şiddetli rüzgâr nedeniyle tüm park halindeki hava araçlarında frenlerin çekileceğinin bildirilmesini sağlayın.

6.6.2.11 Vardiya Değişimi

Göreve gelen tüm personelin kötü hava şartları planınızın yürürlükte olduğunu öğrenmesini sağlayın.

6.6.3 Işıklandırma

Bir ALARMIN alınmasında:

DURDURMA aşaması için hazırlık yapın. Açık alanlarda gereksiz faaliyetlere ara verin.

Statik yüklerin birikmesini önlemek için yakıt ikmal basınçlarını azaltın.

Yüksek iletkenliğe sahip ekipmanı kullanmaktan kaçının.

DUR EMRİNİN alınmasında:

Yakıt ikmalini durdurun.

Kulaklıklı alıcıyla (head set) hava aracı iletişimini kesin.

Tüm ramp faaliyetini durdurun ve rampı boşaltın.

Personel, bina içine veya metal gövdeli araçların içine sığınmalıdır. Hiç kimse, hava aracının herhangi bir kısmına, körükleri altına, lamba direkleri ve çitlerin yakınına, ağaçların altına sığınmamalıdır.

Tüm yolcu hizmetleri personelinin, hava olayı hakkında güncel bilgiye sahip olmasını sağlayın.

Eğer, yolcular hava aracına binmeye başlamadıysa, yolcuları yolcu giriş kapısının bekleme salonlarında bekletin. Eğer, hava aracına binilmeye başlandıysa, süreci durdurun ve hava aracına binmiş olan yolcuları hava aracında bırakın. Eğer, hava aracı yeni indiyse, yıldırım alarmı kaldırılıncaya kadar, yolcu, giriş kapısının uzağında tutulmalıdır.

6.6.4 Düşük Görüş Şartları

6.6.4.1 Tüm gereksiz ekipman, manevra alanını terk etmelidir.

6.6.4.2 Düşük görüş uzaklığındaki çalışmalar sırasında, yalnızca asgari gerekli olan ekipmanın hava tarafında bulunmasına izin verilmelidir.

6.6.4.3 Ekipman çalışma hızının önemli oranda düşürülmesi gerekir.

6.6.4.4 Düşük görüş uzaklığındaki çalışmalar sırasında, motorlu ekipman tüm seyir ışıklarını yakmalıdır.

6.6.4.5 Ekipmanı kullananların, tüm kavşaklarda ve araç/apron taksi şeridi geçişlerinde ekstra dikkat göstermesi gerekir.

6.6.4.6 İzin verilen yerlerde, taksi yollarından, sadece ATC açıklığı bırakılarak geçilmelidir.

6.6.4.7 Görüş uzaklığı düşük olduğunda, araç kullananlar, aracın ön camının temiz olmasını sağlamak için ek özen göstermelidir.

6.6.5 Yer Buzlanması

6.6.5.1 Hem yer, hem de ekipman üzerindeki çalışma yüzeyleri, yer buzlanması koşullarının oluştuğu süreler boyunca, özellikle, tehlikeli olacaktır.

6.6.5.2 Yer buzlanması koşulları tahmini yapıldığında, çalışabilmesi ve operasyonun güvenliğini sağlamak için, ekipmanda özel hazırlık yapılması gerekecektir.

6.6.5.3 Mümkün oldukça, ekipman üzerinde ve çalışma yüzeylerinde kar ve buz oluşumları, operasyona başlamadan önce temizlenmelidir.

6.6.5.4 Personel, faaliyetler için ek zaman ayırmalı, daha yavaş sürmeli ve ekipmanı durdurmak için daha büyük mesafe bırakmalıdır.

6.7 Yıldırım Emniyeti

6.7.1 Genel

Genel olarak, eğer yıldırım görülebiliyorsa ve / veya gök gürlemesi duyulabiliyorsa risk var demektir.

Yetkililere önlem almalarını bildiren şiddetli rüzgâr, sağanak ve bulutla kaplanma çoğunlukla, fiili yıldırım düşmesinin habercisidir.

Birçok yıldırım kazası, insanlar bu tahmini belirtileri göz ardı ettiğinden, başlangıçta, fırtına yaklaşırken oluşur. Keza, birçok yıldırım kazası algılanan tehdit geçtikten sonra oluşur.

Yıldırım tehdidi genel olarak, son gök gürlemesinden sonra zamanla azalır, ama 30 dakikadan fazla kalmaya da devam edebilir.

Gök gürültülü fırtınalar, alanda ama tepede değilse, hava güneşli, yağmıyor veya açık gökyüzü görünüyorsa bile yıldırım tehdidi mevcut olabilir.

Yıldırımın, daima bir fırtına bulutundan kaynaklandığını ve onunla bağlantılı olduğunu, ama fırtına bulutu hücrelerinin kenarından millerce uzağa düşebildiğini unutmayın. Kabul edilebilir çalışmama süresi, yıldırımın maruz kalınan riskle dengelenmektedir.

6.7.2 Yıldırımdan Korunma

Yıldırımdan korunmanın amacı kişileri, binaları ve içindekileri veya genel olarak yapıları yıldırımın etkilerinden belirli bir kabul edilebilir düzeyde korumaktır. Teknik ve ekonomik kısıtlamalar içinde görülen %100 korunma düzeyi yoktur. Yıldırımdan korunma, yıldırım boşalmasının oluşumunu önlemeyi amaçlamaz, bunun yerine nesnelere uzaktan yıldırım boşalmasıyla doğrudan çarpılmasını veya etkilenmesini önlemeyi planlar.

Yıldırım tehdidinde, hiçbir yer mutlak güvenli değildir, bununla birlikte, bazı yerler diğerlerinden daha güvenlidir, örneğin, terminal binalarının içi, tamamen kapalı madeni araçlar veya emniyet sığınakları.

6.7.3 Personel Emniyeti

Yıldırım düşmeleri sırasında personel şunları yapmamalıdır:

- Kapalı araçlardan çıkmak.
- Hava aracına bağlı kulaklı alıcı (head set) kullanmak.
- Taşınır elektronik cihazları kullanmak, örneğin, açık alanlarda veya pencerelerin önünde cep telefonları, çağrı cihazları, alıcı verici telsizleri.
- Açık alanlarda veya hava aracının altında durmak.

- Uzun bir ağacın altına sığınmak.
- Patlayıcı veya parlayıcı malzeme yüklemek veya boşaltmak.

7. Hava Aracına Takoz Konulması

7.1 Takozlar, yüksek görünürlüğe sahip bir renkte olmalı veya yüksek görünürlüğe sahip işaretlemelerle belirtilmelidir.

7.2 Takozların şekli, lastiklerin temas edeceği noktalarda yaklaşık 45° açıyla, üç köşeli olmalıdır.

7.3 Takozlar, uygun bir sürtünme katsayısına sahip ve yeterli sertlikteki bir malzemedir yapılmış olmalıdır.

7.4 Takozlar, takoz konulması gereken tekerleğin(lerin) tam enini kaplayacak uzunlukta olmalıdır.

7.5 Takozların yüksekliği, tekerleğin büyüklüğü ve lastiğin tipiyle ilişkili olmalıdır.

7.6 FOD nedeni olmamaları için, takozlar kendilerine ayrılan bir alanda saklanmalıdır.

7.7 Personel, yaralanmaya neden olabilecek kızgın frenler ve uzantılar, iniş takımı kapıları ve anten gibi hava aracı tekerlekleri yakınındaki tehlike alanlarından haberdar edilmelidir.

7.8 Takozlar, bir hava aracında, gövde imalatçısının talimatlarına göre konumlandırılmalıdır.

7.9 Hava aracı ana iniş takımlarına takoz konulması, doğrudan önden ve arkadan yaklaşma yolunu kullanarak, dış lastiklerin önüne ve arkasına takozları yerleştirerek yapılmalıdır.

7.10 Gelen bir hava aracına takozların yerleştirilmesinin, yalnızca motor dönüşü durunca, çarpışma önleyici ışıklar söndürülünce ve sorumlu kişi tarafından, hava aracına yaklaşmak için geçiş izni verilince yapılması gerekir.

7.11 Takozlar, konumlandırıldığında, tekerleğin aksına paralel ve lastiklere yalnızca hafif değiyor olmalıdır.

7.12 Şiddetli rüzgâr koşulları halinde, hava aracını emniyete almak için, ek takoz konulması/diğer önlemler gibi tedbirler alınmak zorundadır.

7.13 Sorumlu kişi tarafından hava aracına yaklaşmak için geçiş izni verilinceye kadar, takozlar hava aracından kaldırılmamalıdır.

7.14 Kullanıldıktan sonra takozlar, kendilerine ayrılan bir saklama alanına götürülmelidir.

8. İşaret Konilerinin Kullanılması

8.1 Hava aracına “koniler konulmasının” maksadı, hava aracı üzerinde, yer hasarına müsait belirli alanlar çevresinde, bir emniyet tamponu yaratmaktır.

8.2 Konilerin tasarımı aşağıdaki gibi olmalıdır:

- Şekli koni biçiminde
- En az 750 mm (28.5”) yükseklikte
- En az 4.53 kg (10 lb) taban ağırlığına sahip
- Yansıtıcı şeritlerle turuncu renkli.

8.3 Koniler şu şekilde konumlandırılmalıdır:

- Her kanat ucunda
- Tüm kanatta takılı motorların önünde
- Bir hava aracı üzerinde, yer hizmetlerinin verilmesi sırasında ekipmanın normal akışıyla kesişen diğer alanların önüne
- Hava aracının yakınlığının ramp trafiği akışına tesir edebileceği alanlara, örneğin kuyruk/araç yolu
- Hava aracı park konumunu aldıktan hemen sonra kanat uçlarına
- Hava aracına yaklaşmak için geçiş izni verilince, hava aracı etrafındaki diğer alanlara
- “Korunan” alandan koninin tasarlanan maksadı azalmayacak şekilde bir uzaklığa.

8.4 Koniler aşağıdaki gibi kaldırılmalıdır:

- Hava aracının azami korunmasını sağlamak için, hava aracının kalkmasından hemen önce.
- Kullanıldıktan sonra kendilerine ayrılan bir saklama alanına.

9. Yer Hizmetleri Ekipmanının Kullanılması

9.1 Yalnızca yeterli eğitim almış, ehliyetli ve yetkili personelin ekipmanı kullanmasına izin verilmelidir.

9.2 Personelin, elde tutulan taşınır elektronik cihazları kullanırken, motorlu taşıtları ve ekipmanı kullanmaması gerekir. Bu gibi cihazlar, ya kişisel ya da takılı uygun bir “Eller Serbest” cihazı bulunmadan kullanılmamalıdır.

9.3 Ekipman, sadece tasarlanan maksadı için kullanılmalıdır.

9.4 Ekipman, asla taksi yapan hava aracının veya binen ve inen yolcuların yolunun içinde hareket etmemelidir. Hava aracı ve yayalar daima geçiş hakkına sahip olmalıdır.

9.5 Apron ekipmanı, hava aracının park konumuna varmasından önce uygulanan park etme frenleriyle ekipman tahdit hattının arkasında konumlanacaktır.

9.6 Körük, hava aracının varışından önce tamamen katlanmış konumda olacaktır.

9.7 Körüğün konumlandırılması sırasında, sadece körük görevlisi körüğün başında olacaktır. Emniyet nedenleriyle, diğer tüm personelin köprünün başından yeterli uzaklıkta durması gerekir.

9.8 Hava aracı tam duruncaya, takozlar konuluncaya, motorlar kapatılıncaya (nota bakınız) kadar, çarpışma önleyici işaret ışıkları söndürülünceye ve mevcutsa, yer/pilot kabini bağlantısı kuruluncaya kadar körükler dahil ekipmanın hava aracına doğru hareket etmemesi gerekir. Not: Motorun kapatılmasından önce dışarıdan elektrik bağlanması gerekebilir.

- 9.9 Ekipmanın hava aracıyla ara bağlantısında, AHM 904'de belirtilen tehlikeli alanlar dikkate alınmalıdır.
- 9.10 Ekipman, hava aracından uzağa park ettiğinde veya hava aracında konumlandığında, vites kolu park konumunda veya boşta olarak park frenlerini çekecektir.
- 9.11 Yer hizmetleri ekipmanı, mekanik açıdan iyi durumda olmalıdır.
- 9.12 Ekipman, bir hava aracına yaklaşırken veya ayrılırken, yürüme hızından daha hızlı sürülmemelidir.
- 9.13 Eklentilerin bağlantı elemanları/körükleri ve platformları doğru şekilde konuşlandırılmalıdır.
- 9.14 Konveyörlerin, yükleyicilerin ve diğer kaldırma cihazlarının korkuluklarının, bunlar kullanılırken kaldırılmış konumda olması gerekir.
- 9.15 Hava aracı yolcu kapısıyla çakışan yer hizmetleri ekipmanının (örneğin, yolcu merdiveni, ikram servisi araçları, v.s.) ekipman yerinde ve emniyet parmaklıkları açılmışken, hava aracı kapılarının açılmasına/kapanmasına izin vermeye yetecek genişlikte platformları bulunmalıdır.
- 9.16 Yükleyiciler üzerinde, kılavuz ve emniyet raylarının gerektiği gibi konuşlandırılması gerekir.
- 9.17 Ekipman üzerine takıldığında, dengeleyiciler açılmalıdır.
- 9.18 Herhangi bir yer hizmetleri ekipmanının hareketinden önce, yürüyerek etrafının kontrol edilmesi gerekir.
- 9.19 Ekipman üzerindeki hortumlar veya kablolar, birim hareket etmeden önce güvenli şekilde yuvasına yerleştirilmelidir.
- 9.20 Yükseltilebilen ekipmanın, nihai konumlanma hariç, yükseltilmiş konumda sürülmemesi gerekir.
- 9.21 Bagaj/yükün, özellikle bu amaçla tasarlanmamış ekipman üzerinde taşınmaması gerekir.

9.22 Bagaj arabaları üzerindeki ağır parçalar, dengeyi sağlamak için, alta ve ortaya konarak dengeli istiflenmelidir. Yükün dışarı düşmesini önlemek için tüm kapılar, geçitler ve perdeler emniyete alınmalıdır.

9.23 Bagaj arabalarının ve dollylerin hareketi, elle idare edilen ekipmanla çok basittir. Bununla birlikte, bir çok yaralanmalara yol açmıştır ve ilave dikkat gösterilmelidir.

9.24 Yüklü taşıyıcılar ve dollylerin yüklerinin hareket etmemesi için, yükün ekipmanın üstüne veya aşağıya aktarılması hariç, kilitler, tespit parçaları, parmaklıklar veya kayışlarla HER ZAMAN emniyete alınmış olması gerekir. Tüm kilitler, tespit parçaları, parmaklıklar veya kayışlar her zaman kullanılmadan önce kontrol edilmelidir.

9.25 Bagaj arabası/ dolly dizileri, köşelerde “içeri sürüklenme” veya “dönüş yarıçapını kısaltma” eğilimindedir. Bu yüzden, sürücüler bir engeli geçmeden önce veya geçtikten hemen sonra dönüş yapmaktan kaçınmalıdır.

9.26 Hizmet dışı ekipman, “Hizmet Dışı” etiketiyle açıkça etiketlenmeli ve hemen onarım/bakım bölümüne gönderilmelidir.

9.27 Ekipmanı, konumuna getirirken, araçlar, hava aracı, diğer ekipman ve tesisler arasında yeterli açıklık olmasına özel özen gösterilmesi gerekir.

9.28 Çalıştıran kişinin görüş açısı sınırlı olduğu zaman (ekipmanın belirli parçalarının hava aracına doğru veya geri uzaklaşırken konum almasıyla olduğu gibi) kılavuzluk edecek bir kişi kullanılmalıdır.

9.29 Yer hizmetleri ekipmanına kılavuzluk etmek için standart el işaretlerinin (bakınız AHM 917) kullanılması gerekir.

9.30 Kılavuzluk edecek kişinin emniyet açıklıkları konusunda doğru karar verilebilecek ve her zaman görülebilecek/aracı kullanana işaretleri iletebilecek şekilde konum alması gerekir. Eğer kılavuzluk edecek kişiyle göz teması kaybedilirse, sürücü hemen duracaktır.

9.31 Elektrikli/motorlu ekipman çalışır durumda olduğunda, bir görevlinin acil durum kumandalarına kolay erişim mesafesi içinde

bulunması gerekir. Dış acil durum kumandaları olmayan araçlar, başında kimse olmadan, durma alanında motorları çalışır durumda bırakılamaz. Kullananın her zaman sürüş konumunda, kumandada kalması gerekir.

9.32 Motorlu ekipman, ekipman tahdit alanına girmeden önce ve yine hava aracı yanına varmadan önce, son bir fren kontrolü olarak tam bir duruş yapmalıdır.

9.33 Ekipman üzerinde koruyucu lastik tamponlar, (örneğin yolcu merdiveni, yükleme köprüleri (high loader), taşıyıcı bantlar (konveyör), ikram servis araçları) hasarı önlemek için ve servis hizmetlerinin verilmesi sırasında, hava aracının yerleşmesine olanak tanımak için, hava aracı gövdesine bastırılmamalıdır.

9.34 Yükleme tamamlandığı zaman, tüm yükleme ekipmanını hava aracından iyice uzaklaştırarak başka yere götürün.

9.35 Yer hizmetleri ekipmanını, bir hava aracı kabin giriş kapısından kaldırmadan önce, kapısının kapanmış ve yetkili bir kişi tarafından emniyete alınmış veya koridordan birinin düşmesini önlemek için tasarlanmış bir tahdit aracının kapı açıklığının bir yanından öbür yanına yerleştirilerek emniyete alınmış olduğundan emin olunması gerekir (örneğin, tam genişlikte kapı filesi çengel noktalarına tutturulmuş, v.s.). Tek bir bant bu ölçütü karşılamaz. Ekipmanı kaldırmadan önce, ekipmanı kullanan kişi, hava aracı üzerindeki herhangi bir personele ve / veya hava aracı etrafında operasyondan sorumlu kişiye, ekipmanın kaldırılacağı bilgisini vermelidir. Kabin mürettebatının, hava aracının üzerinde bulunduğu ve hava aracı kapılarının kapatılmasından sorumlu olduğu durumlarda, yer hizmeti personelinden birinin yardımcı olmasını talep etmesi gerekir. Yer hizmeti personeli, kabin kapısı kapatılıncaya, yerine oturuncaya ve tamamen mandallanıncaya kadar, kapının hemen dışındaki alandan ayrılmamalıdır. Giriş ekipmanı, o zaman kaldırılabilir.

9.36 Bir körüğün, hava aracından ayrılmasından önce, körük platformunun ön açıklık alanının bir yanından diğerine uzanan bir emniyet işaretinin konması gerekir.

9.37 Kalkış için gerekli olanlar hariç, tüm ekipman, hava aracı geri itiş başlanmadan önce, ekipman tahdit hattının arkasında konumlanacaktır.

9.38 Körük, hava aracının kalkışından önce tahsis edilen park konumunda tamamen katlanmış olacaktır.

9.39 Açık giriş kapısı alanında, ekipmanın, hava aracının emin hareketine izin verecek şekilde konumlandırılması gerekir.

9.40 GSE Operasyonu için Kılavuz El İşaretleri

9.40.1 Herhangi bir olası anlaşmazlığı önlemek amacıyla, GSE'ye yol gösterilmesi için, standart hava aracı yer kılavuzu işaretleri, AHM 631'de gösterildiği gibi, kullanılacaktır. Sadece, GSE hareketiyle alakalı olduğundan, AHM 631'de gösterilmeyen bazı işaretler bulunmaktadır ve bunlar aşağıda 9.40.5 – 9.40.7'de açıklanmaktadır.

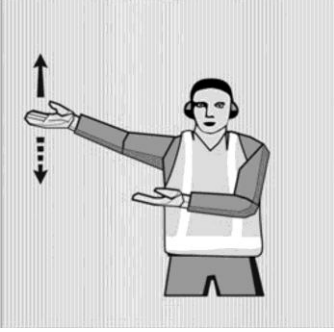
9.40.2 Herhangi bir karışıklığı önlemek amacıyla, belirli bir manevra için kılavuzluk edecek kişi, açıkça tanımlanmış olacak ve prosedürün başından sonuna tek sorumlu kişi olarak kalacaktır.

9.40.3 Kılavuzluk yapan kişi, ekipmanı kullananla manevranın başından sonuna kadar sürekli göz temasını koruyacak şekilde konumlandırılacaktır. Eğer, ekipmanı kullananla kılavuzluk yapan kişi arasındaki göz teması kaybedilirse, çalışmanın göz teması yeniden kurulana kadar durdurulması gerekir.

9.40.4 Uçuş mürettebatıyla olabilecek herhangi bir karışıklığı önlemek için, tüm hava aracı marshallingi tamamlanana kadar, GSE çalışması için el işaretleri kullanılmayacaktır.

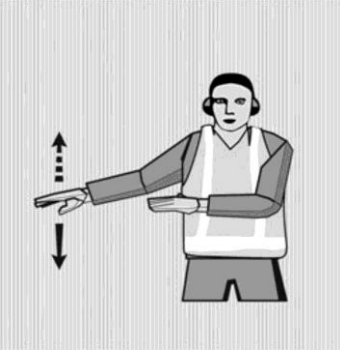
9.40.5 Kaldır

Her iki kolu ekipmana doğru avuçlar yukarı dönük olarak uzatın, el hareketi içeri yukarı yönde.



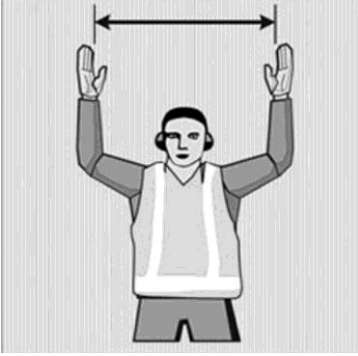
9.40.6 İndir

Her iki kolu ekipmana doğru avuçlar aşağı dönük olarak uzatın, el hareketi içeri aşağı yönde.



9.40.7 Mesafeyi belirtmek

Eller arasında gösterilen mesafe mevcut mesafe miktarına denk gelir. Mesafenin kapandığını belirtmek için elleri birlikte hareket ettirin.



10. Hava Aracı Yükleme/Boşaltma Operasyonları

10.1 Aşağıdakiler nedeniyle oluşabilecek hasarı önlemek için, özel önlemlerin alınması gerekir:

- Yükün, hava aracı ambar yükleme sınırlarını aşması;
- Yükü, yere yetersiz bağlamak ve ayırma ağırları ile kapı ağlarının bağlanmaması;
- Yükü, yolcu kabininde koltukların üzerine yüklemek;
- Kapının yanlış açılması veya kapanması ve şiddetli rüzgâr koşullarında, yük kapılarının çalıştırılması;
- Kuyruk desteği veya burun tekerleği ağırlığını, verildiyse, kullanmamak;
- İkrım servisi ekipmanının kötü yönetimi.

10.2 Yükleme veya boşaltma çalışmaları sırasında, hava aracının yukarı veya aşağı dikey hareketi olabilir, Yer hizmetleri ekipmanı hava aracında konumlandırılırken/çalıştırılırken, bu hareket için tam pay bırakılmalıdır.

10.3 Yükleme ve boşaltma çalışmaları sırasında, kapılara veya kapı boşluklarına hasar vermektan kaçınmaya dikkat edilmesi gerekir.

10.4 Verildiğinde, kapı eşığı koruyucusunun takılması gerekir.

10.5 Doğru ağırlık ve denge şartlarını sağlamak için, dökme veya ULD parçaların hava aracına yüklenmesinin, yazılı yük talimatlarına göre yapılması gerekir.

- 10.6 ULD'ler yüklenirken, yükleme talimatlarıyla birim numarası karşılaştırılarak kontrol edilmelidir.
- 10.7 Sızıntının veya başka bir şekilde hasarlı kalemlerin ortaya çıkartılması için, yüklemeye önce ULD'ler dahil yükün durumu kontrol edilecektir. İçindekilerin sızıntı yaptığına dair herhangi bir belirti olan kalemlerin veya ULD'lerin YÜKLENMEMESİ GEREKİR. Hasarlı tehlikeli yüklerin YÜKLENMEMESİ GEREKİR.
- 10.8 Ambalajın bütünlüğünün olumsuz etkilenmemesi için Tehlikeli Maddeler özel dikkat gösterilerek yüklenmelidir. Tehlikeli Maddelerin yüklenmesi ve istiflenmesinde tüm öngörülen ulusal ve uluslararası mevzuata/standartlara, örneğin IATA DGR'a, uyulması gerekmektedir.
- 10.9 Kötü ambalajlanmış sevkiyat gözlemlendiğinde, dikkatli davranın. İçindekilerin etrafa saçılması ve yaralanmalara neden olması önlenmelidir.
- 10.10 Etrafa saçılan malzeme, hava aracı ambarında veya kablo tesisatında hasara yol açabileceğinden, herhangi bir türden etrafa saçılma hemen haber verilmelidir.
- 10.11 Şayet, tehlikeli yük içeren bir koli hasar gördüyse veya sızıntı yaptığı fark edilirse, taşıyıcının mevzuatına uygun olarak hemen önlem alınması gerekir.
- 10.12 Islak yük sevkiyatlarından veya canlı hayvan atıklarından hava aracı içinde oluşan döküntünün hemen haber verilmesi gerekir.
- 10.13 Aprondaki herhangi bir döküntünün, örneğin yakıt, yağ, hidrolik sıvılar, v.s. hemen haber verilmesi ve alanın temizlenmesi gerekir.
- 10.14 Büyük ve ağır parçalar, kargo kısmında ya da uçak içi mekanik bir yükleme sistemiyle donanımlı olmayan kargo tipi hava aracı olduğu takdirde kabin içinde manevra ettirilirken, hareket edebilir palet makara sisteminden yararlanılmalıdır. Levye ve benzeri aletler hava aracı ambar zemini üzerinde asla doğrudan kullanılmamalıdır.
- 10.15 Paletler veya konteynırlar yüklenirken, kenarların ya yan raylarla döşenmiş ya da durdurma parçaları/kilitler/kılavuzların altının uygun olduğundan ve paletin yüksekliğinin kapı açıklığında yeterli

emniyet aralığına olanak tanıdığından emin olun. ULD'lerin konumlarına intikalinin durdurma parçaları/kilitler/kılavuzlarla engellenmediğini de kontrol edin.

10.16 Konteynırlar ve paletler elle yüklenip/boşaltıldığında, yüksek hızda kilitlere veya durdurma parçalarına tesirleri hasara neden olabildiğinden tam kontrolleri sürdürülmelidir.

11. Hava Aracı Ekipmanı

11.1 ULD'ler v.s. gibi hava aracı ekipmanının işe yarar bir durumda olduğundan emin olmak için, bunlar kullanılmadan önce kontrol edilmelidir.

11.2 Çıkmış civatası, yırtık metali, hasarlı kapısı, v.s. bulunan hizmet dışı durumdaki ekipman etiketlenmeli, ayrılmalı ve bakıma alınması için amire haber verilmelidir.

11.3 Palet ağlarını bağlarken, paletin eğilerek hava aracı durdurma parçaları/kilitler/kılavuzlarıyla emniyete alınmasını olanaksız kılabilecek şekilde, çok fazla güç uygulamayın.

11.4 Paletlerin ve konteynırların da “yük” olacağını dikkate alarak, bunlara bagaj, taşınan eşya ve postayla aynı kuralları uygulayın (yırtık etiketlerin haber verilmesi, hasarın haber verilmesi, kötü havadan koruma sağlanması, v.s.).

11.5 Uçak ambarı içinde, paletlerde ve konteynırlarda azami ağırlık sınırları aşılmamalıdır.

11.6 Paletler ve konteynırlar için hava aracı ambarındaki kilitler, uçak içinde yükün kaymasını önlemek için sıkıca tutturulmalıdır.

11.7 Hem dar hem de geniş gövdeli hava aracı için uçak içi yükleme sistemleri ya konteynırlar ya da mekanik olarak yığma yük yüklemeden oluşabilir. Sistemlerde hizmete elverişlilikteki eksiklikler hemen haber verilmelidir.

11.8 Tüm birim yükleme gereçleri “TEHLİKE, ULD'LER VEYA ROMÖRKLER ARASINDA YÜRÜMEYİN” uyarısıyla işaretlenmelidir. Bir uyarı işareti kullanılabilir. Önerilen bir uyarı işareti aşağıda gösterilmektedir.



12. Körük Dışı Yolcu İşlemleri

12.1 Apron üzerinde, hava aracı ile terminal binası veya otobüs arasındaki yolcu hareketi yakından gözetlenip, kontrol edilerek yönetilmelidir.

12.2 Yolcu hareketinde, açıkça tahsis edilmiş ve görünür bir rota izlemelidir.

12.3 Tahsis edilen rotada hiçbir ekipmanın bulundurulmaması ve yüzey durumunun temiz tutulması gerekir.

12.4 Yolcuların rampda bir yandan diğer yana yürüyerek hava aracına bindiği/indiği yerlerde ve yolcular terminal binası veya transfer aracı içine girene kadar, cep telefonlarının kullanılmasının önüne geçilmelidir.

12.5 Yolcuların hava aracı üzerindeki çıkıntılardan, pervanelerden, yer hizmeti ekipmanından, yakıt ikmal bölgelerinden olduğu kadar, diğer hava aracından gelen jet akımı/pervanenin neden olduğu sürüklenmelerden de korunması gerekir.

12.6 Seyyar Zemin Düzeyi Kaplı Yürüyüş Yolu Operasyonu

12.6.1 Yolcular tarafından kullanılan yol, yaya yolu olarak işaretlenmelidir.

12.6.2 Bu kısım, iki tarafından yansıtıcı malzemeye işaretlenmelidir.

12.6.3 Yürüyüş yolunda görevli personel, bu kısmın hareket halinde olduğunu belirtmek için, yanıp sönen bir işaret ışığı bulundurmalıdır.

12.6.4 Yürüyüş yolu uzatıldığı zaman, jet akımıyla veya rüzgârla hareket etmesini önlemek için uygun aralarla zemine bağlanmalıdır.

12.6.5 Yürüyüş yolu şiddetli rüzgâr koşullarında kullanıldığında, imalatçının çalıştırma önerileri dikkate alınmalıdır.

12.6.6 Hava aracı merdivenleri uzatılıncaya ya da seyyar merdivenler yerleştirilinceye kadar hava aracına nihai yaklaşma yapılmamalıdır.

12.6.7 Yürüyüş yoluyla hava aracı arasında araç trafiğinin işlemlerini önlemek için, yol hava aracı merdivenlerine olabildiğince yakın konumlandırılmalıdır.

13. Hava Aracı Yakıt İkmal Koordinasyonu

13.1 Giriş

Hava aracına yönelik yer hizmetleri faaliyetleri, hava aracının yakıt ikmalıyla aynı zamanda yer aldığından, operasyonun emniyetini ve bütünlüğünü sağlamak için bu faaliyetlerin paralel yürütülmesi gerekir.

Bu bölüm, yer hizmetleri personeli için, uygulandığında faaliyetlerin koordinasyonunun emniyetli şekilde tamamlanmasını sağlayacak olan çalışma ölçütlerini vermektedir.

BİR HAVA ARACI YAKIT ALIRKEN:

13.2 Hava aracı

13.2.1 Herhangi bir hava aracının, elektrikli ekipmanın, GPU'ların, akülerin ve akü dolum aletlerinin bağlanması veya bağlantının kesilmesine izin verilmez.

13.2.2 Yakıt alımı sırasında, eğer ilk harekete geçirmeyse veya normal kapamadan sonra yeniden başlatmaysa, APU harekete geçirilebilir.

13.2.3 Eğer, APU otomatik kapandıysa veya harekete geçme girişimini yapamadıysa, yakıt ikmali sırasında APU'yu harekete geçirmeye girişmeyin. Başka bir APU harekete geçirme girişiminde bulunmadan önce, yakıt alımı operasyonunun tamamlandığından ve hortumun bağlantısının kesildiğinden emin olun.

13.2.4 Yakıt ikmali sırasında APU kapanabilir (elle veya otomatik).

13.2.5 Hava aracının üzerinde ya da yakınında yangın çıkması halinde yakıt ikmalini DURDURUN.

13.3 Yakıt Emniyet Bölgeleri

13.3.1 Yakıt buharıyla bağlantılı yangın tehlikesi nedeniyle, kibrit, açık ateş, kaynak işlemleri, fotoğraf flaşlarının kullanılması, v.s. gibi unsurların, yakıt ikmali emniyet bölgesinin dışında tutulmasının sağlanması için tüm personelin uyarılması gerekir.

13.3.2 Seyyar (Cep) Telefonları, seyyar telsizler ve çağrı cihazları gibi taşınır elektronik cihazlar, hava aracı yakıt dolum ağızları ve / veya yakıt ikmal donanımından 3 m'den (10 Kadem) az olmayan bir ayırma uzaklığı bırakılarak yakıt ikmali emniyet bölgesinin içinde kullanılabilir.

13.3.3 Yakıt ikmali emniyet bölgesi; yakıt alım hazneleri, tank ağızları ve yakıt ikmal donanımından 3 m (10 Kadem) uzaklıkta bir yarıçap boyunca uzanan bir alan olarak kabul edilecektir.

13.3.4 Hava aracı servis hizmetleri görevlerini yerine getiren ekipman, hava aracı yakıt sisteminin 3 m (10 Kadem) yarıçaplı daire alanı içinde konumlandırılmayacaktır.

13.4 Yakıt Hortumu Emniyeti

13.4.1 Yakıt ikmal araçları ve ekipmanının, yakıt ikmali dağıtım borusuna bağlanırken, yakıt ikmal platformunun tam olarak alçaltılmasına olanak tanımaya yetecek uzunlukta hortumları bulunmalıdır.

13.4.2 Yakıt ikmal araçları ve donanımının platform alçaltıldığında hava aracı üzerindeki hortumlar, kavramalar ve dağıtım borularına baskı uygulanmamasını sağlayarak konumlandırılması için, aşırı özen gösterilmesi gerekmektedir.

13.4.3 Yakıt ikmal aracının platformunun hareketi sırasında yakıt hortumlarının dolaşmamasını sağlamak için özen gösterilmesi gerekir.

13.5 Yakıt Taşması

13.5.1 Yakıt taşması halinde aşağıdaki önlemler alınmalıdır.

13.5.2 Yakıt ikmal işlemini DURDURUN, Kaptan Pilota veya uygun Yetkiliye ve Acil Durum Servislerine bildirin.

13.5.3 Kaptan Pilot veya uygun Yetkili tarafından emredildiği gibi yakın alandan herkesi tahliye edin.

13.5.4 Havaalanı acil durum servisleri gelene kadar, hazırda bekleyen ve yedek koruma olarak elde olan tüm yangın söndürme donanımını seferber edin.

13.5.5 Yetkisiz personel ve donanımın bu alana doğru olan hareketini kontrol edin.

13.5.6 Olabildiğince kısa zamanda, tutuşma riskini azaltmak için, taşan alanın içinde ve dışında tüm faaliyetleri kısıtlayın.

13.5.7 Yakıt ikmal işlemi sırasında kullanılmakta olan tüm elektrikli donanım hemen kapatılmalıdır.

13.5.8 APU'yu indirin ve durdurun. Taşan yakıt kaldırılana ve etrafa saçılan yakıtın veya buharlarının hiçbir riski kalmayana kadar APU'yu harekete geçirmeyin.

13.5.9 Acil durum için görevli olan kişinin, devam etmenin emniyetli olduğunu belirlemesi ne kadar, hava aracı üzerinde normal işlemlerin sürdürülmesine başlanmaması veya motorların harekete geçirilmemesi gerekir.

13.5.10 Eğer, herhangi bir y¼k üzerine yakıt dkldyse, bu parçalar hava aracına Y¼KLENMEYECEKTİR.

13.6 Yer Hizmetleri Ekipmanı

13.6.1 Refakatsiz araçların motorları durdurulmalıdır.

13.6.2 Araçların, hava aracının kanat ucundaki yakıt deliklerinin altına PARK EDİLMEMESİ GEREKİR.

13.6.3 Ekipmanın, yakıt ikmal aracı açık bir çıkış yoluna sahip olacak ve hava aracından ileri doğru uzaklaşabilecek şekilde konumlandırılması gerekmektedir.

13.6.4 Yer hizmetleri ekipmanı ve herhangi bir yakıt ikmal ekipmanı, yani araçlar, hortumlar, yangın musluğu çukurları arasında, uygun olan yerlerde, 3 m'lik (10 Kadem) bir uzaklık bırakılmalıdır.

13.6.5 Yer Güç Kaynaklarının (GPU'lar), hava aracı yakıt kapağından ve havalandırma noktalarından 6 m'lik (20 Kadem) uzaklığa konumlandırılmadığa çalıştırılmaması gerekir.

13.6.6 Hava aracının çok yakınında, metal tekerlekli ekipmanın kullanılması yasaktır.

13.6.7 Yakıt ikmal aracını hava aracına bağlayan bağlantı kablosu, yer işlemleri sırasında çözülürse, yakıt ikmal görevlisine hemen haber verilmesi gerekir.

13.7 Hava Aracındaki Mürettebat veya Diğer Kişilerle Yakıt İkmali

13.7.1 Yakıt ikmalinden sorumlu kişi, hava aracındaki ve hava aracı çevresindeki mürettebata/personele yakıt ikmalinin başlamak üzere olduğu ve tamamlandığı zamanı bildirecektir.

13.7.2 Yakıt ikmalinden sorumlu kişi, şayet tehlikeli bir durum doğarsa, hava aracındaki mürettebata/personele bilgi verecektir.

13.7.3 Hava aracı dışındaki yer faaliyetleri, ikram servisi ve temizlik gibi hava aracı içinde görülen işler, bir tehlike yaratmayacak veya acil durum çıkışlarını engellemeyecek şekilde yürütülmelidir.

13.7.4 Hava aracı içindeki tüm çıkış alanlarını, çıkışa erişim alanlarını, kabin koridorlarını ve bunları kesen koridorları tıkayıcı hiçbir engel bulundurulmamalıdır.

13.7.5 Yer alanında, alt çıkış kapılarını tıkayıcı hiçbir engel bulundurulmamalıdır.

13.7.6 Körükler kullanılırken, terminale erişimin bulunması gerekir.

13.7.7 Körükler kullanılmadığı zaman, biniş için normal olarak kullanılan kapıya, en azından bir yolcu merdiveni yerleştirilmelidir.

13.7.8 Kendinden merdivenli hava aracında, bunlar açılmalıdır.

AHM 631

Hava Aracı Hareket Operasyonlarıyla İlgili

Emniyet Hususları

1. Giriş

Hava aracını itme-çekme operasyonlarının, personelin yaralanmalarını önlemek için olduğu kadar, hava aracına, ekipmana ve tesislere hasar verilmesinden kaçınmak için de özenli yürütülmesi gerekmektedir. Yer hizmetleri ekipmanının tasarımı, asgari emniyet şartlarını içermekle birlikte (AHM 913'e bakınız), emniyet unsurları da Standart İşletme Prosedürlerinin (AHM 997'e bakınız) ayrılmaz bir parçası olmalıdır.

2. Tanımlar

AHM'ye göre, aşağıdaki tanımlar geçerli olacaktır:

- “PUSHBACK(GERİ İTMEK)” Bu amaç için üretilmiş yer hizmeti ekipmanı kullanılarak hava aracını park konumundan taksi konumuna geçirmek.
- “POWERBACK(UÇAK GÜCÜYLE GERİ GİTMEK)” Hava aracının motorları kullanılarak, hava aracını park konumundan taksi konumuna geçirmek.
- “TOWING(ÇEKMEK)” Bu amaç için üretilmiş yer hizmetleri ekipmanı kullanılarak üzeri yüklü/yüksüz hava aracını, geri itme operasyonları dışında, hareket ettirmek.

3. Tavsiye

Hava aracı personeline ve hava aracı hareket ettirme operasyonu ile ilgili yer hizmet kuruluşuna, aşağıdaki emniyet unsurlarının dikkate alınacağı talimatını vermeleri tavsiye edilir;

4. Genel

4.1 Emniyetli bir operasyon sağlanması için, hava aracı hareket ettirme operasyonunun herhangi bir safhasının gerçekleştirilmesinden önce kullanılan altyapı, ilgilene kişiler sayı, hava aracı ve ekipman dikkate alınarak bir değerlendirme yapılacaktır.

4.2 Hava aracı hareket ettirme operasyonları görevini sadece eğitilmiş ve ehliyetli personel yürütmelidir. Operasyondan sorumlu olacak bir kişi tayin edin. Operasyondan sorumlu kişi, operasyonda görevli diğer tüm personele sorumluluklarını kısaca açıklayacaktır.

4.3 Personel, hava aracı hareket ettirme operasyonu ile ilgili tehlikeler konusunda bilgilendirilmelidir, örneğin motor emme gücü, burun tekerleği hareketi, hava aracı güzergahı, görüş uzaklığı.

4.4 Hava aracı hareketinden önce, aşağıdaki faaliyetler yer almalıdır:

1. Operasyonun yürütülmesinin emniyetli olup olmadığını saptamak için yüzey koşullarının bir kontrolü yapılacaktır, (örneğin buz, kar, v.s.)

2. Tüm servis kapılarının/panellerinin kapalı ve kilitle olduğundan emin olmak için hava aracının gözle bir denetimi yapılacaktır.

3. Tüm yer hizmetleri ekipmanının hava aracından uzaklaştırılmasını ve hava aracıyla tesisler/ekipmanın arasında yeterli boşluğun bulunmasını sağlayın.

4. FOD bulunmadığından emin olmak için operasyon alanında gözle bir kontrol yapılacaktır.

5. Elektrik kablolarının, körüklerin, v.s. hava aracından ayrıldığına doğruluğunun teyidi yapılacaktır.

6. Tüm tekerleklerden takozların kaldırıldığından emin olmak için gözle bir kontrol yapılacaktır.

7. İniş takımları sarsıntı desteklerinin uzatılmasının genel bir kontrolü yapılacaktır.

4.5 Operasyonun gerektirdiği görevleri yürüten personel, tehlike bölgelerinden uzakta konumlandırılmalıdır.

4.6 Operasyon alanında, sadece operasyonun gerektirdiği görevleri yürüten personel bulunmalıdır.

4.7 Hava aracı hareketi sırasında, gövde imalatçısı talimatlarına uygun olarak, burun iniş takımları azami dönüş sınırları aşılmayacaktır.

4.8 Mümkünse, personelin operasyon sırasında burun iniş takımlarının veya itme çekme aracının çok yakınında yürümesi gereksinimini ortadan kaldıracak şekilde uçuş güvertesiyle iletişim kurulacaktır; örneğin itme çekme aracının sürücüsüne uzatılmış esnek kablo, veya kablosuz sistem kullanımı.

4.9 Kokpit ile yer hizmetleri personeli arasındaki tüm sözlü iletişim için üzerinde kabul edilmiş terimler kullanılmalıdır.

4.10 Kokpit ile itme çekme aracının sürücüsü arasındaki iletişim üçüncü bir kişi tarafından aktarıldığında, hem hava aracından hem de hareket halindeki itme çekme aracından emniyetli bir uzaklığı koruyabilmesi için, bu kişinin kulaklıklılı alıcı takımıyla hava aracına bağlantı arasında ya esnek bir kablo yada kablosuz bir sistem kullanması önemlidir.

4.11 Ana sistemin bozulması halinde yedek bir iletişim sistemi için tedbir alınmalıdır.

4.12 Elle iletişim için, standart el işaretleri kullanılmalıdır.

4.13 Hava aracı hareketinden önce operasyonla ilgilenen tüm personelin, iletişimin ve çekme manevrasının nasıl yapılacağı konusunda anlaşmaya varmış olması gerekir.

4.14 Her tipteki hava aracı hareket ettirme operasyonları için, gövde imalatçının önerilerine uygun olarak, standart prosedürler geliştirilmelidir.

4.15 Hava aracı yer kılavuzluk hizmetlerini veya kanat ucu yanında yürüyerek gözetim görevlerini yürüten personel; gündüz operasyonları sırasında ya yüksek görünürlüğe sahip bir renkte değnekler yada parmaksız eldiven ve düşük görüş uzaklığı/gece operasyonları sırasında ışıklandırılmış çubuklar kullanılmalıdır.

4.16 Kötü yüzey/hava koşullarında yürütülen operasyonlar düşük hızla yürütülmelidir.

4.17 Yer hizmetleri ekipmanı, operasyonun genel alanından çıkarılmalıdır.

5. Geriye İtiş Operasyonları

(Bölüm 4 içeriğiyle birlikte okunacaktır)

5.1 Kumanda edilen burun iniş takımları (traktör ve towbar)

Görevli personel, operasyon sırasında kokpit karşısında durmalı, tehlikeli bölgelerden açıkta kalmalı ve hava aracı nakledilirken arkaya yürümekten kaçınmalıdır.

5.1.1 Traktör ve towbar /emniyet pimi bileşimi, hava aracı tipi ve ağırlığı, hava koşulları, apron yüzey koşulları dikkate alınarak operasyon için uygun olmalıdır. (AHM 955'e başvurunuz)

5.1.2 Traktör, operasyonun başlamasında önce, uygun sürüş durumunda olmalıdır.

5.1.3 Traktör ve towbar burun iniş takımlarına tam olarak bağlanıncaya ve traktör üzerindeki el freni çekilinceye kadar, ana iniş takımlarından takozlar kaldırılmamalıdır.

5.1.4 Towbar, hava aracının burun iniş takımları düzeneğine bağlanırken traktörden ayrılmalıdır.

5.1.5 Towbarı traktöre bağlarken, personel yüzünü traktöre dönmeli ve iki bacağını towbarın sadece bir yanında tutmalıdır, yani çubuğu iki bacağının arasına almamalıdır.

5.1.6 Geri iniş başlamadan önce traktör ve towbar hava aracının orta hattıyla aynı hizada olmalıdır.

5.1.7 Traktör motoru çalışır durumda ve refakatsiz bir şekilde bırakılmamalıdır.

5.1.8 Towbarın üzerindeki tekerlekler geri iniş başlamadan önce tam olarak içeri çekilmeli/yerden yukarda olmalıdır.

5.1.9 Kumandalı Köprüleme sistemi takılı hava aracıyla ilgili olarak, towbarı hava aracına bağlamadan ve geri iniş başlamadan önce yan bağlantı piminin doğru biçimde takıldığından ve towbar söküldükten sonra bunun çıkarıldığından emin olun.

5.1.10 Kumanda Köprüleme sistemi takılı olmayan hava aracıyla ilgili olarak, ya hidrolik kumanda sisteminin boşaltıldığından ya da burun ayağı kumanda bükme bağlantılarının kesildiğinden (hangisi geçerliyse) emin olun.

5.1.11 Geri iniş operasyonu yapılırken, personel towbarın üzerinden diğer yana geçmemelidir.

5.1.12 Hareket halindeyken, hava aracıyla traktör arasındaki bağlantı kaybedilecek olursa, hafifçe fren yapmaları için kokpiti bilgilendirmek önemlidir.

5.1.13 Geri iniş durdurulurken, traktör üzerindeki gaz kumandası kapatılacak ve hafifçe fren yapılacaktır.

5.1.14 Geri iniş işlemleri dizisinin sonunda ve towbar bağlantısı kesilmeden önce, kokpite, hava aracı frenlerini çekmeleri ve taksi

yapmak için nihai geçiş izni görsel işaretlerini alana kadar beklemeye kalmaları için talimat verilmelidir.

Not: Frenlerin ekildiğinin, yer personeline teyit edilmesi gerekir.

5.1.15 Geri itif işlemleri dizisinin sonunda ve towbar bağlantısı kesilmeden önce, towbardan gerginliğin kaldırılması gerekir.

5.1.16 Towbarın bağlantısı kesilirken burun tekerleğinin önüne bir takoz konabilir.

5.1.17 Hava aracı kendi gücüyle taksi yapmaya başlamadan önce, tüm ekipman ve personelin hava aracının yanından uzaklaştırılması gerekir. Yer personeli taksi yolundan/taksi şeridinden çıktıklarında ve yan bağlantı pimini açınca (gerekli görüldüğü takdirde) kokpit mürettebatına nihai geçiş izni işaretini verecektir. Bu tüm ekipman ve personelin hava aracının yanından uzaklaştığını ve taksi yapmaya başlamasının emniyetli olduğunu belirtir. Kokpit mürettebatından işaretin anlaşıldığının teyidinin alınması gerekir.

5.2 Kumanda Edilen Burun İniş Takımları (ekme ubuksuz)

Görevli operasyon sırasında kokpitin karşısında durmalı, tehlikeli bölgelerden uzakta kalmalı ve hava aracı nakledilirken arkaya yürümekten kaçınmalıdır.

5.2.1 Traktör, hava aracı tipi ve ağırlığı, hava koşulları, apron yüzey koşulları dikkate alındığında, operasyon için uygun olmalıdır.

5.2.2 Ekipman ve / veya körük hl hava aracına bağlıyken hava aracı yukarı kaldırılmayacaktır. Hava aracı burun iniş takımını yukarı kaldırmadan önce pilot kabini mürettebatına bilgi verin.

5.2.3 Traktör burun iniş takımlarına tam olarak bağlanıncaya ve traktör üzerindeki frenler çekilinceye kadar ana iniş takımlarından takozlar kaldırılmamalıdır.

5.2.4 Hava aracı burun tekerleklerinin, hava aracına bağlanırken, traktör kilitleme mekanizmasına güvenli şekilde kilitlenmesini sağlayın.

5.2.5 Geri itişin tamamı boyunca, burun tekerleklerinin yerden yukarıya iyice kaldırılmasını sağlayın.

5.2.6 Geri itiş başlamadan önce, traktör ve towbar, hava aracının orta hattıyla aynı hizada olmalıdır.

5.2.7 Kumanda Köprüleme sistemi takılı hava aracıyla ilgili olarak, traktörü hava aracına bağlamadan ve geri itiş başlamadan önce yan bağlantı piminin doğru biçimde takıldığından ve traktör ayrıldıktan sonra pimin çıkarıldığından emin olun.

5.2.8 Kumanda Köprüleme sistemi takılı olmayan hava aracıyla ilgili olarak, ya hidrolik kumanda sisteminin boşaltıldığından ya da burun iniş takımı kumanda bükme bağlantılarının kesildiğinden (hangisi geçerliyse) emin olun.

5.2.9 Hareket halindeyken, hava aracıyla traktör arasındaki bağlantı kaybedilecek olursa hafifçe fren yapmaları için kokpiti bilgilendirmek önemlidir.

5.2.10 Geri itiş işlemleri dizisinin sonunda ve traktör bağlantısı kesilmeden önce, kokpite hava aracı frenlerini çekmeleri ve taksi için nihai geçiş iznine dair görsel işaretleri alana kadar beklemede kalmaları için talimat verilmelidir.

Not: Frenlerin çekildiğinin yer personeline teyit edilmesi gerekir.

5.2.11 Burun iniş takımlarından traktörün bağlantısını kestikten sonra ve yan bağlantı pimini çıkarmadan önce, traktörün konumunu pilot kabininden görülecek uzaklıkta konuşlandırın (örneğin, hava aracından 90 derecelik açıda).

5.2.12 Hava aracı kendi gücüyle taksi yapmaya başlamadan önce, tüm ekipman ve personelin hava aracının yanından uzaklaştırılması gerekir. Yer personeli, taksi yolundan/taksi şeridinden çıkıldığında ve yan bağlantı pimini açınca (gerekli görüldüğü takdirde) pilota nihai geçiş izni işaretini verecektir. Bu tüm ekipman ve personelin hava aracının yanından uzaklaştığını ve taksi yapmaya başlamanın emniyetli olduğunu belirtir. Pilottan işaretin anlaşıldığının teyidinin alınması gerekir.

5.3 Kumanda Edilen Ana İniş Takımları

Görevli, operasyon sırasında kokpitin karşısında durmalı, tehlikeli bölgelerden uzakta kalmalı ve hava aracı nakledilirken arkaya doğru yürümekten kaçınılmalıdır.

5.3.1 Karşılıklı olarak doğru uzaktan kumanda ünitesi kullanılmasını sağlayın. (ünite numarası veya renk koduyla doğrulayın).

5.3.2 Üniteyi hava aracına bağlamadan önce, ünitenin uzaktan kumanda sisteminin iş görür olduğundan emin olmak için, normal çalışma uzaklığında ünite kontrol edilmelidir.

5.3.3 Üniteyi hava aracı üzerine yerleştirirken, ünitenin hava aracı tipi için uygun yapılandırıldığından doğrulanması yapılmalıdır.

5.3.4 Hava aracı kumanda görevinin kokpitten yapılmasını sağlamak için kulaklı alıcıyı (head set) kullanan görevli tarafından, aşağıdaki gibi, standart terminoloji kullanılmalıdır:

- “sol, sol” –kokpit kumanda kolunu sola kırar
- “sağ, sağ” –kokpit kumanda kolunu sağa kırar
- “sabit kal” –kokpit kumanda kolunu mevcut durumunda tutar
- “dönüşü azalt” – kokpit kumanda açısını düşürür
- “vites boşta” –kokpit kumanda kolunu boşa alır
- “tekerlekler açık” - el işaretleri için hazırda bekle

5.3.5 Geriye itme sırasında herhangi bir ekipmanın arıza yapması halinde; kulaklı alıcıyı (head set) kullanan görevli, kokpite, hava aracı frenlerini hafifçe uygulamaları talimatını vermelidir.

5.3.6 Geriye itişin sonunda görevli, kokpite tehlike geçti işareti vermeden önce ünitenin gösterge ışıklarına bakarak, tekerleklerin tamamen açık olduğunu doğrulamalıdır.

5.3.7 Geri itme sırasında acil yolcu tahliyesinin gerekmesi halinde, tahliye sürecini engellememesi için ana iniş takımlarını kumanda eden üniteyi hava aracından ayırmak zorunda kalınabilir.

6. Motor Gücüyle Geriye Gidiş Operasyonları

(Bölüm 4 içeriğiyle birlikte okunacaktır)

6.1 Motor gücüyle geriye gidiş operasyonları, yalnızca ilgili otoritelerin sınırları/onayı içinde yürütülmelidir.

6.2 Yer mürettebatı en az 3 kişiden oluşmalıdır,,yani bir yol gösterici ve 2 kanat ucu yanında yürüyerek gözetim görevi yapan görevli. Operasyonun başında olan yol göstericidir.

6.3 Motor gücüyle geriye gidiş operasyonlarında, yalnızca kablosuz iletişim kullanılmalıdır.

6.4 Motor gücüyle geriye gidiş operasyonlarıyla ilgilenen yol gösterici, normal kişisel koruyucu donanımına ek olarak koruyucu iş gözlüğü takmalıdır.

6.5 Eğer, aşağıdaki koşullardan herhangi biri mevcutsa, 6.1 ile 6.4'ün içeriğiyle bağlantılı olarak, motor gücüyle geriye gidiş operasyonları yürütülmemelidir:

Eğer yer mürettebatının herhangi bir üyesi gereken şekilde korunmuş değilse, çıkış kapısı bu gibi operasyonları onaylamıyorsa, operasyonun bütünü yeterli aydınlatılmadıysa, hava koşulları nedeniyle görüş uzaklığı kısıtlıysa,

Apron üzerinde buz, kar veya eriyen kar birikintisi varsa, yol gösterici ve kokpit arasında sözlü anlaşmaya varılmadıysa.

6.6 Motor gücüyle geriye gidiş operasyonunu feshetmek için kokpite sadece “dosdoğru ileri gel” işareti verilecek, “dur” işareti yalnızca hava aracı ileri harekete eriştiği zaman verilecektir.

7. Çekme İşlemleri

(Bölüm 4 içeriğiyle birlikte okunacaktır)

7.1 Traktör ve towbar

7.1.1 Traktör ve towbar/emniyet pimi bileşimi, hava aracı tipi ve ağırlığı, hava koşulları, apron yüzey koşulları dikkate alınarak operasyon için uygun olmalıdır.

7.1.2 Traktör, operasyonun başlaması sırasında, öncelikle uygun sürüş durumunda olmalıdır.

7.1.3 Traktör ve towbar burun iniş takımlarına tam olarak bağlanıncaya ve traktör üzerindeki el freni çekilinceye kadar ana iniş takımlarından takozlar kaldırılmamalıdır.

7.1.4 Kumanda Köprüleme sistemi takılı hava aracıyla ilgili olarak, towbar hava aracına bağlamadan ve geri itiş başlamadan önce yan bağlantı piminin doğru biçimde takıldığından ve geriye itiş tamamlandıktan sonra çıkarıldığından emin olun.

7.1.5 Kumanda Köprüleme sistemi takılı olmayan hava aracıyla ilgili olarak, ya hidrolik kumanda sisteminin boşaltıldığından ya da burun ayağı kumanda bükme bağlantılarının kesildiğinden (hangisi geçerliyse) emin olun.

7.1.6 Herhangi bir çekme operasyonuna başlamadan önce hava aracının operasyon için doğru biçimde “yapılandırıldığından” emin olmak için kontrol edilmelidir.

7.1.7 Herhangi bir çekme operasyonuna başlamadan önce, traktör ve hava aracı arasındaki iletişim bağlantısının çalışır durumda olduğu, emin olmak için, kontrol edilmelidir.

7.1.8 Çekme sırasında traktör ve hava aracı arasındaki iletişim bağlantısı kesilmesi halinde, operasyon hemen durdurulmalıdır.

7.1.9 Buz veya kar üzerinde çekerken, özellikle dönüşlere giristen önce, çekme hızının epeyce düşürülmesi gerekir. Kaygan koşullar altında bir dönüş esnasında, çekme operasyonunun durdurulmasından kaçınılmalıdır.

7.1.10 Eğer, hava aracı traktörü geçmek üzereyse, pilot hemen korna işaretiyle veya telsiz/dahili telefonla hemen hafifçe hava aracı frenlerini uygulamaları için uyarılmalıdır.

7.1.11 Pilot kabininde “freni kullanan” emniyet kemerini takmalıdır.

7.1.12 Hareket eden bir hava aracındaki herkes oturmalıdır.

7.1.13 Çekme operasyonu öncesinde ve operasyon boyunca hava aracı, tam hidrolik fren sistem basıncına sahip olmalıdır.

7.1.14 Bir “yokuştayken aşağıya doğru” çekerken hava aracının traktörü geçmesini önlemek için operasyon çok düşük bir hızda olmalıdır.

7.1.15 Düşük görüş şartlarında/gece koşullarında çekerken, hava aracı yeterli derecede aydınlatılmalıdır.

7.1.16 Eğer bakım için çekme yapılırsa, römork bağlantısı kesilmeden önce ana iniş takımları arkasına bir takoz yerleştirilecektir.

7.2 Çekme Çubuksuz (Towbarless)

7.2.1 Traktör, hava aracı tipi ve ağırlığı, hava koşulları, apron yüzey koşulları dikkate alınarak operasyon için uygun olmalıdır.

7.2.2 Traktör, burun iniş takımlarına tam olarak bağlanıncaya ve traktör üzerindeki frenlerin çekildiği teyit edilinceye kadar ana iniş takımlarından takozlar kaldırılmamalıdır.

7.2.3 Kumanda Köprüleme sistemi takılı hava aracıyla ilgili olarak, traktörü hava aracına bağlamadan ve çekiş başlamadan önce yan bağlantı piminin doğru biçimde takıldığından ve çekiş tamamlandıktan sonra çıkarıldığından emin olun.

7.2.4 Kumanda Köprüleme sistemi takılı olmayan hava aracıyla ilgili olarak, ya hidrolik kumanda sisteminin boşaltıldığından ya da burun ayağı kumanda bükme bağlantılarının kesildiğinden (hangisi geçerliyse) emin olun.

7.2.5 Buz veya kar üzerinde çekerken, özellikle dönüşlere girişten önce, çekme hızının epeyce düşürülmesi gerekir. Kaygan koşullar altında bir dönüş esnasında çekme operasyonunun durdurulmasından kaçınılmalıdır.

7.2.6 Eğer, hava aracı traktörü geçmek üzereyse, pilot hemen korna işaretiyle veya telsiz/dahili telefonla hemen hafifçe hava aracına fren uygulaması için uyarılmalıdır.

7.2.7 Bir “yokuştayken aşağıya doğru” çekerken, hava aracının traktörü geçmesini önlemek için operasyon çok düşük bir hızda olmalıdır.

7.2.8 Düşük görüş şartlarında/gece koşullarında çekerken, hava aracı yeterli derecede aydınlatılmalıdır.

7.2.9 Tesislere veya kalabalık alanlara yaklaşıldığında, traktörü kullanan, kanat ucu yanında yürüyerek gözetim görevlerini yürüten personelden kılavuzluk etmesini talep etmelidir.

8. Hangarlara Giriş/Çıkış Hareketi (4 ve 7. Bölümlerle Birlikte Okunacak)

8.1 Bu operasyonu sadece hava aracının hangarlara giriş/çıkış hareketi konusunda eğitim almış olan ve ehliyetli personel yürütmelidir. Bu operasyona, bir kabin şefi tayin edilmelidir.

8.2 Hava aracı ve hangardaki nesnelere arasında emniyet açıklıklarının sağlanması için, operasyona yeterli personel (kanat ucu/kuyruk yanında yürüyerek gözetim görevlerini yürüten personel) tayin edilmelidir.

8.3 Herhangi bir hareket başlatılmadan önce, hava aracının hangarlara giriş/çıkış hareketiyle ilgilenen tüm personelin arasında olacak iletişim metodu kararlaştırılmalıdır.

8.4 Traktör ve / veya towbar / emniyet pimi bileşimi hava aracı tipi ve ağırlığı, hava koşulları, apron yüzey koşulları dikkate alınarak operasyon için uygun olmalıdır.

8.5 Operasyonla ilgili tüm koşullar altında, yeterli kanat ucu ve yatay/dikey istikrarlı emniyet açıklıklarını sağlamak için hangar kapıları açılmalı ve emniyete alınmalıdır.

8.6 Hava aracını hangara çekme sistemleri ve tüm diğer ekipman, hava aracının geçeceği yolun dışına çıkarılmalı ve durdurulmalıdır.

8.7 Çekme traktörünün, hangar içinde çekme konumundayken içeri/dışarı manevra yapma imkanı dikkate alınmalıdır.

8.8 Yer işaretlemeleri ve durma işaretleri hangarlarda içeri/dışarı operasyonu yapan hava aracı tipine uygun olmalıdır.

9. Yer/Kokpit İletişimi

9.1 Asgari Yer Personeli / Pilot Kabin Mürettebatı Deyimleri

Deyim	Yer Personeli	Pilot
Hazırlık	Çağrı: KOKPİT YER MÜRETTEBATI SESLENİYOR, GERİ İTİŞ İÇİN HAZIR MISINIZ?	Yanıt: GERİ İTİŞ İÇİN HAZIRIZ
	Çağrı: YAN BAĞLANTI PİMİ SOKULDU, PARK ETME FRENLERİNİ SERBEST BIRAKIN.	Yanıt: PARK ETME FRENLERİNİ SERBEST BIRAKILDI
Geri itişe başlama	Çağrı: GERİ İTİŞ BAŞLIYOR	
Geri itiş tamamlandı	Çağrı: GERİ İTİŞ TAMAMLANDI, PARK ETME FRENLERİNİ ÇEKİN Yanıt: ÇÖZÜLÜYOR, KONUMUNUZU KORUYUN VE	Yanıt: PARK ETME FRENLERİ ÇEKİLDİ Çağrı: ÇÖZÜLEBİLİRSİNİZ. Yanıt: KONUM KORUNUYOR VE

	<p>SOLUNUZDA/SAĞINIZDA TEHLİKE GEÇTİ İŞARETİNİ BEKLEYİN.</p> <p>[İşlem] Kulaklıkları alıcı bağlantısını kes, 'tehlike geçti' işaretini ver ve yan bağlantı pimini göster.</p>	<p>SOLUMDA/SAĞIMDA TEHLİKE GEÇTİ İŞARETİ İÇİN HAZIR BEKLENİYOR.</p> <p>[İşlem] 'Tehlike geçti' işaretinin alındığı doğrulandı, ve park etme frenlerini serbest bırakıldı.</p>
--	--	--

9.2 Hava Aracı Yol Gösterme Hizmetleri (Marshalling Hizmetleri)

9.2.1 Bir yol gösterici (marshalling yapan) işini yürütmek için eğitim almadıkça, ehliyetli olmadıkça ve uygun Makam tarafından onaylanmadıkça hiçbir bir hava aracına yol göstermeyecektir.

9.2.2 Yol gösterici (marshalling yapan) gelen ve giden hava aracına standart yol gösterme (marshalling) hizmetleri işaretlerini açık ve kesin bir tarzda vermekle sorumlu olacaktır.

9.2.3 Yol gösterici(marshalling yapan), uçuş mürettebatının onun yol gösterme (marshalling) hizmetlerinden sorumlu kişi olduğunu anlaması için, ayırıcı bir yansıtan tanıma yeleşti giyecektir.

9.2.4 TÛM işaret verişler için TÛM katılan Yer Personeli tarafından "Dayglo" çubuklar, masa tenisi raketleri ve eldivenler kullanılacaktır. Gece ve düşük görüş uzaklığında ışıklandırılmış çubuklar kullanılacaktır.

Not 1: Bu bölüm maksadıyla "Yol gösterici" ve "İşaretçi" aynı kabul edilmektedir ve birbiri yerine kullanılabilir.

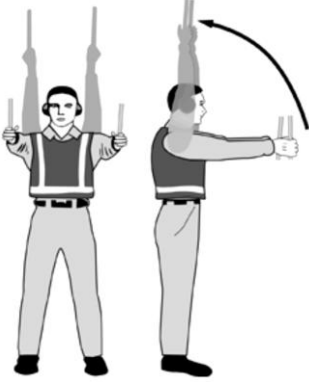
Not 2: Bu işaretler ve prosedürler ICAO Ek 2'ye uymaktadır.

9.3 Yer Kılavuzluk(Marshalling) Hizmetleri İşaretleri

Aşağıda, çubuklara yapılan gönderme "Dayglo", masa tenisi raketleri veya eldivenlere (sadece gündüz) yapılan gönderme olarak da okunabilir.

9.3.1 Giriş Yerini Belirt

Tam olarak uzatılmış kolları çubukların ucu yukarıda olarak baştan yukarı kaldırın, arka planla karışmayı engellemek için elleri ileri ve geri hareket ettirin.



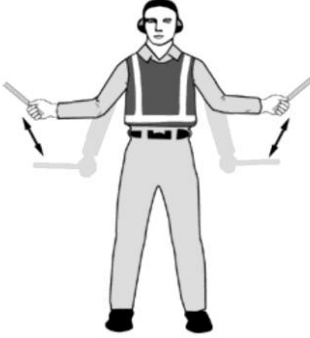
9.3.2 Direkt Taksilemeye Devam Et

Uzatılan kolları dirseklerden bükün ve değnekleri belden başa doğru yukarı aşağı hareket ettirin.



9.3.3 Yavaşla

Çubukları belden dizlere doğru hareket ettirerek, uzatılan kolları “okşama hareketinde” aşağıya doğru hareket ettirin.



9.3.4 Sağa Dön (Pilotun Bakış Açısından)

Sol kol ve çubuk gövdeden 90° açıyla uzatılarak, sağ el ileri gel işareti yapar. İşaret hareketinin hızı pilota hava aracı hareketinin istenilen hızını belirtir.



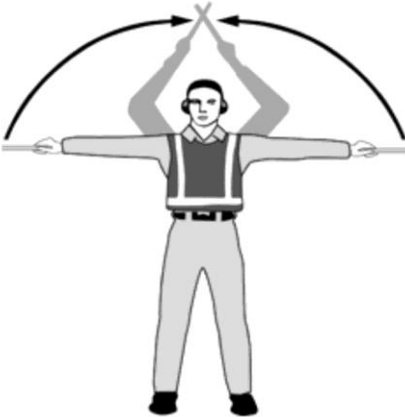
9.3.5 Sola Dön (Pilotun Bakış Açısından)

Sağ kol ve çubuk gövdeden 90° açıyla uzatılarak, sol el ileri gel işareti yapar. İşaret hareketinin hızı pilota hava aracı hareketinin istenilen hızını belirtir.



9.3.6 Normal Duruş

Kolları ve çubukları yanlara 90° açıyla tamamen uzat ve yavaşça başın üzerine çubuklar çapraz olana kadar kaldır.



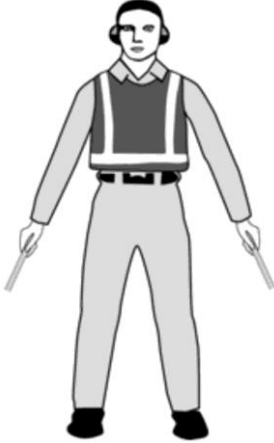
9.3.7 Acil Durum Duruşu

Ansızın kolları ve çubukları başın üzerine çapraz yaparak kaldır.



9.3.8 Bekleme Konumu/Hazırda Bekle

Kolları ve çubukları aşağı doğru 45° açıyla yanlara tamamen uzat. Hava aracı bir sonraki manevra için emniyette oluncaya kadar konumunu değiştirme.



9.3.9 Bir Sonraki Yol Göstericiye İlerle veya Kule/Yer Kontrolünün Emrine Göre Devam Et

Her iki kolu yukarı doğrult, bir sonraki yol gösterici veya taksi alanı yönünde kolları hareket ettirerek gövdenin yan tarafından dışa doğru uzat ve çubuklarla işaret et.



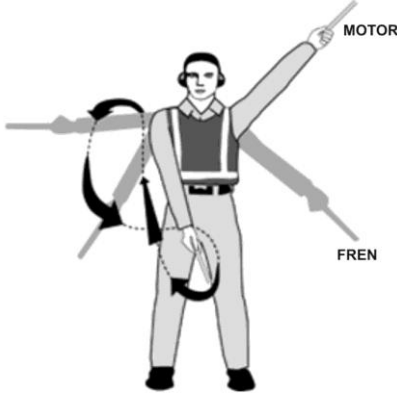
9.3.10 Yer Kılavuzluğunun (Marshalling) Sona Ermesi

Hava aracını göndermek için sağ elle ve / veya değnekle standart askeri selam ver. Hava aracı taksi yapmaya başlayıncaya kadar, uçuş mürettebatıyla göz temasını sürdür.



9.3.11 Yangın

Sağ el omuzdan dize doğru “yelpazeleme” hareketinde hareket ettirirken, aynı zamanda sol el çubuğuyla yangın alanını işaret et.



9.3.12 Frenleri Çek

Eli, avuç açık olarak omuz hizasının hemen üzerine kaldır. Uçuş mürettebatıyla göz teması sağlayarak, eli yumruk yaparak kapa. Uçuş mürettebatından başparmağı yukarı kaldırarak kabul onayının alınmasına kadar, HAREKET ETME.



9.3.13 Frenleri İndir

Eli avuç kapalı olarak omuz hizasının hemen üzerine kaldırır. Uçuş mürettebatıyla göz teması sağlayarak, avucu aç. Uçuş mürettebatından başparmağı yukarı kaldırarak kabul onayının alınmasına kadar, HAREKET ETME.



9.3.14 Takozlar Konuldu

Kollar ve çubuklar başın üzerine tam uzatılmış halde çubukları içeri doğru "dürtme" hareketiyle birbirine değinceye kadar hareket ettir.



9.3.15 Takozlar Kaldırıldı

Kollar ve çubuklar başın üzerine tam uzatılmış halde, çubukları dışarı doğru “dürtme” hareketiyle hareket ettir. Uçuş mürettebatı izin verene kadar takozları KALDIRMA.



9.3.16 Motorları Çalıştır

Çubuğun ucu yukarı durumda, sağ kolu baş hizasına kaldır ve elle daireler çizmeye başla, aynı zamanda baş hizasına kaldırılmış sol elle çalıştırılacak motoru işaret et.



9.3.17 Motorları Durdur

Çubuğu gövdeden ileri doğru tutarak, kolu omuz hizasına kaldır, eli ve değneği sol omzun üstüne hareket ettir ve çubuğu boğazı enine doğrama hareketiyle sağ omzun üstüne çek.



9.4 Teknik/Hizmet İletişimi

9.4.1 Hava aracı hareketi sürecinde uçuş mürettebatıyla servis hizmetleri veya yer hizmetleri görevleriyle ilgili iletişim kurmak için bir çok el işareti kullanılmaktadır.

9.4.2 El işaretleri yalnızca sözlü iletişim mümkün olmadığı zaman kullanılmalıdır. Her seferinde uçuş mürettebatından onay alınmasını sağlayın.

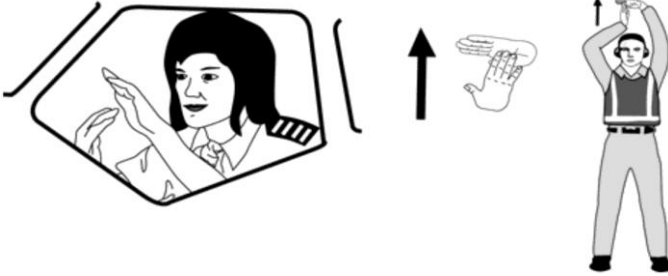
9.5 Teknik/Hizmet İşaretleri

Aşağıda, çubuklara yapılan gönderme “Dayglo” masa tenisi raketleri veya eldivenlere (sadece gündüz) yapılan gönderme olarak da okunabilir.

9.5.1 Yer Elektrığının(GPU) Bağlanması/Kesilmesi

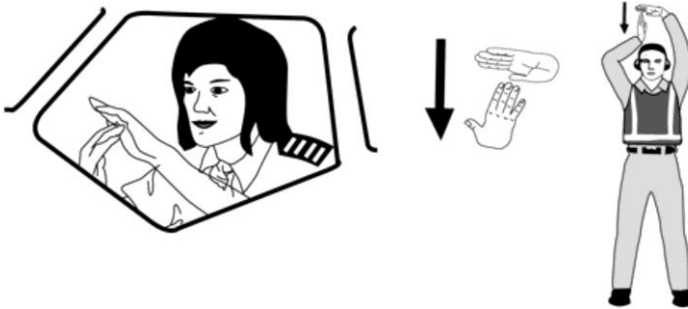
(i) Yer Elektrığının (GPU) Bağlanması için:

Kolları başın üzerine döz uzatılmış olarak tutun, sol eli yatay açın ve sağ elin parmak uçlarını hareket ettirerek sol elin açık avucuna dokundurun ("T" şekli yaparak). Gece, başın üzerinde "T" şekli yapmak için ışıklandırılmış çubuklar da kullanılabilir.



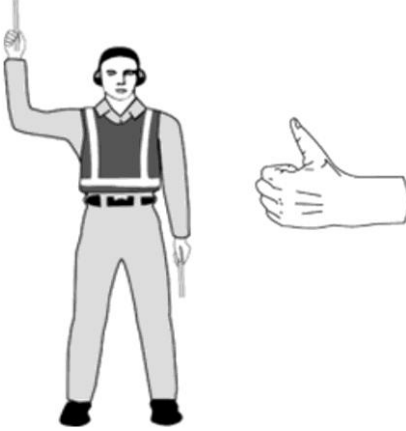
(ii) Yer Elektrığının (GPU) Kesilmesi için:

Kolları başın üzerine döz uzatılmış olarak ve sağ elin parmak uçları sol elin açık avucuna dokunarak ("T" şekli yaparak) tutun, sonra sağ eli sol elden uzaklaştırın. Uçuş mürettebatı onay verene kadar elektrıği KESMEYİN. Gece, başın üzerinde "T" şeklini ağmak için ışıklandırılmış çubuklar da kullanılabilir.



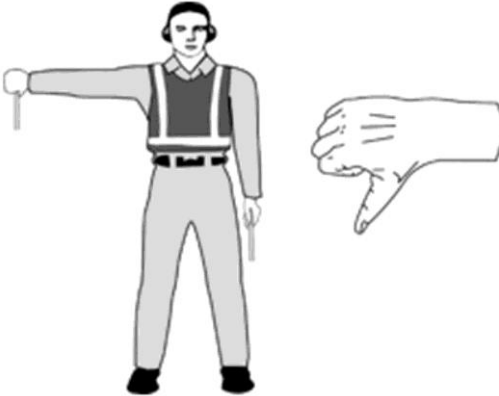
9.5.2 Olumlu/Tehlike Geçti

Çubuğun ucu yukarı durumda, sağ kolu baş hizasına kaldır veya başparmak yukarıda eli gösterin, sol kol yanda dize doğru uzanarak kalır.



9.5.3 Olumsuz

Sol kolu omuzdan 90° açıyla dışarı doğru açık tutun ve çubuğu aşağı doğru tutarak yeri işaret edin veya başparmak aşağıda eli gösterin, sol kol yanda dize doğru uzanarak kalır.



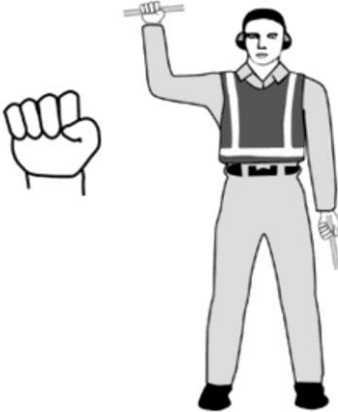
9.5.4 Dahili telefon

Her iki kolu gövdeden 90° açıyla uzatın ve iki kulağa vantuz çekmek için elleri hareket ettirin.



9.5.5 Kumandalara Dokunmayın

Sağ eli baş hizasının üstüne kaldırın ve yumruğu kapayın veya çubuğu yatay konumda tutun, sol kol yanda dize doğru uzanarak kalır.



9.6.6 Ön/Arka Merdivenleri Aç/Kapa

Sağ kol yanda ve sol kol başın üzerine 45° açıyla kaldırılmış olarak, sağ kolu sol omzun üstüne doğru süpürme hareketiyle hareket ettirin.



10. Alan Mürettebatı Geriye İtiş İletişimi (El İşaretleri)

10.1 Geri itme operasyonlarıyla ilgilenen yer personeli arasında sözsüz iletişime standart bir araç sağlamak için, aşağıdaki işaretler kullanılmalıdır.

10.2 İşaretler hem römork/ towbar bağlanması/sökülmesi süreci sırasında, hem de geri itme operasyonunun başlangıcı ve sonunda belirtildiği gibi kullanılacaktır.

10.3 Kulaklıklılı Alıcı Kullanan Görevliden Çekme/İtme aracı (Towcar) Sürücüsüne

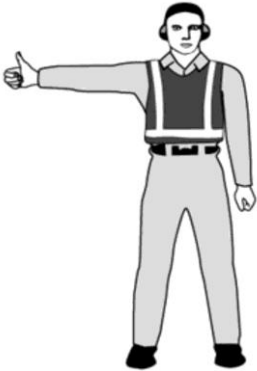
10.3.1 Araç Frenlerini İndir

Eli omuz yüksekliğinin hemen üstüne yumruk yapıp kapalı olarak kaldır ve çekme/itme aracı (towcar) sürücüsüyle göz teması sağlayarak avucu aç.



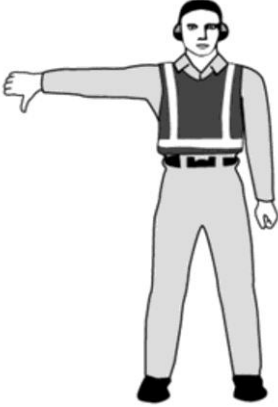
10.3.2 İtmeye Engel Yok

Sol kolu omuzdan 90° açıyla dışarıya doğru açık tutun ve başparmak yukarıda eli gösterin. Bu çekme/itme aracı (towcar) sürücüsüne tüm ekipmanın hava aracından ayrıldığını, takozların kaldırıldığını, hava aracı frenlerinin indirildiğini ve uçuş mürettebatının geri itmeye başlama iznini verdiğini belirtir.



10.3.3 Olumsuz/Bekle

Sol kolu omuzdan 90° açıyla dışarı doğru açık tutun ve başparmak aşağıda eli gösterin. Bu, çekme/itme aracı (towcar) sürücüsüne hava aracının geri itme için hazır olmadığını ve olduğu konumda beklemesini belirtir.



10.3.4 Aracın Frenlerini Çek/Dur

Eli avuç açık olarak omuz hizasının hemen üzerine kaldır ve uçuş mürettebatıyla göz teması sağlayarak, eli yumruk yaparak kapa. Geri itmenin sonunda da çekme/itme aracı (towcar) sürücüsüne hava aracı frenlerinin indirilmiş olduğunu belirtir. Çekme/itme aracı (towcar) sürücüsü araç frenlerinin çekilmiş olduğunu teyit etmek için işareti kulaklıklılı alıcı kullanan görevliye iade etmelidir.



10.3.5 Yavaşla

45° açıyla yandan aşağı doğru elle “okşama hareketi” yap.



10.3.6 Geri İtiş Yönünün Değiştirilmesi

Parmakla burna dokun ve omuza 90° açılı duran kolla hava aracının dönmesi gereken yönü işaret et.



10.4 Kanat Ucu Yanında Yürüyen Gözetim Görevlisinden Kulaklıklılı Alıcı Kullanan Görevliye Çekme/itme aracı (towcar) Sürücüsüne

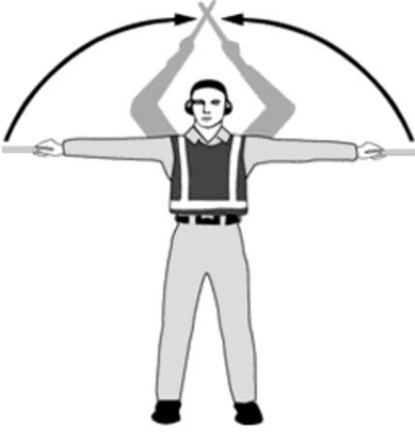
10.4.1 Hava Aracını Hareket Ettirmek için Serbest

Çubukla bir kolu tam uzatarak, başın üzerine dümdüz kaldırın ve diğer kol ve değnekle 45° açıyla yandan aşağı doğru “süpürme” hareketi yapın.



10.4.2 Hava Aracının Hareketini Durdur

Tamamen uzatılmış kollarla ve çubuklarla başın yukarısında çapraz işareti yapın.



10.4.3 Hava Aracının Hareketini Bekletin

Kollar ve çubukları 45° açıyla yanlardan aşağı doğru düz uzatın. Hava aracının hareket etmesi için emniyetli olana kadar kıpırdamayın.



11. Hava Aracının Varışı

Bir hava aracı, park yerine taksi yaptığı zaman ortaya çıkabilen tehlikelerin farkında olmak, tüm yer hizmetleri personelinin sorumluluğudur. Yakın bir tehlike halinde, hava aracını kumanda

edenin haberdar edileceğine ve hava aracının acil durdurulacağına dair prosedürlerin bulunması gerekir. Bu, aşağıdakilerle başarılabilir:

- Uluslararası kabul edilen el işaretleri.
- Park yeri yönlendirme sisteminde 'ACİL DURUŞ' düğmesine basmak.

Bir hava aracı, park yerine taksi yaptığı zaman, yer hizmetleri personeli, uçuş mürettebatı tarafından açıkça görülebilir olmalı veya park yeri yönlendirme sistemine 'ACİL DUR' düğmesi takılı olan yerlerde bulunmalıdır.

Hem ramp düzeyi, hem de köprüde 'ACİL DURUŞ' düğmeleri takılı olan yerlerde, düğmelerin başında durulabilir. Köprü üzerindeki 'ACİL DURUŞ' düğmesinin başında durulması ve diğer yer hizmetleri personelinin hazır bulunması durumunda, yer düzeyi 'ACİL DURUŞ' düğmesinin başında durması için bir kişinin tahsis edilmesi gerekir.

AHM 634

Körük Operasyonları

1. Giriş

Körük (“köprü”) operasyonu, yaralanma ve / veya yolculara, personele, hava aracına ve ekipmana hasar verme potansiyeline sahip, yüksek riskli bir faaliyettir.

2. Kapsam

AHM'nin kapsamı, görevlilere, körüğün emniyetli operasyonu için rehberlik etmektedir.

3. Prosedürler

Her tip körük için, Standart Operasyon Prosedürlerinin belirlenmiş olması gerekir.

3.1 Körüklerin operasyonu için genel prosedürler şunları içermelidir:

- Körüğü kullanmadan önce, görevlinin, körük/yürüyüş yolunun yeterli aydınlatıldığını, yüzeyinde sendeleme tehlikesi oluşturacak herhangi bir şey bulunmadığını ve körükte çöp/FOD olmadığını kontrol etmesi gerekir;
- Bir hava aracı park yerine girmeden önce, körüğün; doğru/emniyetli park konumunda olması, böylece, kanat uçlarından, motorlardan ve gövdeden emniyetli açıklıkları sağlaması gerekir;
- Hava aracı tam durana, takozlar konulana, motorlar durdurulana, çarpışma önleyici işaret ışıkları söndürülünceye ve, varsa, yer/kokpit teması kuruluncaya kadar körüklerin ileri hareket etmemesi gerekir.
- Bir körüğü hareket ettirmeden önce, görevli hiçbir araç, ekipman, personel veya başka bir engelin körük hareketini etkilemeyeceğinden emin olunacaktır;
- Körüğün; hava aracı kapı eşiğine yavaşça hareket ettirilmesi ve körük emniyet çubuğu hava aracına tam dokununcaya kadar hareket ettirilmesi gerekir. (Anten, pilot tünelleri ve irtifa kaybı uyarı cihazlarına hasar vermektan kaçınmak için belirli hava aracı tiplerine özel özen gösterilmesi gerekir);
- Hava aracı üzerinde konumlandırıldığında, körük emniyet sistemleri bağlanmalıdır;
- Otomatik seviye ayarlayıcı ayarlandığı ve kumandalarda görevli kalmadığında, anahtarlar kaldırılmalı veya kumandalar,

yetkisiz kişiler tarafından çalıştırılmasını önlemek için, korunmalıdır;

- Uygun olan yerlerde, görevlinin; körük doğru şekilde kenetlenene kadar hava aracı kapılarının kapalı kalmasını ve körük geri çekilmeden önce kapanmasını sağlaması gerekir;
- Hava aracının yolcu giriş kapısından hareketinden önce, acil durum ve kayarak yayılma alanını hesaba katılarak, körüğün doğru/emniyetli park konumuna döndürülmesi gerekir;
- Bir körüğün arızalanması halinde, geri çekme ve açma prosedürlerinin bulunması gerekir;
- Körük aksaklıklarının uygun yetkiliye haber verilmesi.

4. Operasyon Bilgileri

Körüklerin çalıştırılmasıyla ilgili bilgiler körük kumandalarının bitişiğinde dikkat çeken bir biçimde sergilenmelidir.

5. Apron İşaretlemeleri

KÖPRÜLERİN NORMAL MANEVRA ALANLARI APRON ÜZERİNDE AÇIKÇA İŞARETLENMELİDİR.

6. Eğitim

Tüm körük görevlileri eğitilmeli, hem yazılı hem de çalıştıracakları her körük tipi için uygulamalı değerlendirmelerde yeterlik göstermelidir. Yinelenen eğitim üç yılda bir veya yerel makamlar tarafından şart koşulan bir arayla verilmelidir.

6.1 Eğitim programları şunları içermelidir:

- Standart Çalıştırma Prosedürleri;
- Acil durum şalterleri, kapatmalar ve düğmeler dahil körük kontrol sistemleri;
- Körüğü normal çalışma sınırlarına döndürmek için 'sınırlar dışı' prosedürler;
- Geri çekme prosedürleri ve ne zaman kullanılacağı;
- Elle açma prosedürleri;
- Herhangi bir kaza veya olayı takiben uyulacak prosedürler;
- Kendi şirketinin ve Havaalanı İşletmecisinin kaza/olay haber verme prosedürü;

- Hava aracında veya körükte yangın gibi haller sırasında gereken prosedürler.
-

AHM 635
Yabancı Nesne Hasarı (FOD) Önleme Programı

1. Giriş

Yabancı nesne birikintisinin neden olduğu hava aracı/ ekipman /mala hasar/personelin yaralanması, sadece ciddi bir emniyet tehlikesi olmayıp, hava aracı işletmecilerine, hava aracının/ekipmanın hizmet dışı kalması ve tarifelerin kesintiye uğramasından doğacak olan doğrudan zararlara da malolmayı sürdürmektedir. Bir FOD önleme kültürü yaratmak, sürekli uyanık olmayı gerektirmektedir.

2. Tanım

FOD, hava aracına, hava aracı motorlarına, lastiklere ve hava aracı parçalarına yabancı nesne birikintisinin yol açtığı hasar olarak tanımlanmaktadır. Bu, yıldırım veya dolu gibi doğal nedenlerden olan hasarları içermez. FOD (yabancı nesne birikintisi) FOD'la (Yabancı Nesne Hasarı) sonuçlanabilir.

3. Genel

Bu bilgiler, etkin bir yabancı nesne hasarı (FOD) önleme programı tespit etmek ve yürütmek için rehberlik etmektedir. Sorumluluklar, bu programda özellikle ana hatlarıyla belirtilmektedir. Ancak, FOD önlemenin ve bu programın uygulamaya konulmasının sorumluluğu üst yönetimdedir. FOD programında kilit önemdeki öğeler aşağıdakiler olup sadece bunlarla sınırlı değildir: aletlerin kontrol edilmesi, düzgün bakım uygulamalarının yürürlüğe konması ve bakım ve temizlik.

4. Amaç

Bu programın amacı, düzeltilmezse hasara neden olabilecek koşulların belirlenmesi ve ortadan kaldırılmasıyla, FOD'un ortadan kaldırılmasıdır.

5. Uygulama

Program, tüm hava aracı işletmecileri, havayolları, yer hizmetleri şirketleri, yakıt ikmali yapanlar, havaalanı şirketleri ve tüm havaalanıyla ilgili kişiler için geçerlidir.

6. FOD Nedenleri

FOD şunlardan doğabilir:

- Alanların gerektiği gibi temizlenmemesi ve atılan nesnelere, herhangi bir görev sırasında kullanılan somunlar, civatalar, kağıt, plastik, içecek kutuları/kupaları/teneke kutular, bez parçaları, döşeme kırıkları, bagaj parçaları/yaftaları, hava aracı atığı, ikram servisi ekipmanı, v.s.
- Yetersiz bakım ve temizlik.
- Kötü hava şartlarından sonra temizlik çalışmaları. (AHM 630.6'ya başvurunuz)
- Aletler ve parçaların sayısını kontrol etmemek.
- Yer hizmetleri ekipmanının bakımını yapmamak, yani bunlardan kopan ve düşen parçalar.
- Devam eden apron işleri/inşaat şantiyeleri.

7. Eğitim

Hava aracı operasyonları/yer hizmetleri, bakım/onarım ve bunlara ilişkin ticari faaliyetlerle ilgilenen tüm personel, FOD tespiti/önleme/kaldırma konusunda, başlangıç ve yineleme eğitimi almalıdır. Bu eğitim, göreve başlatma ve yineleme eğitim programlarının ayrılmaz bir parçasını oluşturmalıdır.

8. Bakım ve Temizlik

İşyerini FOD'dan arınmış ve düzenli tutmak, FOD önlemek için kilit önemdeki öğedir.

Hava aracı operasyonlarının yapıldığı alanların, FOD'a neden olabilen çerçöp ve diğer döküntülerden temizlenmiş olmasını sağlamak için denetimler yapmak.

Her yolcu kapısında, hava aracı varmadan ve kalkmadan önce veya hava aracı hareketi öncesinde bir FOD kontrolü uygulanmalıdır.

9. Sorumluluklar

9.1 Yönetim

Bunlar, çalışma alanında(larında) etkin bir FOD programı geliştirme ve uygulamanın genel sorumluluğunu taşır. Yönetim örnek olarak önderlik etmeli ve tüm çalışanları aşağıdakilerle programa katılmaya teşvik etmelidir:

- FOD önlemek için belirli sorumluluk alanları belirlemek ve tayin etmek (örnek FOD denetimleri, FOD işaret ve tabelaları, FOD tanıtımı, v.s.).
- FOD raporlarının gözden geçirilmesi (görev yerinde üretilen) gereken düzeltici önleminin alınmasını sağlar.
- Her FOD olayının soruşturulmasını ve yeniden oluşması için olumlu düzeltici önlemin alınmasını sağlar.
- Havaalanında şirketlerde çalışan tüm paydaşlar, süpürme dahil pist/taksi-yolu yüzeylerinin gereken FOD denetimlerinin IATA/ICAO kurallarına göre yapılmasını sağlayacaktır.
- Düzenli alan denetimleriyle (Emniyet gözlemleri) programa şahsen katılın (sözü icraata dök).

9.2 Gözetmenler (Süpervizörler)

FOD potansiyelinin sürekli farkında olmaları, sorumluluk alanlarına vakıf olmaları, alttaki personelin de vakıf olmalarını sağlamaları ve FOD önleme programı çabalarına katılmaları gerekir. Sorumluluk alanlarını düzenli olarak denetleyeceklerdir.

9.3 Tüm Çalışanlar

Hava aracı operasyonlarıyla ve buna ilişkin ticari faaliyetlerle ilgilenen tüm personelin, FOD'a yol açabilecek koşulları tanımak ve ortadan kaldırılmasından sorumlu olmaları için, eğitim almaları gerekir. Personelin, FOD tehlikelerini sahiplenmesi ve FOD nedeniyle oluşabilecek herhangi bir durumu yöneticisine/gözetmenine (süpervizörüne) bildirmesi gerekir.

“(FOD) Görürsen ortadan kaldır”.

10. FOD Önleme Stratejileri

FOD kontrolü sürdürmek aşağıdakiler gibi çeşitli metotları içerir:

10.1 Genel

- Apron üzerinde FOD'u en aza indirmek ve nihayetinde ortadan kaldırmak amacıyla, aralıksız iyileştirme uygulamaları düşünülmeli ve uygulamaya konmalıdır. Örneğin, yağma yükleri kaplamak veya tekerlekli demirbaş/ paletler/ konteynırlar, v.s. içine almak için plastik ambalaj

kullanılmasının kesinlikle önüne geçilmeli ve alternatif çözümler kullanılmalıdır. Eğer, plastik ambalajdan yararlanılacaksa, ortadan düzgün kaldırılma ve bertarafı sağlamak için, etkin bertaraf veya çalışma uygulamaları yerleştirilmelidir.

- Metal malzemenin toplanması için yer hizmetleri ekipmanının (genellikle traktör motorları) altına mıknatıslı çubuklar asılabilir. Bununla birlikte, çubukların toplanan döküntüleri düşürmesini önlemek için, bunlar araç bakım programınızın bir parçası olarak düzenli temizlenmelidir.

10.2 FOD'un Haber Verilmesi ve Denetlenmesi

10.2.1 FOD Denetlemeleri

Hava aracı motorlarında, lastiklerinde veya bileşenlerinde hasara yol açan her FOD olayı, FOD hasarı kaynağının nedenini ve yeniden oluşmasını önleme yollarını belirlemek için soruşturulmalıdır. FOD araştırmaları, olayın farkına varılmasını takiben en kısa zamanda yapılacaktır.

10.2.2 FOD olayının haber verilmesi

Programın etkinliğini ölçmek için, her FOD olayı uygun haber verme formu kullanılarak haber verilecektir.

10.3 FOD Konteynırları

10.3.1 FOD koyma yerleri/Konteynırları/kutuları

Herhangi bir programın etkinliğinin en büyük caydırıcısı, herhalde uygun yerlere yerleştirilmiş ve bariz biçimde işaretlenmiş, yeterli sayıda atık konteynırlarının eksikliğidir. Şayet, bir birey yabancı malzemeyi toplamak için zaman ayırmış ve çaba sarf etmişse, sonra onu atmak için yer bulamazsa, aynı şekilde birey onu bulduğu yere yeniden atabilir.

10.3.2 Apron

Her yolcu kapısına bir çöp kutusu yerleştirilmelidir. Rüzgârın, döküntüleri kutusundan uçurmasına karşı korunmak için, bu kutuya bir kapak takılmış olmalıdır. Kutunun boyu ve çöp atma açıklığı, dökme atıklar için kullanılmasın diye nispeten küçük olmalıdır. Kutu, büyük kırmızı “F.O.D.” çıkartmaları veya harfleriyle belirlenmiş, görünebilir veya parlak bir renkte (sarı) olmalıdır. FOD kutularının, bu haznelerin boşaltılması işlemi dahil, bazı yer hizmetleri ekipmanının içine veya üstüne konuyor olmasına da dikkat edilmelidir.

10.4 Süpürme

Süpürme, elle veya FOD'ları hava tarafından kaldırmak için en etkin ekipman olan pist süpürücülerle yapılabilir. Süpürücü aralıklardan ve kaldırım ek yerlerinden döküntüleri kaldırır, ve sadece saplı bir el süpürgesiyle erişilebilenler hariç tüm alanlarda kullanılmalıdır. Başka metotlar da kullanıma elverişlidir. Tüm hava tarafı alanları, hava aracı manevra alanları, apronlar ve yolcu kapıları ve onlara bitişik alanlar rutin olarak süpürülmelidir. Yer hizmetleri ekipmanının geçtiği alanlar periyodik olarak süpürülmelidir.

10.5 Hangar/Hat Bakım Alanları ve Apronlar

10.5.1 Hangar/Hat Bakım Alanları

İyi bakım ve temizlik uygulaması tek en önemli meseledir. “Giderken temizle” tüm çalışma alanları için slogan olmalıdır. Çalışma alanlarında, FOD atma yerleri hazır bulunmalıdır.

Tüm çalışma alanlarının, düzenli temizliği yapılmalı ve / veya elektrikli süpürgeyle süpürülmelidir.

Alet Kontrolü – Hava aracında ve hava aracı motorları veya etrafında kullanılan aletlerin sayısının kontrol edilmesi gerekir. İz tablaları, iz ambalajı, barkodlama, alet cepleri olan yelken bezinden özel yerleştirme düzeni, alet tezgahları, pusula sistemli alet torbaları veya tüm aletleri bir araya toplayan alet çantalarının kullanılması dahil alet kontrolüne yardımcı olan bir kaç metot bulunmaktadır.

Emniyet teli veya başka dağınık nesnelere (somunlar/cıvatalar) kullanıldığı zaman bu parçaları (emniyet teli kesiklerini) çalışma alanında bırakmamaya veya parçaların yere düşmesine izin vermemeye dikkat edilmesi gerekir. Hava aracının hangara getirilmesi

öncesi zemin ve / veya donanım üzerindeki döküntüler için FOD kontrollerinin yapılması gerekir. Hava aracını test etmek, yerini değiştirmek, veya servis tamamlandığı için hangardan çıkarmadan önce zemin üzerinde, motor giriş ağızlarının içinde, kanat ve gövde üzerindeki döküntüler için FOD kontrolleri ve hava aracı üzerinde veya etrafında alet bırakılıp bırakılmadığının kontrolü yapılacaktır.

10.5.2 Hangar Apronları

Diğer alanlar gibi hangar apronlarında da FOD bulunmaması gerekir. Alanların her gün, hava aracı varışından önce ve hava aracı geri itişinden önce denetlenmesi gerekmektedir.

Yol kaplamasının bozulmaya karşı kontrol edilmesi gerekir ve belirlenen herhangi bir kötüleşme haber verilmeli ve derhal onarılmalıdır.

10.5.3 Test Peronları

Test peronları veya alanları, gevşek yol kaplaması veya diğer unsurlardan gelecek motor hasarına özellikle müsaittir.

Her testten önce, alanda FOD, özellikle yol kaplamasında bozukluk bulunup bulunmadığının kontrol edilmesi gerekir.

Tüm bağlı olmayan donanım çalışan motorlardan iyice uzak tutulmalıdır.

10.6 FOD Tanıtımı ve Koordinasyonu

FOD'u tanıtmak için çeşitli uygun metotlar bulunmaktadır. Tanıtıcı çabalar operasyonun ayrılmaz bir parçası olmalıdır. Aşağıdaki metotların bazıları FOD komitelerinin veya farklı tartışma forumları, FOD yürüyüşleri ve genel FOD tanıtıcı malzeme (posterler, videolar, v.s.) kullanılmasını içerir.

- Emniyet toplantıları, FOD'un düzenli görüşülmesini sağlayan bir gündem maddesi içerebilir. Kuruluş veya ilgili diğer havaalanı kiracıları içinde özel FOD komiteleri oluşturulması başka bir seçenek olabilir.
- İleriye dönük, etkili bir stratejik grup olarak veya mürettebatın düzenli "FOD yürüyüşleri" yapmasıdır. Bu FOD yürüyüşleri

kavramı, sizin toplantılarınızın veya FOD tartışma forumlarınızın bir parçasını da oluşturabilir.

- FOD tanıtımı – FOD bilincini geliştirmek için çeşitli yollar bulunmaktadır. İster bir FOD kampanyası, Emniyet haftası, FOD sergilemeleri, tartışma forumları ister posterler, çıkartmalar, afişler, videolar ve broşürler yoluyla yapılır.

10.7 Yönetim/Gözetmenler (Süpervizörler) için FOD Önleme Kontrol Listesi

FOD önleme ve kontrolü için kullanılacak bir FOD önleme kontrol listesi aşağıdakileri içerebilir:

- Her hava aracı varışında ve kalkışı öncesinde yer hizmetleri personeli tarafından fiziki bir FOD kontrolü yapılır.
- Havaalanı yöneticileriyle koordinasyon içinde, pistlerde, taksi yollarında ve apronlarda yabancı nesne ve yüzey bozulması bulunup bulunmadığının kontrol edilmesi için program yapılmasını sağlayın.
- Personelin, yabancı nesnelere bilinçli şekilde toplayıp gereken şekilde çöpe atıp atmadığının gözlenmesi.
- Çalışma alanlarında genel bakım ve temizliğin rasgele kontrol edilmesi.
- Personelin iş başında gerektiği gibi FOD önleme uygulaması yapıp yapmadığının gözlenmesi.
- Personelin işe başlama ve güncel eğitiminin gözden geçirilmesi.
- Personelin FOD hakkındaki farkındalığının izlenmesi ve katılımlarının geliştirilmesi.
- FOD araştırmaları ve gözlemlerinden tavsiye edilmiş düzeltici önlemlerin takibi.
- Ekipmanı çalıştıranların araçlarını vardiyaları öncesinde ve sırasında temizlemelerinin sağlanması.
- Bu alanlara yeterli FOD atma yerleri / kutuları konulmasının sağlanması.
- Yeterli FOD tanıtım malzemesinin sergilenmesinin sağlanması.
- Aletler ve parçaların sayılabilir olması.
- Yer hizmet ekipmanının rutin bakımının yürütülmesi.

11. Özet

Etkin bir FOD programı FOD hasarının ve personelin olası yaralanmasının yüksek maliyetini oldukça azaltabilir. Etkilenen taraflar koordinasyonlu hareket ettikleri zaman FOD kontrolü en etkili şekilde olacaktır.

İlgili Öneriler

1. Genel

1.1 Hava tarafı olayları/kazalarının araştırılmasıyla ilgili standart prosedürlerin geliştirilmesi, araştırma sürecinin mantıksal bir çerçevede yürütülmesini sağlayacaktır. Araştırmayla ilgili alakalı bilgilerin elde edilmesi için metotların araştırma prosedürlerinin geliştirilmesinden önce yerini alması gerekir. Emniyet, tehlike ve olay/kaza/hasar raporları alakalı bilgilerin elde edilmesi için kullanışlı metotlardır.

1.2 Araştırma süreci, gerçek nedenlerin belirlenmesi için olaylara dayalı bilgilerin mantıki analizi sonucunda oluşturulacak bir metod şeklinde geliştirilmelidir. Düzeltici önlemlerle birlikte, olayın yeniden oluşmasını önlemek için, araştırmanın bulgularına dayalı Emniyet Önerileri geliştirilmelidir.

Bir araştırma prosedürünün geliştirilmesi, aşağıdaki öğeleri içermelidir:

- 1.2.1. Fotoğraflar ve planlar dahil, olgusal bilgilerin toplanması;
- 1.2.2. Bilgilerin çözümlenmesi;
- 1.2.3 Sonuçlara varılması ve gerçek nedenlerin bulunması;
- 1.2.4 Sonuçlara ve nedenlere dayanarak, Emniyet ve / veya işletimle ilgili önerilerin, açık ve kesin biçimde ifade edilmesi;

1.3 Her olay/kaza, baştan sona araştırılmalıdır. Araştırmanın şekli, olayın/kazanın ortamına bağlı olacaktır. Çoğu durumda, Ramp Olayı/Kaza Raporunun (AHM 650) gözden geçirilmesi, olayın/kazanın gerçek nedenlerinin belirlenmesi için yeterli olacaktır.

1.4 Ramp Olayı/Kaza Raporunda bulunan bilgilerin gözden geçirilmesinden sonra, olayın/kazanın daha fazla araştırılması gerekebilir. Eğer, aşağıdaki durumlardan biri varsa, daha başka araştırmalar da yapılması önerilir:

- 1.4.1 Şirket politikası bir araştırma gerektirmekte;
- 1.4.2 4 saatten fazla uçuş iptali veya bir gecikmeyle sonuçlanan olay;
- 1.4.3 Yeniden oluşma tehdidi olan durumlar;
- 1.4.4 Olayın, daha önceki bir olayın tekrarı olması durumunda;

- 1.4.5 Yolcuların, mürettebatın, yer personelinin ve / veya üçüncü tarafların yaralanması veya ölümlerinin söz konusu olduğu durumlar;
- 1.4.6 Devlet ve / veya için kaza müfettişleri tarafından araştırılmamış olaylar/kazalar. Daha başka araştırmanın gerektiği durumlarda aşağıdaki prosedürler tavsiye edilir:

2. Olaylarla İlgili Bilgi

2.1 Olaya yol açmış ortamları aşağıdakilerle belirleyin:

- 2.1.1 Olayla ilgili tüm raporların gözden geçirilmesi. Eğer rapor olayın nasıl olduğunu anlamak için yeterli bilgi içermiyorsa, olaya karışan kişilerden daha ayrıntılı bir rapor talep edin.
- 2.1.2 Tanıklarla görüşme yapmak,
- 2.1.3 Raporları ve krokileri teyit etmek için gerekirse, olay/kaza yerinin ziyaret edilmesi,
- 2.1.4 Çekilmiş fotoğrafların gözden geçirilmesi;

Olaya karışan ekipmanda bulunan kusurları belirleyin:

- 2.1.5 Kusurlu bakım/onarım
- 2.1.6 Görev için uygun değil,
- 2.1.7 Görev için emniyetsiz,
- 2.1.8 Tasarım sorunu;

Şunları belirleyin:

- 2.1.9 Yapılan görev için standart veya yazılı bir prosedür olup olmadığını,
- 2.1.10 Görevi yürütenler için standartlar veya bir prosedür yayımlanmış mı ve kullanıma hazır mı?
- 2.1.11 Rutinde herhangi bir değişiklik olmuş mu?
- 2.1.12 Denetleyenle görevi yürütenler arasında kötü iletişim söz konusu olmuş mu?
- 2.1.13 Bir zaman darlığı veya görevi tamamlamak için yetersiz zaman söz konusu olmuş mu?

Olaya karışan personelin geçmişini aşağıdakiler konusunda kontrol edin:

- 2.1.14 İş deneyimi,
- 2.1.15 Eğitim,
- 2.1.16 Yinelene eğitim,
- 2.1.17 Sağlık sorunları.

3. Analiz

3.1. Oluşumun, neden bir olaya/kazaya yol açtığıının nedenlerini bulmak için gerçek bilgiler analiz edilmek zorundadır. Sadece, az sayıda oluşumların bir kazayla sonuçlandığının akılda tutulması önemlidir. Bu yüzden, analizin, olaya/kazaya yol açan olaylar zincirinin mantıksal sırasını belirlemesi önemlidir. Bu, her olay veya görevdeki kusurların belirlenmesini sağlayacaktır. Kusurlar bir kez belirlendiğinde, gerçek nedenler bulunabilir.

Şunları açıklayın:

3.1.1 Her görev tek olayda yapılmış;

3.1.2 Yapılan görevlerdeki yazılı talimatlarla ilgili kusurları belirleyin. (AHM 650'de bulunan öğelere katkı sağlayalar yardımcı olabilir);

3.1.3 Görevlerin yerine getirilmesinde olası tehlikeleri belirleyin. (Personele ve donanımına karşı tehlikeler);

3.1.4 Olaylar arasında nedensel bağları belirleyin;

3.1.5 Kazaya yol açan olayların gerçek bilgilerle destekli mantıksal bir dizilişini geliştirin;

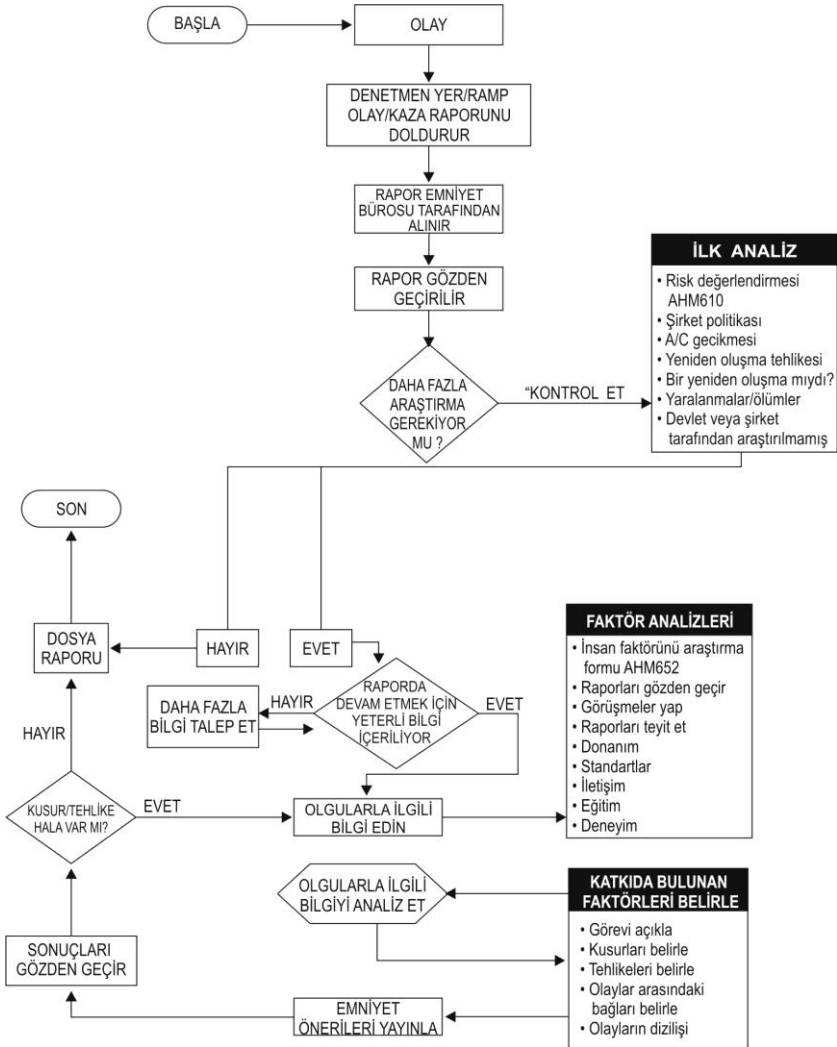
3.1.6 Olayların dizilişine dayanarak, hangi kusurların kazaya katkıda bulunduğunu saptayın.

4. Sonuç ve Nedenler

4.1 Sonuçlar, gerçek bilgilerle tutarlı olmalı ve analiz sonuçlarına dayanmalıdır. Kusurlar ve tehlikeler belirlenmeli ve kaza nedenleri belirtilmelidir. Gerçek nedenler, açık olması için ayrıca sıralanmalıdır.

5. Emniyet Önerileri

5.1 Kaza önleme maksadıyla, emniyet önerileri yapılmaktadır. Herhangi bir emniyet tavsiyesi, analiz sonuçlarına ve sonraki araştırma yargılarına dayanmalıdır. Bir emniyet tavsiyesi, analizde belirlenen öğelerle veya analizde belirlenen tehlikeler ve kusurlara ilişkin olarak ya genel olarak ya da özel terimlerle yazılı olabilir.



AHM 653

Hava Tarafında Emniyet Araştırmalarında İnsan Faktörleri

1. Giriş

Tüm araştırmaların maksadı, katkıda bulunan faktörlerin belirlenmesi için, bir olay tekrarı riskini ortadan kaldıran veya azaltan düzeltici önlem planlarını geliştirmektir. Araştırma, kusur bulmaktan daha çok, düzeltici önlem planlarına öncülük eden olgulara dayalı bilgiyle sonuçlanmalıdır. İnsan faktörü ögesinin belirlenmesi, araştırma sürecinin kilididir.

2. Kapsam

Bu AHM, ciddi bir yaralanma veya mal hasarına yol açmış veya bunlarla sonuçlanma potansiyeline sahip tüm olayların araştırılmasını kapsamaktadır. Bir İnsan Faktörü Araştırma Formu verilmektedir. Bu form, çalışanın etkin, verimli çalışmasına mani olabilecek kişisel ve mesleki faktörleri belirlemede, denetmene yardımcı olması için tasarlanmıştır. Bu faktörler; yetersiz beceriler, eğitim, iş bilgisi, disiplin, kuruluş faktörleri, çalışanın tutumu ve davranışını içerir.

3. Uygulama

Bu form, alan denetimi veya yönetimi ve / veya emniyet sorumlulukları verilmiş herhangi biri tarafından kullanılması içindir. Form AHM 650 ve AHM 651'in içeriğiyle birlikte kullanılmalıdır.

4. Eğitim

Personelin araştırma formunu kullanması için özel eğitim şartları yoktur. Bununla birlikte, ilgili görev ve donanım bilgisi, kanıt toplama dahil standart araştırma teknikleri, etkin görüşmeler yapma ve görev gözlemlene becerileri işe yarar. Araştırma sorumluluğu olan kişinin, IATA tarafından önerilen bir emniyet araştırması kursuna katılması tavsiye edilir. Kurs içeriği, AHM 611'de bulunabilir.

5. Form Doldurma

Form dört bölümden oluşmaktadır:

Bölüm 1: Genel Bilgiler – Olay Türü ve Operasyon Aşamasını içermektedir.

Bölüm 2 – Olayın Tesiri – İptal ve gecikme bilgisi ile olayın açıklaması dahil olacak şekilde, tesirle ilgili bilgileri sağlamaktadır. Sadece olaya yol açan olguları kaydedin. Varsayımları veya anlatıma dayalı bilgileri dahil etmeyin.

Bölüm 3 – Katkıda Bulunan Faktörlerin Kontrol Listesi –Sekiz katkıda bulunması olası faktör şu şekildedir: Çevre, Ekipman, İletişim, Ergonomi, Prosedürler, Bireysel Faktörler, Önderlik ve Kuruluşla İlgili Faktörler. Sadece olaya katkıda bulunan faktörlerin doldurulması gerekir. Eğer, faktör katkıda bulunmadıysa bir sonraki faktöre geçin. Eğer, faktör katkıda bulunduysa, o zaman faktörün altındaki açık alana ayrıntılarını yazın.

Bir olayın, kendine has bir şekilde birden fazla katkıda bulunan faktörü vardır. Eğer, tüm katkıda bulunan faktörler belirlenmiyorsa, o zaman aynıısının bir tekrarı veya benzeri olasıdır.

Bölüm 4: Katkıda bulunan faktörler ve ilgili düzeltici plan- Bölüm 3'te Düzeltici faaliyet dokümanları ve düzeltici faaliyet planı tanımlanmıştır. Her bir katkıda bulunan faktör için, onunla ilgili bir düzenleyici önlem bulunmalıdır. Her bir düzenleyici faaliyetin, bir sorumlusu ve tahmini tamamlama süresi bulunmalıdır. Her bir düzenleyici faaliyet, durumu tamamlanana kadar izlenmeli ve tamamlanmasından sonra sonucu doğrulanmalıdır.

Emniyet Birimi için, bu formun etkin ve zamanında kullanılması, yaralanmaların ve oluşabilecek zararların azaltılması, operasyon ihlalleriyle birlikte emniyetle ilgili olayların önlenmesi amacıyla düzeltici faaliyetlerin geliştirilmesine yardım edecektir.

Bölüm I Genel Bilgiler

Olay: _____

Olay tarihi: _____

Havayolu: _____

Olay zamanı: _____ (24 saat esasına göre)

İstasyon: _____

Baş Araştırmacı: _____

Alan/Kapı: _____

Araştırma Tarihi: _____

Araştırmanın kapanma tarihi: _____

Olay tipi

- Hava aracı zararı
- Yer hizmeti ekipmanı zararı
- Yaralanma vakası
- Yakın hatalı yaklaşma hava aracı zararı
- Yakın hatalı yaklaşma yer hizmeti ekipmanı zararı
- Yakın hatalı yaklaşma yaralanma vakası
- Yolcu yaralanması

Operasyon Safhası (Tümü işaretlenebilir)

- Ramp transferi
- Hava aracının gelişi
- Yükleme/boşaltma hava aracı
- Körüğün konumlandırması
- Hava aracı itme-çekme veya taksi yapma
- Hava aracının tekrar yer değiştirmesi
- Yükleme operasyonu
- Konteyner yükleme operasyonu
- Bagaj arabası operasyonu
- Yakıt ikmali
- Bakım/onarım
- Tuvalet hizmet
- Su hizmeti
- Bagaj arabası çekme ve taşıma operasyonu
- Diğerleri

Bölüm II Olayın etkisi

- Uçuş iptali
- Uçuş gecikmesi
- Uçuş ekipmanının değişmesi
- Olay yüzünden YHE çıkarılması

- İşçiye ilk yardım
- İşçinin hastaneye sevki

Olayın Tarifi

(Çalışmanın şeklini de içeren olayın detaylı tarifi)

Bölüm III Katkıda bulunan faktörlerin işaretlenmesi

A. Çalışma alanı /Çevresi(Tümü işaretlenebilir)

- a. Trafik sıklığı
- b. Ramp işaretlemesi
- c. Görsel referanslar
- d. Sahaya ait değerlendirme
- e. Işıklandırma
- f. Kuvvetli rüzgarlar
- g. Kar/buz
- h. Yağmur
- i. Şimşek
- j. Kaygan Yüzey
- k. Tökezleme zararı
- l. Gürültü
- m. Toz fırtınası
- n. Isı (Çevre sıcaklığı)
- o. Diğerleri

Özellikle seçilen faktörlerin olaya nasıl etken olduğu tanımla

B Ekipmanlar/aletler (Tümü İşaretlenebilir)

- a. Ekipmanın doğruluğu
- b. Operasyon öncesi kontrolün tamamlanmaması
- c. Önleyici bakımın tamamlanmaması
- d. Arızalı ekipmanın hizmetten çıkarılmaması
- e. Emniyetsiz veya uygun olmayan ekipmanın kullanılması
- f. Ekipmanın zor kullanılması
- g. Uygun ekipmanın mevcut olmayışı
- h. Ekipmanın bilinmemesi
- i. Uygun olmayan ekipmanın kullanılması
- j. Açıklamanın olmaması
- k. Ekipmanın doğru kullanılmaması
- l. Emniyet cihazların iptali
- m. Aşırı hızlı operasyon
- n. Ekipman kullanımı konusunda eğitim olmaması
- o. Tasarım problemi
- p. Diğerleri

Özellikle seçilen faktörlerin olaya nasıl etken olduğu tanımla

C. İletişim (Tümü İşaretlenebilir)

- a. Ekip değişimi/sorgulaması
- b. İletişim, yer ile kokpit

- c. İletişim, yer ile yer
- d. İletişim, süpervizor ile kuruluş
- e. Tamamlanmamış mesaj
- f. Karışık mesaj
- g. El işaretleri
- h. Diğerleri

Özellikle seçilen faktörlerin olaya nasıl etken olduğu tanımla

Kullanılan iletişim şeklini tanımla

D. . Ergonomi (Tümü İşaretlenebilir)

- a. Tekrarlı/monotonluk
- b. Zorlu uğraşlar
- c. Diz çökme/bükme/alçalma
- d. Burulma
- e. Sarsılma
- f. Strese maruz kalma
- g. Anlama zorluluğu
- h. Uzun süre
- i. Isı/Soğuk
- j. Aksi durum
- k. Diğerleri

Özellikle, seçilen faktörlerin olaya nasıl etken olduğunu tanımla.

E. Prosedürler/Görevler/Eğitimler (Tümü işaretlenebilir)

- a. Yetenek veya Eğitim yokluğu
- b. Görev için yanlış plan
- c. Çok zor görevler
- d. Prosedürden sapma
- e. Prosedürün hazırlanmaması
- f. Prosedürle ilgili eğitim verilmemesi
- g. Prosedürün veya eğitimin pekiştirilmemesi
- h. Prosedürün anlatılmaması/bildirilmemesi
- i. Prosedürün bilinmemesi
- j. Prosedürde kaza beklenilmemesi
- k. Prosedürden cesaretleterek görevden sapma
- l. Yeni görev veya görev değişimi
- m. Yeni ekipman veya aletler
- n. Diğerleri

Özellikle seçilen faktörlerin olaya nasıl etken olduğunu tanımla.

F. Bireysel Faktörler (Tümü işaretlenebilir)

- a. Fiziksel Sağlık (İşitme/görme)
- b. Yorgunluk

- c. Akran baskısı
- d. Vucut yapısı veya mukavemeti
- e. Şahsi problemler (ailesel, araba kazası gibi)
- f. İşyerinde dikkat dağılması/ara verme
- g. Unutkanlık
- h. Durumsal farkındalık
- i. Stres
- j. Zaman sınırlanması
- k. İş tecrübesi
- l. diğçerleri

Özellikle seçilen faktörlerin olaya nasıl etken olduğunu tanımla.

G. Liderlik/Supervizörlük/Organizasyon(Tümü işaretlenebilir)

- a. Görev organizasyonu/planlaması
- b. İş Önceliğı
- c. Yetkilendirme
- d. Gerçek olmayan beklenti
- e. Yeterlilik
- f. Sorumluluğun olmayışı
- g. İletişim hatası
- h. İş yükü yönetimi
- i. Diğçerleri

Özellikle seçilen faktörlerin olaya nasıl etken olduğunu tanımla.

H. Organizasyon Faktörleri (Tümü işaretlenebilir)

- a. Planlama/Mühendislik/Yönetim desteğinin kalitesi
- b. Şirket Politikası
- c. Şirket değişikliği/yeniden yapılanma
- d. Ortak çalışma
- e. Olağan işler
- f. Yetersiz personel
- g. Yerel normların riski davranışlara izin vermesi
- i. Diğerleri

Özellikle seçilen faktörlerin olaya nasıl etken olduğunu tanımla.

Katkıda Bulunan Faktörlerin Listelenmesi (Sebeplerin) ve İlgili Düzeltici Faaliyet

1. Katkıda bulunan Faktörler

Düzeltilici faaliyet

Sahibi

Tahmini Tamamlama Tarihi _____

2. Katkıda bulunan Faktörler

Düzeltilici faaliyet

Sahibi

Tahmini Tamamlama Tarihi _____

3. Katkıda bulunan Faktörler

Düzeltilici faaliyet

Sahibi

Tahmini Tamamlama Tarihi _____

4. Katkıda bulunan Faktörler

Düzeltilici faaliyet

Sahibi

Tahmini Tamamlama Tarihi _____

5. Katkıda bulunan Faktörler

Düzeltilici faaliyet

Sahibi

Tahmini Tamamlama Tarihi _____

IATA Havayolu Tanıtma Kodu

(Havayolu Kodlandırma Rehber, 73. Baskı- Bölüm 3'ten alınmıştır.
2008 yılına aittir.)

*Kontrollü kopya

Havayolu	Tanitma Kodu
40-Mile Air, Ltd.	Q5*
9G Rail Limited	9G*
A.M.C.	YC
AAA – Air Alps Aviation	A6
Abacus International Pte. Ltd.	1B
Aban Air	K5
ABC Aerolineas S.A. de C.V.	40*
ABSA- Aerolinhas Brasileiras S.A.	M3
ABX Air, Inc.	GB
AC Challenge Aero LLC	5U
ACT Havayollari A.S.	9T*
Adam Skyconnection Airlines PT.	KI
Adria Airways – The Airline of Slovenia.....	JP
Aegean Airlines S.A.	A3
Aer Arann Express (Comharbairt Gaillimh Teo)	RE
Aer Lingus Limited.....	EI
Aero 2000 S.A. dba Lan Argentina.....	4M
Aero Airlines A.S.....	EE
Aero Asia International (Private) Ltd.....	E4
Aero Benin S.A.	EM*
Aero Condor S.A.C.	Q6
Aero Contractors Nigeria Limited	AJ
Aero Express del Ecuador – Trans AM	7T
Aero Mongolia	MO
Aero Republica S.A.	P5
Aero Services Executive S.A.R.L.	W4
Aerocomercial Oriente Norte Ltda.....	A4
Aeroenlaces Nacionales S.A. de C.V.	VB
Aeroflot – Cargo	SU*
Aeroflot – Plus J.S.C.	P3
Aeroflot Russian Airlines	SU
Aeroflot-Don	D9
AEROFLOT-NORD	5N
Aerogaviota S.A.	KG
Aeroland Airways S.A.....	3S*
Aeroline GmbH	7E

Aerolineas Argentianas	AR
Aerolineas Austral Chile S.A.	3I*
Aerolineas de Baleares AeBal.....	DF
Aerolineas Galapagos S.A. Aerogal	2K
Aerolineas Mesoamericanas S.A. de C.V.	C4
Aerolineas Regionales, S.A. de C.V.	3R*
Aerolineas Sosa S.A de C.V.	P4*
Aerolitoral S.A. de C.V.	5D
Aeromexico Aerovias de Moxico S.A. de C.V.	AM
Aeronautical Telecommunications Ltd. (AEROTEL)	XI
Aeropostal Alas de Venezuela C.A.	VH*
Aerosur Paraguay S.A.	PQ
Aerosvit Airlines	VV
Aerotransporte de Carga Union, S.A. de C	6R*
Aerotransportes Mas de Carga S.A. de C.V.	M7
Aerovias Caribe S.A. de C.V.	QA
Aerovias del Continente Americano S.A AVIANCA	AV
Africa West	FK
African Express Airways (K) Limited	XU
African Transport Trading and Investment Co. (ATTICO)	ML*
Afrijet Airlines Limited.....	6F
Afriqiyah Airways.....	8U
AHK Air Hong Kong Limited	LD*
Aigle Azur.....	ZI
Air Algeria	AH
Air Arabia.....	G9
Air Armenia.....	QN*
Air Astana.....	KC
Air Atlanta Icelandic.....	CC
Air Austral.....	UU
Air Bagan Ltd.	W9*
Air Baltic Corporation SIA.....	BT
Air Berlin GmbH & Co. Luftverkehrs KG.....	AB
Air Bissau International Lda.....	YL
Air Botswana Corporation.....	BP
Air Burkina.....	2J
Air Burundi.....	8Y
Air Caledonie International.....	SB
Air Caledonie.....	TY
Air Canada Jazz.....	QK
Air Canada.....	AC

Air Caraibes.....	TX
Air Cargo Carriers, Inc.	2Q
Air Central Co. Ltd.	NV
Air Chathams.....	CV*
Air China Cargo.....	CA
Air China Limited.....	CA
Air City.....	4F*
Air Comet S.A.	A7
Air Company ITEK-AIR Ltd.	GI
Air Contractors (UK) Limited	AG
Air Corridor.....	QC
Air Creebec (1994) Inc.	YN
Air Dolomiti S.p.A. Aeree Regionali Europee.....	EN
Air Europa Lineas Aereas, S.A.	UX
Air Fiji Ltd.	PC
Air Finland Ltd.	OF
Air France	AF
Air Greenland A/S.....	GL
Air Guyana S.P.	3S
Air Iceland (Flugfelan Islands)	NY
Air India Charters Limited.....	IX*
Air Inuit Ltd/Ltee	3H
Air Italy S.p.A.	I9*
Air Jamaica	JM
Air Japan Company Ltd.	NQ
Air Koryo.....	JS
Air Kurfa.....	7F*
Air Lines of Kuban.....	GW*
Air Macau Company Limited	NX
Air Madagascar.....	MD
Air Malawi Limited	QM
Air Malta P.I.c.	KM
Air Mandalay Ltd.	6T
Air Marshall Islands, Inc.	CW
Air Mauritanie	MR
Air Mauritius.....	MK
Air Midwest.....	ZV
Air Minas Linhas Aereas Ltd.	6M
Air Mobility Command	MC
Air Moldova.....	9U
Air Namibia.....	SW
Air Nepal International Pvt. Ltd.	XN

Air New Zealand Limited	NZ
Air Next Co. Ltd.	7A
Air Nippon Co. Ltd.	EL
Air Nippon Network Co. Ltd.	EH
Air Niugini Pty Limited dba Air Niugini	PX
Air North Charter and Trainung Ltd.	4N
Air Nostrum L.A.M.S.A.	YW
Air One Nine	N6
Air One.....	AP
Air Pacific Ltd.	FJ
Air Philippines Corporation.....	2P
Air Rarotonga.....	GZ
Air Routing International Corp.	ZJ
Air Saint Pierre.....	PJ
Air Satellite Inc.	6O*
Air Senegal International.....	V7*
Air Service.....	X7*
Air Seychelles Limited.....	HM
Air Sinai.....	4D
Air Slovakia BWJ, Ltd.	GM*
Air Sofia.....	CT
Air Sunshine Inc.	YI
Air Tahiti Nui	TN
Air Tahiti.....	VT
Air Tanzania Company Ltd.	TC
Air Tindi Ltd.	8T*
Air Transat.....	TS
Air Transport Association of America (ATA)	XD
Air Transport International Limited Liability Company	8C
Air Transport International Ltd Liability Co. c/o BAX Logistics Center	8W
Air Turk and Caicos (2003) Ltd	JY
Air Urga.....	3N*
Air Vallee S.p.A.	DO
Air Vanuatu (Operations) Limited.....	NF
Air Via Ltd.	VL
Air Wisconsin Airlines Corporation (AWAC)	ZW
Air Zimbabwe (Pvt) Ltd.	UM
Airasia Snd Bhd.	AK
Airblue Limited.....	ED
AirBridgeCargo Airlines Limited	RU

Airbus Transport International.....	4Y*
Aircompany “Kyrgyzstan”	QH
Aircompany Lugansk Airlines	LE*
Aircompany Polet.....	YQ
Aires S.A.	4C
Air-India Limited	AI
AirKenya Express Limited.....	P2
Airlinair.....	A5
Airline Company Donbassaero.....	7D
Airline Container Leasing Inc.	JG*
Airline Industry Functions (XD)	XD
Airline Clearing House Inc./990	XD
Airline Clearing House Inc./991	XD
Airlines of Papua New Guinea Limited.....	CG*
Airlines Reporting Corporation Area Settlement Plan.....	XD
Airlink Limited.....	ND
Airmax S.A.	M8*
Airshop B.V.	FF*
AirTran Airways, Inc.	FL
AJET Aviation Limited.....	VJ
Aklak Inc.	6V
Alajnihah For Air Transport.....	2T
Alaska Airlines Inc.	AS
Alaska Central Express.....	KO*
Alaska Juneau Aeronautics Inc dba Wings of Alaska.....	K5*
Alaska Seaplane Service, L.L.C.	J5
Albanian Airlines MAK S.H.P.K.	LV
Alexandria Airlines.....	ZR
Alidaunia S.R.L.	D4*
Alitalia – Linee Aeree Italiane.....	AZ
Alitalia Express.....	XM
All Nippon Airways Co. Ltd.	NH
Allegiant Air LLC.....	G4
Alliance Air.....	CD*
Alliance Airlines Pty. Limited.....	QQ
Allied Air Ltd.	4W*
Aloha Airlines Inc.	AQ
ALPI Eagles S.p.A.	E8*
“Alrosa” Company Limited Mirny Air Enterprise	6R
Amadeus IT Group SA	1A

Amazonas S.A.	Z8*
America West Airlines Inc.	HP
American Airlines Inc.	AA
American Eagle Airlines, Inc. DbA American Eagle.....	MQ
Amerijet International Inc.	M6
Amiri Flight.....	MO*
Amtrak.....	2V*
ANA & JP Express Co. Ltd.	9N
Andes Lineas Aereas S.A.	OY
Angkor Airways Corporation	G6*
Antrak Air Limited.....	O4
Arctic Circle Air Service Inc.	5F
Arctic Transportation Services	7C*
Ariana Afghan Airlines.....	FG
Arik Air.....	W3
ARINC (Aeronautical Radio, Inc.).....	XA
Arkia – Israeli Airlines Ltd.	IZ
Armavia	U8
Arrow Air Inc.	JW
Arrow Panama, S.A.	8A
As Avies.....	U3
Aserca Airlines, C.A.	R7
Asian Express Airlines PTY Ltd.	HJ*
Asian Spirit.....	6K
Asian Airlines Inc.	OZ
Askari Aviation (PVT) Ltd.	4K*
Astar Air Cargo	ER
Astraeus Ltd.....	5W
Astral Aviation Ltd.	8V*
ATA Airlines Inc. dba ATA.....	TZ
Atlantic Airways Faroe Islands.....	RC
Atlantic Southeast Airlines, Inc.	EV
Atlantis European Airlines	TG
Atlant-Soyuz Airlines	3G
Atlas Air. Inc.	5Y
Atlas Blue	8A*
Atlasjet Airlines Inc.	KK
Atyrau Aue Joly	IP
Augsburg Airways GmbH & Co. KG.....	IQ
Aurigny Air Services Limited.....	GR
Australian Air Express Pty. Ltd.....	XM*
Austrian Airlines, Osterreichische	

Luftverkehrs AG, dba Austrian.....	OS
Ave.com.....	2E
Aviacon Zitotrans Air Company JSC	ZR*
AVIACSA-Consorcion Aviaxsa, S.A. de C.V.	6A
Aviaenergo	7U
Aviastar-TU Co. Aviacompany.....	4B*
AVIATECA, S.A.	GU
Aviation Company "Mars Rk" Ltd.	6V
Aviation Services, Ltd. dba Freedom Air	FP*
Aviation Technologies Inc. dba Publiccharters.com	P1
Avient Aviation (PVT) Limited	Z3
Aviones de Oriente C.A. (AVIOR).....	9V
Avitrans Nordic AB	2Q*
Avolar Aerolineas S.A. de C.V.	V5*
Awsaj Aviation Services	L9
Axess International Network Inc.	1J
Axis International Lines S.A.	9Y
Azerbaijan Hava Yolları	J2
Aztec Worldwide Airlines Inc.	7A*
B & H Airlines	JA*
BA Connect Limited.....	TH*
Bahamasair Holdings, Limited	UP
Bangkok Airways Co. Ltd.	PG
BAS (H.K.) Limited	X4*
Baseops International, Inc.	3Y
Bearskin Lake air services Ltd.	JV
Belair Airlines Ltd.	4T*
Belavia	B2
Belle Air Company	LZ
Bellview Airlines Limited.....	B3
Bellview Airlines SL Limited	O3*
Bemidji Aviation Services, Inc.	CH
Benin Golf Air S.A.	A8*
Bering Air Inc.	8E
Berjaya Air Sdn. Bhd.	J8
Best Aviation Ltd.	5Q*
Big Sky Transportation Company	GQ
Biman Bangladesh Airlines.....	BG
Binter Canarias.....	NT
Bismillah Airlines	5Z
Blue Dart Aviation Ltd.	BZ*
Blue Panorama Airlines S.p.A.	BV

Blue Wings AG.....	QW
Blue 1 Oy	KF
Bluebird Cargo.....	BF
Bmibaby Limited.....	WW
Boston-maine Airways Corp. Db Pan Am Clipper Connection.....	E9*
BRA Transportes Aereos Ltd.	7R
Bravo Air Congo Brazzaville.....	Z2
Bravo Air Congo.....	K6
Bravo Airlines.....	BQ
Brendan Airways, LLC dba USA 3000 Airlines.....	U5*
Brindabella Airlines Pty. Ltd.	FQ
Bringer Air Cargo Taxi Aereo Ltd.	E9*
Brit Air.....	DB
British Airways p.l.c.	BA
British International	BS*
British Mediterranean Airways Limited.....	KJ
British Midland Airways Ltd. dba bmi.....	BD
Brussels Airlines Fly.....	TV
Bulgaria Air.....	FB
Buraq Air Transport (BRQ).....	UZ
BusinessJet Class.....	J1
C Airjet.....	7S
C.A.L. Cargo Airlines Ltd.	5C
Calm Air International Ltd.	MO
Cambodia Airlines Co. Ltd.	Y6*
Cameroon Airlines	UY
Canadian North Inc.	5T
Canjet Airlines.....	C6
Capiteq Limited dba AIRNORTH.....	TL*
Cargo 360.....	GG*
Cargo B Airlines	BB
Cargoitalia S.p.A.	2G
Cargojet Airways Ltd.	W8
Cargolux Airlines International S.A.	CV
Cargoplus Aviation	P4
Caribbean Airlines Limited.....	BW
Caribbean Flight Training Center.....	F3*
Caribbean Star Airlines, Ltd.	8B
Caribbean Sun Airlines, Inc.	ZQ
Carpatair S.A.	V3
Caspian Airlines Service Company Ltd.	RV

Catair Lineas Aereas S.A. (Clickair S.A.)	XG
Cathay Pacific Airways Ltd.	CX
Cayman Airways Limited	KX
CEBU Pacific Air.....	5J
Centavia.....	7N*
Central Mountain Air Ltd.	9M
Centurian Air Cargo, Inc.	WE
Cetrafrrique Air Expree (C.A.E.).....	6C*
Challeng Air	1I
Champlain Enterprises Inc.	C5
Chanchangi Airlines Nigeria Limited.....	5B
Chautauqua Airlines Inc.	RP*
China Airlines	CI
China Cargo Airlines Ltd.	CK
China Eastern Airlines.....	MU
China Express Airlines.....	G5
China Southern Airlines.....	CZ
China West Air Co. Ltd.	PN
Chongqing Airlines Co. Ltd.	OQ
Chu Kong Passenger Transport Co. Ltd.	3A*
Cielos del Peru, S.A.	A2
Cielos del Sur S.A. dba Austral Lineas Aereas S.A.	AU
Cimber Air A.S.	QI
CLONS Software Ltd.	B1
Cirrus Airlines Luftfahrtgesellschaft mbh.....	C9
City Airline AB.....	CF
City Star Airlines ehf.....	X9
Cittyfler Express Limited t/a BA Cityfler.....	CJ*
Cityjet.....	WX
Cityline Hungary Kft.....	ZM*
CJSC Airline 400.....	WZ
Click Airways	C4*
Closed Joint Stock Company "Samarkand airways".....	C7
Clup Air S.P.A.	6P
Coast Air A.S.....	BX
Colgan Air.....	9L
Comair Ltd.	MN
Comair, Inc	OH
Compagnie Aerienne Corse Mediterranee.....	XK
Compagnie Aerienne du Mali S.A.	15
Compania Bolivana de Transporte Aereo Privado Aerosur S.A.....	5L
Compania Mexicana de Aviation S.A. de C.V.	MX

Compania Panamena de Aviacion, S.A. (COPA)	CM
Compass Airlines Inc.....	CP
Concesionaria Vuela Compania De Aviacion SA de CV (Volaris)...	Y4*
Condor Flugdienst GmbH	DE
Contact-Air Flugdienst GmbH & Co. KG	C3
Continental Airlines, Inc	CO
Continental Micronesia, Inc.	CS
CONVIASA	VO
Corporate Air Charters. Inc.	7V*
CORSAIR.....	SS
Cosmic Air Pvt. Ltd.....	F5
Coyne Airways Ltd.	7C*
Croatia Airlines	OU
Cruiser Linhas Aereas Ltda	J6*
Cubana de Aviacion S.A.	CU
Custom Air Transport, Inc.....	5R
Cyprus Airways Limited	CY
Czech Airlines a.s,CSA	OK
Daallo Airlines	D3
Daghestan Airlines	N2
Dairo Air Services Ltd.	WD
Dalavia – Far East Airways Khabarovsk	H8
Dainsh Air Transport	DX*
Darwin Airline SA Lugano	0D
Das Nordisk Ltd.	DS*
Db Luftfahrtgesellschaft mbH	DI
Deer Jet Co. Ltd.	JD
Delta Air Lines Inc.	DL
Delta Air Transport N.V. t/a Brussels Airlines	SN
Delta Connection Limited	Z9*
Denim Air.....	3D
Destination Air Company Limited.....	D8*
Deutsche Bahn AG.....	2A*
Deutsche Lufthansa AG	LH
Deutsche Rettungsflugwacht	11
DHL Aero Expreso S.A.	D5*
DHL Air Limited	D0
DHL de Guatemala S.A.	L3*
DHL International E.C.	ES*
Djibouti Airlines	D8
Dnieproavia – Joint Stock Aviation Co.	Z6*
Dolphin Air	ZD

Donodedova Airlines Joint Stock Aircompany	E3
Driessen Services, Inc.	Y3*
Druk Air Corporation Ltd.	KB
Dutch Antilles Express B.V.	9H
Eagle Air Ltd.	H7*
East African Airlines Ltd.	QU
East African African Safari Air Express Ltd.	B5
East Asia Airlines Limited	3E*
East Star Airlines Limited Corporation	8C*
Eastern Airways Ltd	T3*
East-Line JSC	1T
Easyjet Airline Company Limited	U2*
Easyjet Switzerland S.A.	DS
Edelweiss Air AG	WK
EDS Information Busieness GmbH	1C
Egyptair.....	MS
Ejet Inc.	9J
El Al Israel Airlines Ltd.	LY
Electronic Data Systems Corporation,	1Y
Elysair S.A.S,	A0
Emirates.	EK
Empire Airlines.....	EM
Eos Airlines Inc	E0*
Era Aviaton Inc	7H
Eritrean Airlines	B8
E-Savtravel	E1
Estafeta Carga Aerea, S A. De C.V	E7*
Estonian Air	OV
Ethiopian Airlines Enterprise	ET
Etihad Ainways	EY
Euro-Asia International JSC	5B
EuroAtlantic Airwys S.A	MM*
Eurocypria Airlines Ltd	UI
Eurofly S.p.A.....	GJ
Euroline	4L
EuroLot S.A	K2
Europe Airpost	5O
European Air Express	EA
European Air Transport N.V	QV
European Aviation Air Charter Limited dba Fly european	E7
European Cargo Services BV	EJ

Eurostar U.K. Limited .....	.9F
Eurowings AG	EW
EVA Airways Corporation	BR
Evergreen Helicopters International Inc	7E*
Evergreen International Airlines Inc	EZ
Execaire	MB*
Executive Airlines, Inc	OW
Exploits Valley Air Services	8K
Expo Aviation Pvt Limited	8D
Express Rail Link Sdn Bhd	5Y
ExpressJet Airlines, Inc	XE
Falcon Air Express, Inc	6F*
Falcon Express Cargo Airlines	FC*
Far Eastern Air Ttransport Corp.dba	
Far Eastern Air Transport	EF
Farelogix Inc	F1
Fars Qeshm Airlines	QE
Federal State Unitary Enterprise STC Russia	
DbA Rossiya-Russian Airlines	FV
Federal State United Air Enterprise Kavminvodyavia	KV
FedEx	FX
Finalair Congo.....	4S
Finnair Oyj	AY
Finnish Commuter Airlines OY dba	
Finncomm Airlines	FC
First Air	7F
First Choice Airways Limited	DP
Five Fourty Aviation Limited	5H
Flight Alaska Inc dba Yute Air Alaska	4Y
FLM Aviation	NM
Florida Coastal Airlines, Inc	PA
Florida West International Airways, Inc	RF
Fly Asian Express Sdn Bhd	D7
Fly Excellent	F3
Fly Me Sweden AB	SH
Flybaboo SA Geneve	F7
FlyFrefly Sdn. Bhd	FY
Flying Boat Inc. DbA Chalk's International Airline	OP
Flying Carpet Air Transport Services sal	7Y*
Flyjet Limited t/a Silverjet	Y7
FlyLAL-Lithuanian Airlines	TE
Four Star Aviation	HK

Freedom Airlines, Inc	F8
Friendshp Airways dba Yellow Airtaxi	Y0
Frontier Airlines, Inc.	F9
Frontier Flying Service, Inc.	2F
Futura international Airways	FH
G2 Switch Works	A1
Gabon Airlines Cargo	6G
Gabon Airlines.	GY
Gadair European Airlines	GP
Galaxy Air	7O
GalaxyAirlines Co. Ltd	J7*
Galileo International LLC.	1G
Galileo International.	1V
Garuda Indonesia	GA
Gazpromavia Aviation Company Ltd.	4G*
GB Airways Ltd.	GT
Gemini Air Cargo Inc.	GR*
Georgian Airways	A9
Georgian National Airlines.	QB
Germanwings GmbH.....	4U
Gestion Aerea Ejecutiva S.L.	8G*
Ghana International Airlines Ltd.	G0
Global Aviation Services Group.....	5S
Globespan Airways Limited t/a Flyglobespan.....	Y2
GMG Airlines Ltd.	Z5
Go One Airways.....	GK
GoJet Airlines LLC.....	G7
Gol Transportes Areos Ltd.	G3
Golden Air Flyg AB.....	DC
Grand China Air Co., Ltd.	CN
Grand China Express Co. Ltd.	GS
Grant Aviation, Inc.	GV*
Great Lakes Aviation Ltd.	ZK
Great Wall Airlines Company Limited	IJ
Gromov Flight Reearch Institute Airline	3R
Gulf Air Company G.S.C.	GF
Gulf Pearl Airlines.....	3F*
Gulfstream Air Charter Inc.	6G*
Gulfstream International Airlines, Inc.	3M
Hageland Aviation Services, Inc.	H6*
Hahn Air Lines.....	HR
Hahn Air Systems.....	H1

Hainan Airlines Company Limited.....	HU
Hainan Phoenix Information Systems Ltd.	1R
Hapag Lloyd Express GmbH.....	X3*
Hapag Lloyd Fluggesellschaft.....	HF
Harbour Air Ltd.	H3
Hawaii Island Air, Inc. dba Island Air.....	WP
Hawaiian Airlines, Inc.	HA
Hawkair Aviation Services Ltd.	BH*
Heli Air Monaco	YO
Heli Securite Helicopter Airline.....	H4
Helicopteros del Suretse, S.A.	UV*
Helijet International Inc.	JB
Hellas Jet S.A.	HJ
Hello AG	HW*
Helvetic Airways AG	2L
Hemus Air	DU
Hewa Bora Airways	EO*
Hex'Air	UD*
Hi Fly Transportes Aereos, S.A.	5K
HI Hamburg International	4R
Highland Airways Limited.....	8H
HMY Airways Inc. dba Harmony Airways.....	HQ
Hokkaido Int'l Airlines Co., Ltd.	HD
Hola Airlines	H5
Homer Air Inc.	HB*
Hong Kong Airlines Limited	HX
Hong Kong Dragon Airlines Limited.....	KA
Hong Kong Express Airways Limited.....	UO
Horizon Air.....	QX
Hotels/Motels.....	HL
Hyannis Air Service, Inc.	9K
I B A International Business Airlines AB.....	6I*
IAS International Services GmbH.....	P8*
IATA – Clearing House.....	XB
IATA – Clearing House.....	XB
IATA – Geneva International Air Transport Association.....	XB
IATA – Montreal.....	XB
IBC Airways, Inc.	II
Iberia – Lineas Aereas de Espana.....	IB
Iberworld Airlines.....	TY*
IBEX Airlines Co., Ltd.	FW

IBL Aviation Ltd dba Catovair.....	0C*
Icaro S.A.	X8
Icelandair.....	FI
IHY Izmir Havayollari A.S.	4I
Iliamna Air Taxi Inc.	V8*
IMAIR Airline.....	IK*
Indian Airlines.....	IC
Indus Airways Private Limited.....	O9
Industrieflug IPS Air Service GmbH & Co. KG.....	I2*
INFINI Travel Information, Inc.	1F
Insel Air International B.V.	7I
Inter Express Hava Tasimacilik A.S.	6K*
Inter Globe Aviation Private Limited.....	6E*
Interavia Airlines.....	ZA
Inter-Aviation Services dba Interair South Africa	D6
Intercontinental Pacific Airways Inc.	IO
Interlink Airlines (Pty) Ltd.	ID
International Air Transport Association Billing and Settlement Plan.....	XB
International Air Transport Association.....	XB
International Air Transport Association.Billing and Settlement Plan.....	XB
InterSky Luffahrt GmbH.....	3L*
Interstate Airlines B.V.	I4*
Iran Air The Airline of Islamic Republic of Iran IR	
Iran Air Tours.....	B9
Iran Aseman Airlines.....	EP
Iraqi Airways.....	IA
Island Airlines, Inc.	IS
Island Aviation Services Ltd.	Q2
Islas Airways.....	IF
Islena de Inversiones S.A. de C.V. dba Islena Airlines.....	WC
Israir Airlines and Tourism Ltd.	6H
ITA Software Inc.	1U
Ivoirienne De Transport Aerien.....	I3
Jade Cargo International Company Limited.....	J1*
JAL Express.....	JC
JALways Co. Ltd.	JO
Japan Air Commuter Co. Ltd.	3X
Japan Airlines International Co. Ltd.	JL
Japan Asia Airways Co. Ltd.	EG

Japan Transocean Air Co. Ltd.	NU
Jat Airways	JU
Jazeera Airways.....	J9*
Jeju Air Co. Ltd.	7C
Jersey European Airways Limited dba flybe.	BE
JET AIR Spolka z.o.o.	O2*
Jet Airways (India) Limited	9W
Jet Airways Inc.	QJ
Jet Aviation Business Jets AG.....	PP
Jet Link Express Ltd.	J0
Jet Lite (India) Limited	S2
Jet2.com Limited	LS
Jetblue Airways Corporation.....	B6*
JetClub AG.....	0J*
Jetgo International Co. Ltd.	J9
Jetstar Airways Pty Limited.....	JQ
Jetstar Asia Airways Pte Ltd.	3K*
Jett8 Airlines Cargo Pte Ltd.	JX
Jetx Limited.....	GX
Job Air s.r.o.	3B*
Joint Stock Company "AVIAPRAD"	WR
Joint Stock Company "Air Company Aero-Charter".....	DW
Joint Stock Company "Omskavia" Airlines.....	N3
Joint-Stock Company "Sakhalinskie Aviatrassy Airlines".....	HZ
Joint Stock Company Aircompany "Yakutia".....	R3
Joint Stock Company Airline Alania.....	2D
Joint Stock Company Airlines "DOT LT"	R6
Joint Stock Company Centre Avia Airlines.....	J7
Joint Stock Company Continental Airways.....	PC*
Joint Stock Company SIAT (Sibaviatrans).....	5M
Joint Stock Company Voronezh Aircraft Joint-stock company.....	2Z*
Joint-stock Company "Nordic Solution".....	N9*
Jordan Aviation	R5
Jordan International Air Cargo.....	J4*
JSC "Aircompany SCAT".....	DV
JSC "Sirena-Travel".....	1H
JSC "Starline.kz".....	DZ
JSC Aircompany KAPA.....	G7*
JSC Transport Automated Information Systems – TAIS.....	1M

Jubba Airways.....	.6J
Juneyao Airlines Co. Ltd.	HO
K.D. Air Corporation	XC*
Kalitta Air, LLC.....	K4
Kalitta Charters II, LLC.....	CB*
Kam Air.....	RQ*
Kampuchea Airlines.....	E2
Karthago Airlines.....	5R*
Katmai Air LLC.....	KT*
KD Avia Open Joint Stock Company.....	KD*
Keewatin Air Limited.....	FK*
Kenmore Air.....	M5*
Kenn Borek Air Ltd.	4K
Kenosha Aero, Inc. dba Alliance Airlines.....	3A
Kenya Airways.....	KQ
Key Lime Air Corporation.....	KG*
Kibris Turk Hava Yollari.....	YK
Kingfisher Airlines Limited.....	IT
Kish Airlines.....	Y9
Kitty Hawk Aircargo, Inc.	KR*
Kiwi International Air Lines.....	KP
KLM Cityhopper B.V. (KLM Commuter).....	WA
KLM Royal Dutch Airlines.....	KL
K-Mile Air Co. Ltd.	8K
Kogalymavia Airlines Ltd.	7K
Korean Air Lines Co. Ltd.	KE
Krasnoyarsk Airlines dba KRASAIR.....	7B
Kronflyg.....	4K*
Kuwait Airways.....	KU
Kuzu Airways Cargo Transport.....	GO*
L.A.B. Flying Service Inc.	JF
Labrador Airways Limited.....	WJ
Lagun Air.....	N7
LAM – Linhas Aereas de Mocambique.....	TM
Lan Airlines S.A.	LA
Lan Chile Cargo S.A.	UC
Lan Ecuador – Aerolane Lineas Aereas Nocionales de Ecuador S.A.	XL
Lan Peru S.A.	LP
LankAir Private Limited.....	IL
Lao Airlines.....	QV
Laparkan Airways, Inc.	LE

Latcharter Airlines Ltd.	6Y
Lauda Air Lufffahrt AG.	NG
Lebanese Air Transport.	LQ
LGW-Luftfahrtgesellschaft Walter GmbH.	HE
LIAT (0974) Ltd.	LI
Libyan Airlines.	LN
Lignes Aeriennes Congolaises.	4V
Linea Aerea de Servicio Ejecuvito Regional Laser C.A.	QL*
Lineas Aereas Azteca, S.A. de C.V.	ZE
Lineas Aereas Costarricenses S.A. (LACSA).	LR
Linkair Express S.p.A.	6M*
Lion Airlines.	JT*
Lip-Air Pty Ltd. dba Aero-Tropics.	HC*
Livingston S.p.A.	LM
Lloyd Aereo Boliviano S.A. (LAB).	LB
LOT – Polish Airlines.	LO
LTE International Airways.	XO
LTU International Airways.	LT
Lufthansa Cargo AG.	LH
Lufthansa CityLine GmbH.	CL
Lifthansa Systems Group GmbH.	L1
Lufftransport AS.	L5*
Luxair.	LG
Lviv Airlines.	5V
Lynden Air Cargo, LLC.	L2
Macair Airlines.	CC*
Macedonian Airlines.	IN
Mahan Airlines.	W5
Mahfooz Aviation (Gambia) Limited.	M2
Malaysia Airline System Berhad.	MH
Malev Hungarian Airlines Limited.	MA
Malmo Aviation.	TF
Mandarin Airlines Ltd.	AE
Marsland Aviation Co.	M7*
Martinair Holland N.V.	MP
Master Airways.	FZ
Master Top Linhas Aereas Ltd.	Q4*
Mauritania Airways.	YD
MAXjet Airways Inc.	MY
MDLR Airlines Pvt. Ltd.	9H*
Mediterranean Aviation Company Ltd.	N5*

Menajet Lebanon S.A.L.	IM
Mercury Air Cargo, Inc.	4X*
Meridiana African Airlines (U) Limited dba Air Uganda.....	U7
Meridiana S.p.A.	IG
Merpati Nusantara Airlines.....	MZ
Mesa Airlines, Inc.	YV
Mesaba Aviation Inc.	XJ
Miami Air International.....	LL*
MIAT – Mongolian Airlines.....	OM
Middle East Airlines AirLiban.....	ME
Midwest Airlines Inc.	YX
Mihin Lanka (Pvt) Ltd.	MJ
Miscellaneous Auxiliary Category-CR.....	CR*
MK Airlines Limited.....	7G
MN Airlines LLC.....	SY
MN Aviation Inc.	W4*
MNG Airlines Cargo.....	MB
Mokulele Flight Service.....	5Z*
Moldavian Airlines.....	2M
Monarch Airlines.....	ZB
Montenegro Airlines.....	YM
Motor-Sich JSC.....	M9
Mountain Bird, Inc., dba Salmon Air.....	S6
MR Lines.....	XV*
Murray Air Inc.	5M*
My Travel Airways A/S.....	DK
MYAIR.com.....	8I
Myanma Airways.....	UB
Myanmar Airways International Co., Ltd.	8M
MyTravel Airways Limited.....	VZ
Nacair LP.....	C8*
Nakina Outpost Camp & Air Service Ltd. dba Nakina Air Service.....	T2*
NAS – Alkhayala.....	XY*
Nasair.....	UE
National Airways Cameroon.....	9O
National Jet Systems Pty.Ltd.	NC
Nationwide Airlines (Pty) Ltd.	CE
Nature Air S.A.	5C*
Nauru Air Corporation t/a Our Airline.....	ON
Navitaire.....	1N
Naysa.....	ZN

Nayzak Air Transport Company.....	M4
Neos S.P.A.	NO*
NetJets Aviation, Inc.	11
New England Airlines.....	EJ
NEX Time Jet AB.....	2N
Nextres AB.....	N1
NIKI Luftfahrt GmbH.....	HG
Nippon Cargo Airlines.....	KZ
Nordeste-Linhas Aereas Regionais, S.A.	JH
Nordic Airlink Holding AB dba flynordic.....	LF
Nordic Airways AB.....	6N
Nordkalottflyg AB.....	8N*
Nort American Airlines, Inc.	NA
Nort Flying A.S.	M3*
Northern Air Cargo, Inc.	NC*
Nortwest Airlines, Inc.	NW
Nortwestern Air Lease Ltd.	J3
Nort-Wright Airways Ltd.	HW
Norwegian Air Shuttle A.S.	DY*
Norwegian State Railways dba AccesRail Inc.....	9B*
Nouvelair Tunisie.....	BJ
Nova Airlines AB.....	11
Nowy Przewoznik.....	C0*
Nyasa Express	S8
OAG Worldwide.....	CR
OAG Worldwide.....	XD
Oasis Hong Kong Airlines Ltd.	O8
Ocean Airlines S.p.A.	VC
Oceanair Linhas Aereas Ltd.	O6*
O'Connor Airlines.....	UQ
Okay Airways Company Limited.....	BK*
OLT-Ostfriesische Lufttransport GmbH.....	OL
Olympic Airlines.....	OA
Oman Aviation Services Co. (SAOG).....	WY
Omni Air International, Inc.	OY*
One Two Go Airlines Co. Ltd.	OG
Onur Havayollari Tasimacilik A.S.	8Q
OOO"Artan".....	V8
Open Skies Inc.	1L
Orbest S.A.	4O
Orenburg Airlines Federal State Unitary Enterprise.....	R2
Orient Thai Airlines.....	OX

Overland Airways Limited.....	OJ
OzJet Airlines Pty Ltd.	O7
P.T. Kartika Airlines.....	3Y*
Pace Airlines, Inc.	Y5
Pacific Airlines Co. Ltd.	BL
Pacific Airways Inc.	3F
Pacific Coastal Airlines Limited.....	8P
Pacific East Asia Cargo Airlines, Inc.	Q8
Pacific Wings, L.L.C.	LM
Pakistan International Airlines.....	PK
Palau Asia Pacific Air Inc.	0P
Palau National Airlines.....	9P
Palestinian Airlines.....	PF
Pamir Air.....	NR*
Pan Am World Airways Dominicana.....	7Q
Pantanal Linhas Aereas Sul-Matogrossenses S.A.	P8
Papillon Airways, Inc.	HI
Paramount Airways Pvt. Ltd.	17*
Paramount Jet Ltd.	U3*
PB Air Company Limited.....	9Q*
Peau Vava'u Limited t/a Penau Vava'u.....	3O
Pegasus Hava Tasimaciligi A.S.	H9
Pelican Air Services CC dba Pelican Air.....	7V
Penair.....	KS
Perimeter Aviation Ltd.	4B
Philippine Airlines, Inc.	PR
Piedmont Airlines, Inc. (U S Airways Express).....	US*
Pinnacle Airlines Inc. dba Northwest Airlink.....	9E
Platnium Air Linhas Aereas Ltd.	P2*
Pluna Lineas Aereas Uruguayas A.S.	PU
Polar Air Cargo Worldwide, Inc.	PO
Polar Airlines de Mexico S.A. de C.V.	M4*
Polynesian Limited.....	PH
Porter Airlines Inc.	PD
Potgalia – Companhia Portuguesa de Transportes Aereos SA.....	NI
Precision Air Services Ltd.	PW
Premier Trans Aire Ltd.	3X*
Private Wings Flugcharter gmbg.....	8W*
Proflight Commuter Services LTD.....	P0*
Progress Multitrede Co., Ltd.	U4*
Promech, Inc.	Z3*

Provincial Airlines.....	PB
PT.Republic Express Airlines.....	RH
PT.Indonesia AirAsia.....	OZ
PT.Mandala Airlines.....	RI
PT.Megantara Air.....	9M*
PT.Sqiva Sistem.....	Q1
PT.Sriwijaya Air.....	SJ
Puerto Rico Air Management Service Inc.	2P*
Pullmantur Air.....	EB
Qantas Airways Ltd.	QF
Qatar Airways(Q.C.S.C).....	QR
Queensland Regional Airlines Pty Ltd.	Q7*
RACSA Airlines.....	R6*
Radixx Solutions International, Inc.	1D
RAK Airways.....	RT
Redemption Inc.	2O*
Regional Air Lines.....	FN*
Regional Compagnie Aerienne Europeenne.....	YS
REGIONAL EXPRESS PTY LIMITED.....	ZL
Regional Pacific Airlines Pty Ltd.	QT*
Regionsair, Inc.	3C*
Republic Airlines, Inc.	RW*
Robin Hood Aviation GmbH.....	RH*
Romania Aviation Company ROMAVIA R.A.	WQ
Royal Air Force	RR
Royal Air Maroc.....	AT
Royal Airways Limited.....	SG
Royal Brunei Airlines Sdn. Bhd.	BI
Royal Flight of Oman.....	RS*
Royal Jordanian (Alia – The Royal Jordanian Airline).....	RJ
Royal Khmer Airlines.....	RK
Royal Nepal Airlines Corporation	RA
Royal Wings.....	RY*
Rutas Aerea, C.A. RUTACA.....	RM
Rwandair Express.....	WB
Ryan International Airlines.....	RD
Ryanair Ltd.	FR
S.C. Blue Air Transport Aerian S.R.L.	0B*
SA Airlink dba South African Airlink.....	4Z
Sabre Inc.	1S
Sabre Pacific.....	1Z

Safair (Proprietary) Ltd.	FA*
Safi Airways Ltd.	4Q
Saint Barth Commuter.....	PV*
Sama Airways Ltd.....	ZS
Samara Airlines.....	E5
Santa Barbara Airlines C.A.	S3
Saratov Airlines Joint Stock Company.....	6W*
SAS Scandinavian Airlines Norge AS.....	BU
SATA – Air Acores.....	SP
SATA International Servicios e Transportes Aereos S.A.	S4
Saudi Arabian Airlines.....	SV
Sayakhat Airlines.....	W7
Scandinavian Airlines System (SAS).....	SK
Scenic Airlines, Inc.	YR
Scheduled Airlines Traffic Offices Inc. (SATO).....	XD
Scot Airways.....	CB
Seaborne Airlines.....	BB*
Seagle Air, a.s.	SJ*
Servant Air, Inc.	8D*
Servicio Aerea a Territorios Nacionales “SATENA”	9N*
Servicios Aereas Nacionales S.A. SANSAs.....	RZ*
Servicios Aereas Profesionales S.A.	5S*
Sevicios de Transportes Aereos Fuegosinos S.A.	FS*
SEVENAIR S.A.	UG
Severstal Aircompany Ltd.	D2*
Shaheen Air International	NL
Shandong Airlines.....	SC
Shanghai Airlines Cargo International	F4*
Shanghai Airlines Co Ltd	FM
Shenzhen Airlines	ZH
Shenzhen Dongahi Airlines Co Ltd	J5*
Shun Tak-China Travel Ship Mgmt. Ltd	8S
Shuttle America	S5
Siam Ga Co. Ltd	5E*
Siberia Airlines	S7
Sichuan Airlines Co Ltd	3U
Siem Reap Airways International	FT
Sierra Nevada Airways	11
Sierra Pacific Airlines, Inc	SI*
Slik Way Airlines	ZP*
SlikAir S Pte, Ltd.	MI
Singapore Airlines Cargo Pte, Ltd.	SQ

Singapore Airlines Limited.	SQ
SITA-Airlines Worldwide Telecommunications And Information Svcs	XS
Skippers Aviation Pty Ltd.	JW*
Sky Air World Pty Ltd.....	S9
Sky Asia Company Limited dba Nok Air	DD
Sky Europe Airlines Hungary Air Transportation Ltd.	5P
SkyExperss S.A.	G3*
Sky Express	XW
Sky Eyes Company Limited	I6
Sky Service S.A. dba Sky Airline	H2
Sky Trek International Airlines	11
Sky Way Enterprises Inc.....	KI*
Skybus Airlines, LLC	SX
Skyeurope Airlines	NE
Skymark Airlines Co. Ltd	BC
Skyservice Airlines Inc	5G
SkystarAirways Company Limited	XT
Skytrans	NP*
Skyways AB	JZ
Skywest Airlines Pty, Ltd	XR
Skywest Airlines	OO
Smokey Bay Air Inc.....	2E*
SNCF	2C*
Sociedad Aeronautica de Medellin Consolidada S.A.	MM
Societe D"Investissement Aerien"Jet4You"	8J
Societe Nouvelle Air Ivoire	VU
SOL .S.A. Lineas Aereas	8R
Solar Cargo,C.A.....	4S*
Solomon Airlines	IE
Sosoliso Airlines	SO
South African Ainways	SA
South African Express Ainways Pty Ltd	YB
South Airlines	YG
South Asian Airlines Ltd.SAAL	A2*
South East Asian Airlines	DG
Southern Air Charter Co., Limited	PL*
Southern Air Inc	9S*
Southwest Airlines Co.	WN
Spanair S.A.	JK
Special Ground Handling Service-XH	XH

Spirit Airlines	NK
Spring Airlines Limited Corporation	9C
SriLankan Airlines Limited	UL
Star Air A/S	S6*
Star Air Aviation Private Limited	6S*
Star Equatorial Airlines	2S
Star Flyer Inc.	7G
Star Up S.A.dba StarPeru	2I
State Air Company Tajikistan dba Tajikair	7J
Steffen Air Charter Services dba Swazi Express Airways	Q4
Sterlng Airlines A/S	NB
STP Ainways	8F
Sudan Ainways Co Ltd	SD
Sun Air of Scandinavia A.S	EZ*
Sun d"Or international Airlines	2U
Sun Freight Logistcs Company Limited	UJ
Sun Express	XQ
Sunwing Airlines Inc	WG
Surinam Airways Ltd	PY
Sutra Inc	1K
Svenska Drektyfg AB	HS*
SWIFT AIR,L L C.	Q7
SWISS International Air Lines Ltd SWISS	LX
Syrian Arab Airlines	RB
Ta Prohm Airlines	3P
TAAG- Linhas Aereas de Angola (Angola Airlines)	DT
TACA Costa Rica Sociedad Anonima	TI
Taca International Airlines, S.A	TA
Taf Linhas Aereas S.A.	R9
TAG Aviation S.A.	FP
Tair Airways Inc	T2
TAM- Transportes Aereos del Mercosur S.A.	PZ
TAM Linhas Aereas S.A.	JJ*
TAME Linea Aerea del Ecuador	EQ
Tanana Air Service	4E*
Tandem Aero Ltd.	TQ
TAP- Air Portugal	TP
Taquan Air Services Inc	K3*
TAROM- TransporturileAeriene Romane S.A.	RO
Tassili Airlines	SF
Tatarstan JSC Aircompany	U9

Tatonduk Outfitters Limited dba Everst Air	3Z
Tavrey Aircompany	T6
Tbilaviamsheni	L6*
TCI Skyking Limited	RU*
Tectimes Sudamericana S.A.	C1
TEM Enterprises	XP
Thai AirAsia Co. Ltd	FD
Thai Ainways International Public Company Ltd	TG
Thai Global Airline Company Limited	YH*
Thai Star Airlines	T9
Thomas Cook Airlines Belgium N.V.	FQ*
Thomas Cook AirlinesU.K. Limited	MT*
Thomsonfly Limited	BY
Tiara Air N.V.	3P*
Tiger Airways	TR
Tik Systems (Thailand) Co. Ltd	T1
Titan Airways Limited	ZT
TNT Airways S.A.	3V
Topas Co. Ltd	K1
Toumai Air Tchad	9D
Trade Air Ltd	8P*
Tradewnds Airlines Inc.	WI*
Trans Air Benin	N4
Trans Air Congo (TAC)	Q8
Trans American Airlines, S.A. TACA PERU	T0
Trans Maldivian Airways Pte Ltd	M8
Trans States Airlines, Inc.	AX
Transaero Airlines	UN
Transasia Airways Corporation	GE
Transavia Airlines	HV
Transavia France	TO
Transaviaexport Cargo Airline	AL*
Transglobal Airways Corp	T7*
TransmileAir Services Sdni. Bhd	TH
Transporte Aereo S.A.	LU
Transportes Aereos de Cabo Verde	VR
Transportes Aereos Mercantiles	QT
Transportes Aeromar, S.A. de C.V.	VW
Teanswede Airways AB	5T*
Trast Aero	S5*
Travel Service, A.S.	QS
Travel Technology Interactive SA	Y1

Travelport Inc.	V1
Travelsky Technology Limited	1E
Travelspan GT Inc.	9T
Tropic Air Limited	PM
TUI Airlines Belgium t/a Jetairfly.	TB*
TUI Airlines Nederland B.V.	OR
TUIfly Nordic AB	6B*
Tulca (Pty) Ltd	JE
Tunca Havacilik A.S. BestAir	5F*
Tunisair	TU
Turan Air Airline Company	3T
Turkish Airlines Inc	TK
Turkmenistan Airlines	T5
Turks Air	6T*
Twin Jet	T7
Tyrolean Airways Tiroler Luftfahrt GmbH	VO
UK International Airlines	IH
Ukraine International Airlines	PS
Ukrainian Mediterranean Airlines Ltd	UF
ULD Logistics LLC	X5*
ULD Rental	2Y*
UNI Airways Corporation	B7
United Airlines, Inc	UA
United Airways bangladesh Ltd	4H
United Eagle Airlines Co Ltd	EU
Unitpool AG	R7*
Universal Air Travel Plan (UATP) (Aunual Dues)	XD
Universal Air Travel Plan (UATP-Marketing)	XD
Universal Airways, Inc.	UV
UPS	5X
Ural Airlines	U6
US Airways Inc.....	US
US Helicopter Corporation	UH*
Utair- Express Limited Company	UR
UTair Aviation Joint- Stock Company	UT
Uzbekistan Havo Yollary- Uzbekistan Airways	HY
V. Grizoldubova Air Co Ltd	G4*
Valuair Ltd	VF
Van Air Europe, a.s.	6Z
Varing Logistica S/A	LC
Vensecar Internacional C.A.	V4
VIA Rail Canada Inc.....	2R*

Vietnam Air Service Company	0V*
Vietnam Airlines Corporation	VN
Viking Airlines AB	4P*
VIM Airlines	NN
Vincent Aviation (Australia) Pty Ltd	BF*
Vintage Props &Jest Inc	VQ
Virgin America Inc	VX
Virgin Atlantic Airways Limited	VS
Virgin Blue Airlines Pty Ltd	DJ
Virgin Nigeria Airways	VK
Viva Macau Limited	ZG
Vladivostok Air JSC	XF
VLM Airlines	VG
Volare Airtransport Joint-stock Company	1I
Volare SpA.	VE
Volga-Dnepr Airline Joint Stock	VI*
Voyager Airlines Ltd	V6*
Voyageur Airways Limited	VC*
VRG Linhas Aereas S.A.	RG
Vueling Airlines	VY
Vuelos Internos Privados VIP S.A.	V6
Warbelov's Air Ventures, Inc	4W
Wasaya Airways	WT
Welcome Air Luffahrt Gmbh & Co KG	2W
West Coast Air	8O
WestJet	WS
WhiteEagle Aviation	W2*
Wideroe's Flyveselskap A.S.	WF
Wind Jet S.Pa.	IV
Windward Islands Airways Int'l N.V.	WM
Wings Air	IW
Wizz Air Bulgaria Airlines EAD	8Z
Wizz Air Hungary	W6*
Woodgate Executive Air Charter UK Ltd Trading as Euromanx	3W
World Airways	WO
World Ticket Ltd	W1
Worldspan	1P
Worldwide Jet Charter L.L.C.	T8*
Wright Air Service Inc.	8V
Xiamen Airlines	MF*
XL Airways France	SE

XL Airways UK Limited	JN
Yangon Airways Limited	HK*
Yangtze River Express Airlines Company	Y8
Yemenia- Yemen Airways	IY
Yeti Airlines	0Y
Zambia Skyways Ltd	K8*
Zambian Airways	Q3
ZanAir Limited	B4
Zoom Airlines Inc.	Z4*
Zoom Airlines Ltd	ZX
Zoom Airways Limited	3Z*

REFERANSLAR

1. Giriş

Bu referans bölümü çevrilme katsayıları ile birlikte sektör terminolojisinin anlaşılmasının ve kullanılmasının kolaylaştırılmasına yöneliktir. Bu bölümün sonunda, diğer havaalanı yer hizmetleri aktivitelerine ilişkin el kitapları bulunabilir. IATA'nın yayınları için, web sitesini (<http://www.iataonline.com>) ziyaret ediniz.

2. Kısaltmalar

AC	.....	alternatif akım
Amp	.....	amper
BTU	.....	İngiliz ısı birimi
°C	.....	santigrat derece
cm	.....	santimetre
cm ²	.....	santimetre kare
dBA	.....	desibel
DC	.....	doğru akım
°F	.....	fahrenhayt derece
ft	.....	foot
ft ²	.....	foot kare
ft ³	.....	foot küp
ft/min	.....	dakikada/foot
ft/s	.....	saniye/foot
gpm	.....	dakika/galon
Hz	.....	Hertz
Gal	.....	İngiliz Galonu
imp.gal/min	.....	galon(ing)/dakika
in	.....	inç (2.54 cm)
in ²	.....	inç kare
in ³	.....	inç küp
kca	.....	kilo kalori/saniye
kg	.....	kilogram
kg/cm	.....	kilogram/santimetre
kg/cm ²	.....	kilogram/santimetrekare
kg/m	.....	kilogram/metre
kg/m ²	.....	kilogram/metrekare
km/h	.....	kilogram/saat
Kg/min	.....	kilogram/dakika
kV	.....	kilovolt
kVA	.....	kilovolt-amper
L veya l	.....	litre
lb	.....	pound
lb/ft	.....	pound/foot

lb/ft ²	.....	pound/foot kare
lb/in	.....	pound/inç
lb/in ²	.....	pound/inç kare
l/s	.....	litre/saniye
m	.....	metre
m ²	.....	metrekare
m ³	.....	metreküp
mm	.....	milimetre
m/min	.....	metre/dakika
mph	.....	metre/saat
m/s	.....	metre/saniye
n.o.s	.....	aksi belirtilmedikçe
ppm	.....	milyonda bir kısım
psi	.....	pound/inç kare
s	.....	saniye
Ton/hr	.....	ton/saat
V	.....	volt

3. Tolerans ve Dönüşümler

Aşağıdaki tolerans ve dönüşüm faktörleri kullanılmalıdır.

3.1 Ölçümün kesinliği

Tanımlanmış birimlerin izin verilen toleransı, kullanılan önemli rakamlardan farklı olması mutlaka belirtilmelidir. Yazıda aksi belirtilmedikçe, İngiliz ölçü birimleri için izin verilen tolerans sayısının son rakamının yarısından fazla ise değeri açıklanmalıdır ve metrik de sayısının son rakamına eşit değildir. Bu prensip aşağıdaki örneklerle açıklanmıştır.

50 m	= ±	1 m
63.7 m	= ±	0.1 m
74.25 m	= ±	0.01 m
24 mm	= ±	1 mm
15.25 mm	= ±	0.001 mm
127 in	= ±	0.5 inç
36.1 in	= ±	0.05 inç
40.125 in	= ±	0.005 inç
74.225 in	= ±	0.0005 inç

Örnek:

10.87 (428 inç) toleransı bu yüzden ± 0.01 m (0.5 inç)

3.1.1 tarif edildiği tam tolerans gerekmediği zaman, kabul edilen tolerans aşağıda belirtilmiştir.

Örnek: 12.2± 0.3 m (40 ft ±)

3.2 Sunuş

Ölçüm aşağıda olduğu gibi gösterilmez:

Satırdaki durma Ondalık nokta gösterilecek, örneğin 15.25; 0 önceki 1 birden küçük miktarlar örneğin 0.05.

3.3 Dönüşüm Tablosu (Genel)

....den	... e dönüştürmek için	İle çarpılır (Aksi belirmediğçe)
---------	------------------------	----------------------------------

Santrigrat	Fahrenhayt	9/5+32
Santimetre	İnç	0.3937
Foot küp	Santimetre küp	28320.0000
Foot küp	Litre	28.3200
İnç küp	Santimetre küp	16.3900
Metre küp	Foot küp	35.31
Metre küp	İnç küp	61.0230
Fahrenhayt	Santrigrat	-32x5/9
Foot	Metre	0.3048
Foot	İnç	12.0000
Fluid ons (ing.)	Milimetre	28.4123
Fluid ons (ing.)	Pint	0.0500
Fluid ons (ABD)	Pint	0.0625
Gram	Ons	0.0353
Galon (ing.)	Litre	4.5460
Pint (ing.)	Fluid ons (ing.)	20.0000
Pint (ing.)	Litre	0.5682
Guard (İng)	litre	1.1365
İnç	Santimetre	2.5400
İnç/pound	Beach units	÷0.2650
Kilogram	Pound	2.2046
Kilogram / foot küp	Pound / foot küp	2.2046
Kilogram / foot küp	Kilogram / metre küp	35.3100
Kilogram / metre küp	Pound / foot küp	0.0624
Kilogram / santimetre kare	Pound / inç kare	14.2234
Kilogram / foot kare	Pound / foot kare	2.2046
Kilogram / foot kare	Kilogram / metre kare	10.7600
Kilogram / metre kare	Kilogram / foot kare	0.0930
Kilogram / metre kare	Pound / foot kare	0.2050
Litre	Fluid ons (ing.)	35.1960
Litre	Galon (İng.)	0.2200
....den	... e dönüştürmek için	İle çarpılır (Aksi belirmediğe)
Litre	Pint (İng.)	1.7598
Litre	Quart (İng.)	0.8799

Litre	Galon (ABD)	0.2642
Litre	Pint (ABD)	2.1136
Litre	Quart (ABD)	1.0567
Metre	Santimetre	100.0000
Metre	Foot	3.2808
Metre	İnç	39.3700
Milimetre	Santimetre	0.1000
Milimetre	İnç	0.0394
Ons(İng.)	Pound	0.0625
Ons(İng.)	Gram	28.3495
Pound	Ons	16.0000
Pound	Ton (Metrik)	0.00045
Pound	Kilogram	0.4536
Pound / foot küp	Kilogram / foot küp	0.4536
Pound / foot küp	Kilogram / metre küp	16.0166
Pound / metre küp	Kilogram / foot küp	0.0128
Pound / inç	Kilogram / santimetre	0.17858
Pound / foot kare	Kilogram / foot kare	0.4536
Pound / foot kare	Kilogram / metre kare	4.8830
Pound / foot kare	Kilogram / santimetre kare	0.0004883
Pound / inç kare	Kilogram / santimetre kare	0.0703
İnç kare	Santimetre kare	6.451589
Santimetre kare	İnç kare	0.155001
Büyük ton (ing.)	Pound	2240.0000
Büyük ton (ing.)	Küçük ton (ing)	1.1200
Ton (metrik)	Pound	2205.0000
Küçük ton (İng)	Pound	2000.0000
Küçük ton (İng)	Kilogram	907.18749
Küçük ton (İng)	Büyük ton (ing.)	0.8929
Küçük ton (İng)	Ton (metrik)	0.9072
Galon (ABD)	Galon (İng)	0.8327
Galon (ABD)	Litre	3.7853

3.4 Dönüşüm Tablosu (İnç/Milimetre)

İnç	Milimetre	Milimetre	İnç
1	25.4	1	0.0394
2	50.8	2	0.0787
3	76.2	3	0.1181
4	101.6	4	0.1575
5	127.0	5	0.1968
6	152.4	6	0.2362
7	177.8	7	0.2756
8	203.2	8	0.3150
9	228.6	9	0.3543
10	254.0	10	0.3937
11	279.4	11	0.4331
12	304.8	12	0.4724
13	330.2	13	0.5118
14	355.6	14	0.5512
15	381.0	15	0.5906
16	406.4	16	0.6299
17	431.8	17	0.6693
18	457.2	18	0.7087
19	482.6	19	0.7480
20	508.0	20	0.7874
21	533.4	21	0.8268
22	558.8	22	0.8661
23	584.2	23	0.9055
24	609.6	24	0.9449
25	635.0	25	0.9843
26	660.4	26	1.0236
27	685.8	27	1.0630
28	711.2	28	1.1024
29	736.6	29	1.1417
30	762.0	30	1.1811
31	787.4	31	1.2205
32	812.8	32	1.2598

İnç	Milimetre	Milimetre	İnç
33	838.2	33	1.2992
34	863.6	34	1.3386

35	889.0	35	1.3780
36	914.4	36	1.4173
37	939.8	37	1.4567
38	965.2	38	1.4961
39	990.6	39	1.5354
40	1016.0	40	1.5748
41	1041.4	41	1.6142
42	1066.8	42	1.6535
43	1092.2	43	1.6929
44	1117.6	44	1.7323
45	1143.0	45	1.7717
46	1168.4	46	1.8110
47	1193.8	47	1.8504
48	1219.2	48	1.8898
49	1244.6	49	1.9291
50	1270.0	50	1.9685
51	1295.4	51	2.0079
52	1320.8	52	2.0472
53	1346.2	53	2.0866
54	1371.6	54	2.1260
55	1397.0	55	2.1654
56	1422.4	56	2.2047
57	1447.8	57	2.2441
58	1473.2	58	2.2835
59	1498.6	59	2.3228
60	1524.0	60	2.3622
61	1549.4	61	2.4016
62	1574.8	62	2.4409
63	1600.2	63	2.4803
64	1625.6	64	2.5197
65	1651.0	65	2.5591
66	1676.4	66	2.5984
67	1701.8	67	2.6378
68	1727.2	68	2.6772
69	1752.6	69	2.7165
70	1778.0	70	2.7559
71	1803.4	71	2.7953
72	1828.8	72	2.8346
inç	Milimetre	Milimetre	inç
73	1854.2	73	2.8740
74	1879.6	74	2.9134

75	1905.0	75	2.9528
76	1930.4	76	2.9921
77	1955.8	77	3.0315
78	1981.2	78	3.0709
79	2006.6	79	3.1102
80	2032.0	80	3.1496
81	2057.4	81	3.1890
82	2082.8	82	3.2293
83	2108.2	83	3.2677
84	2133.6	84	3.3071
85	2159.0	85	3.3465
86	2184.4	86	3.3858
87	2209.8	87	3.4252
88	2235.2	88	3.4646
89	2260.6	89	3.5039
90	2286.0	90	3.5433
91	2311.4	91	3.5827
92	2336.8	92	3.3220
93	2362.2	93	3.6614
94	2387.6	94	3.7008
95	2413.0	95	3.7402
96	2438.4	96	3.7795
97	2463.8	97	3.8189
98	2489.2	98	3.8583
99	2514.6	99	3.8976
100	2540.0	100	3.9370

3.5 Mekanik Birimler ve Miktarlar

Ağırlık

....den	... e dönüştürmek için	İle çarpılır
Ons (İng.) (oz)	Gram (g)	28.3495
Pound (İng.) (lb)	Kilogram (kg)	0.45359237
Pound-Kuvvet (lbf)	Newton (N)	4.448222
Küçük ton (İng.) (2,000 lb) (t)	Kilogram (kg)	907.185
Büyük ton (İng.) (2,240 lb) (lt)	Ton (metrik) (mt)	0.907185
	Kilogram (kg)	1016.05

Kuvvet/Alan

....den	... e dönüştürmek için	İle çarpılır
Pound-Kuvvet / inç kare (psi)	Kilogram-Kuvvet / santimetre kare (kgf/cm ²)	0.070307
	Newton / metrekare (N/m ²)	689.4757
Pound-Kuvvet / foot kare (psf)	Kilogram-Kuvvet / metre kare (kgf/m ²)	4.88243
	Newton / metrekare (N/m ²)	47.88026

Kütle/Hacim (Özkütle)

....den	... e dönüştürmek için	İle çarpılır
---------	------------------------	--------------

Ons / inç küp (oz/in ³)	Kilogram / metre küp (kg/m ³)	1729.994
Pound / foot küp (lb/ft ³)	Kilogram / metre küp (kg/m ³)	16.01846
	Gram / santimetre küp (g/cm ³)	0.01601846
Büyük ton / Yard küp (Büyük ton/yd ³)	Kilogram / metre küp (kg/m ³)	1328.939

Kütle/Kapasite

....den	... e dönüştürmek için	İle çarpılır
Ons / Galon (ABD) (oz/gal)	Gram / litre (g/l)	7.489152
Pound / Galon (ABD) (lb/gal)	Gram / litre (g/l)	119.8264

Bükme Torku

....den	... e dönüştürmek için	İle çarpılır
Pound-kuvvet-inç (lbf-in)	Newton-metre (N-m)	0.1129848
	Dyne-santimetre (dyne-cm)	1.12985x(10) ⁶
Pound-kuvvet-foot (lbf-ft)	Newton-metre (N-m)	1,355818
	Dyne-santimetre (dyne-cm)	1,355818x(10) ⁷
Ons-kuvvet-inç (ozf- in)	Newton-metre (N-m)	0.0070616

Hız

....den	... e dönüştürmek için	İle çarpılır
---------	---------------------------	--------------

Foot / saniye (ft/s)	Metre / saniye (m/s)	0.3048
Mil / saat (mph)	Kilometre / saat (km/s)	1.1609344
	Metre / saniye (m/s)	0.44704

Akış

....den	... e dönüştürmek için	İle çarpılır
Foot küp / dakika (ft ³ /dak)	Litre / saniye (l/s)	0.4719474
Galon (ABD) / dakika (gal/dakl)	Litre / saniye (l/s)	0.0630902

Isı

....den	... e dönüştürmek için	İle çarpılır
İngiliz ısı birimi (BTU)	Jul (J)	1055.056
BTU / pound (BTU/lb)	Jul / gram (J/g)	2.326

Güç

....den	... e dönüştürmek için	İle çarpılır
Beygircü (hp)	Watt (W)	745.700
BTU / saat (BTU/s)	Watt (W)	0.293071
Foot-pound / saniye (ft/lb/s)	Watt (W)	1.35582

Isı Transferi

....den	... e dönüştürmek için	İle çarpılır
---------	------------------------	--------------

BTU-in / h-ft ² F (k, ısı iletkenlik kat sayısı)	W/m.K	0.1442285
BTU / h-ft ² F (C, ısı iletkenlik kat sayısı)	W/m ² .K	5.678286
F-h-ft ² /BTU (R, ısı direnç kat sayısı)	K. m ² /W	0.1761094
BTU/lb-F (c, ısı kapasitesi)	J/kg.K	4186.2
ft ² /h (ısı yayılma kat sayısı)	m m ² /d	25.8064

Su Buharı Geçişi

....den	... e dönüştürmek için	İle çarpılır
Tanecik / h-ft ² (Su Buharı Geçişi (gr/ h-ft ²))	Gram/24 h-m ² (g/24 h-m ²)	16.7
Perm (performans) (perm)	Metrik perm (m perm)	0.659
Perm-inç (geçirgenlik) (perm-in)	Metrik perm santimetre (m perm cm)	1.67

3.6 Birimler ve Miktarlar

Uzunluk

....den	... e dönüştürmek için	İle çarpılır
İnç (in)	Milimetre (mm)	25.4
Foot (ft)	Metre (m)	0.3048
Yard (yd)	Metre (m)	0.9144
Mil (statü)	Kilometre (km)	1.609344

Alan

....den	... e dönüştürmek için	İle çarpılır
İnç kare (in ²)	Milimetre kare (mm ²)	645.6
Foot kare (ft ²)	Metre kare (m ²)	0.09290304
Yard kare (yd ²)	Metre kare (m ²)	0.8361274
Mil kare (mile ²)	Kilometre (km ²)	2.58999

Hacim

....den	... e dönüştürmek için	İle çarpılır
İnç küp (in ³)	Santimetre küp (cm ³)	16.3871
Foot küp (ft ³)	Metre küp (m ³)	0.0283168
Yard küp (yd ³)	Metre küp (m ³)	0.764555
Fluid Ons (Fl oz) (mile ³)	Santimetre küp (cm ³)	29.57353
Liquid Pint (ABD) (liq pt)	desimetre küp (dm ³)	0.4731765
Galon (ABD) (gal)	desimetre küp (dm ³)	3.785412
Foot küp (ft ³)	Litre (l)	28.31685

3.7 Karşılıklı Birimler

Uzunluk

....den	... e dönüştürmek için	İle çarpılır
x / mil	x / milimetre (x/mm)	39.37
x / inç (x/in)	x / milimetre (x/mm)	0.3937
x / foot (x/ft)	x / milimetre (x/mm)	0.0032808
x / mil statü) (x/mil)	x / kilometre (x/km)	0.6213712

Alan

....den	... e dönüştürmek için	İle çarpılır
---------	------------------------	--------------

x/ dairesel mil (x/circ mil)	x / milimetre kare (x/mm ²)	197.35
x / inç kare (x/in ²)	x / milimetre kare (x/mm ²)	0.00155
x / foot kare (x/ft ²)	x / metre kare (x/m ²)	10.764
x / yard kare (x/yd ²)	x / kilometre kare (x/km ²)	1.19599x(10) ⁻⁴
x / Mil kare (x/mile ²)	x / kilometre kare (x/km ²)	0.38610

Hacim

....den	... e dönüştürmek için	İle çarpılır
x / inç küp (x/in ³)	x / metre küp (x/km ³)	61.024
x / foot küp (x/ft ³)	x / metre küp (x/km ³)	0.035147
x / yard küp(x/yd ³)	x / metre küp (x/km ³)	1.330795

Kapasite

....den	... e dönüştürmek için	İle çarpılır
x / fluid ons (ABD) (x/fl oz)	x / litre (x/l)	33.814022
x / quard (ABD) (x/gt)	x / litre (x/l)	1.05952
x / galon (ABD) (x/gal)	x / litre (x/l)	0.264172

Kütle

....den	... e dönüştürmek için	İle çarpılır
----------------	-------------------------------	---------------------

x / tanecik (x/gr)	x / gram (x/g)	15.43236
x / ons (avdp) (x/oz)	x / gram (x/g)	10.035274
x / pound (avdp) (x/lb)	x / kilogram (x/kg)	2.20462

3.8 Diğer Miktarlar ve Birimler

....den	... e dönüştürmek için	İle çarpılır
Volt/mil (v/mil)	Kilovolt / milimetre (kV/mm)	0.03937
Lümen / foot kare (lm/ft ²) (foot-candle)	Lümen / metre kare (lm/m ²)	10.764
Phm-dairesel mil / foot (ohm-circ mil/ft)	Ohm milimetre kare / metre (ohm- mm ² x/m)	0.001662

3.9 Tolerans (Fahrenheit/Santigrat)

Tolerans

Fahrenheit ± 1.0 ± 5.0 ± 10.0 ± 15.0 ± 20.0 ± 25.0

Tolerans

Santigrat ± 0.5 ± 3.0 ± 5.5 ± 8.00 ± 11.00 ± 14.0

3.10 Tolerans (İnçten Milimetreye)

Orijinal Tolerans (İnç)

Tam sayıya yuvarlama
(Milimetre)

En az	- den az	
0.00001	0.0001	0.00001
0.0001	0.001	0.0001
0.001	0.01	0.001
0.01	0.1	0.01
0.1	1	0.1

3.11 Tolerans (Milimetreden İnçe)

Orijinal Tolerans (Milimetre)

Tam sayıya yuvarlama
(İnç)

En az	- den az	
0.0005	0.005	0.000001
0.005	0.05	0.00001
0.05	0.5	0.0001
0.5	5	0.001
5	50	0.01