Bu kontrol listesi, Helikopter Offshore operasyonları için onay talep eden işleticilerin değerlendirilmesi için gerekli hususları kapsar.

Bu kontrol listesi,,EASA AIR OPS PART-SPA Alt Bölüm K gerekliliklerine uygun olarak hazırlanmıştır.

SPA.HOFO.105(a) uyarınca Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından onay verilen İşletici, Türkiye haricindeki bir Üye Devlette operasyon yapmadan önce, hem Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü hem de söz konusu Devlet Otoritesine planlanan operasyonu bildirecektir.

1. **Başvuran Bilgileri**

|  |  |
| --- | --- |
| **İşletici** |  |
| **Sorumlu Kişinin Adı Soyadı ve Görevi** |  |
| **Telefon** |  |
| **E-posta** |  |
| **İmza ve Tarih** |  |

1. **Planlanan Operasyonun Tanımı(Kullanılacak hava araçları tipleri ve tescil işaretleri, petrol/gaz, sabit/sabit olmayan platform)**

|  |
| --- |
|  |

1. **Değerlendirme**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| No. | Konu | Mevzuat Referansı | İşletici Referansı ve Açıklamaları\* | Dokümantasyon\* | Değerlendirme | Denetçi Açıklamaları |
|  |  |  |  | M | MD | GD | U | UD |  |
| 1 | İşletici, emniyet yönetim sisteminin bir parçası olarak helikopter offshore operasyonlarına özel riskleri ve tehlikeleri minimize etmelidir.  | SPA.HOFO.110(a)AMC1 SPA.HOFO.110(a) |  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |
| 2 | AMC’de yer alan tehlikelerin ilgili risk analizlerinde değerlendirilmesi: | SPA.HOFO.110(a) |  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |
| 2.1 | İşletici, İşletme el kitaplarında aşağıdaki işletme prosedürlerini oluşturmalıdır. | SPA.HOFO.110(a) |  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |
| 2.1.1 | İşletici, uçuş ekibinin seçimi, oluşumu ve eğitimine yönelik prosedürlerini oluşturmalıdır. | SPA.HOFO.110(a)(1) |  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |
| 2.1.2 | İşletici, uçuş ekibi üyelerinin ve diğer ilgili personelin görev ve sorumluluklarına yönelik prosedürlerini oluşturmalıdır. | SPA.HOFO.110(a)(2) |  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |
| 2.1.3 | İşletici, gerekli teçhizat ve dispeç kriterlerine yönelik prosedürlerini oluşturmalıdır. | SPA.HOFO.110(a)(3) |  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |
| 2.1.4 | İşletici, işletme prosedürleri ve minimalar gibi normal prosedürleri tanımlamış; olası anormal durumları tanımlamış ve riskleri yeteri kadar azaltmış olmalıdır.  | SPA.HOFO.110(a)(4) |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 2.2. | İşletici, aşağıdaki gerekliliklerin sağlandığını garanti altına almalıdır.  | SPA.HOFO.110(b) |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 2.2.1 | Her uçuş öncesi uygun operasyonel uçuş planının hazırlanması. Operasyonel Uçuş Planı asgari AMC1 CAT.OP.MPA.175(a) Uçuş Hazırlıkları bölümünde yer alan maddeleri içermelidir. | SPA.HOFO.110(b)(1)AMC1 SPA.HOFO.110(b)(1)AMC1 CAT.OP.MPA.175(b) |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 3.2. | Offshore operasyonuna özel konuları da içeren yolcu emniyet brifingi helikoptere binmeden önce uçuş öncesi yolculara verilmelidir.  | SPA.HOFO.110(b)(2)AMC1 SPA.HOFO.110(b)(2)AMC1.1 SPA.HOFO.110(b)(2) |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 3.3. | AMC’deki konuların yolcu emniyet brifinginde yer almasını teminen; Aşağıdaki durumlarda her bir uçuş ekibi üyesi onaylı bir hayatta kalma kıyafeti (survival suit) giymelidir. * Kaptan/sorumlu kaptan pilotun elindeki hava durumu raporunun ve tahminlerinin uçuş esnasında deniz sıcaklığının +10°C’nin altında olacağını gösterdiği,
* Tahmini kurtarma süresinin tahmini hayatta kalma süresini aştığı,
* Uçuşun gece ve riskli ortamda (hostile environment) gerçekleştirilmesi
 | SPA.HOFO.110(b)(3) |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 3.4. | Uçuş boyunca, ATS tarafından oluşturulmuş rotanın takip edilmesi durumunda; AFCS’nin (automatic flight control systems) pilot tarafından en uygun şekilde kullanılacaktır.  | SPA.HOFO.110(b)(4)SPA.HOFO.110(b)(5)AMC 1SPA.HOFO.110(b)(5) |  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |
| 3.5. | İşletmeci, helikopterin manuel olarak emniyetle idare edilmesini teminen, uçuş ekiplerine, hangi durumlarda (aşağıda örnekleri verilen) otomasyonun daha alt seviyelerde kullanılabileceğini belirtmiş olmalıdır. Alet uçuş şartları ve alet yaklaşması konusuna özel vurgu yapılmalıdır.  | SPA.HOFO.110(b)(5) |  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |
| 3.6. | Stabil bir yaklaşma uygulanamadığında yapılacaklar, Stabil yaklaşma parametrelerini ve yaklaşma stabil olmadığında yapılacak düzeltici faaliyetleri içeren spesifik offshore yaklaşma profillerinin oluşturulmalıdır. | SPA.HOFO.110(b)(6) |  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |
| 3.7. | Çok pilotlu operasyonlarda, özellikle yaklaşma ve kalkış sırasında, emniyetli uçuş rotasının takip edildiğinden emin olmak için bir ekip üyesinin uçuş aletlerini kontrol edecektir. | SPA.HOFO.110(b)(7) |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 3.8. | İrtifa uyarısı aktif olduğunda uçuş ekibi uygun eylemi derhal gerçekleştirmelidir. | SPA.HOFO.110(b)(8) |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 3.9. | Acil durum yüzdürme sistemlerinin, tüm su üzeri varış ve kalkışlar için emniyetli olduğu hallerde çalışmasını gerektirecek prosedürler tanımlanmış olomalıdır. | SPA.HOFO.110(b)(9)GM1 SPA.HOFO.110(b)(9) |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 3.10. | Operasyonların, rotalar ve operasyon alanlarındaki, SHGM ve DHMİ tarafından belirtilen, kısıtlamalara uygun olarak yürütülecektir. | SPA.HOFO.110(b)(10) |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 4. | İşletici, sadece kullanılacak helikopter tipinin büyüklüğü ve ağırlığı ile yapılacak operasyon tipine uygun offshore konumlarının kullanılmasına yönelik prosedürlerini oluşturacaktır. | SPA.HOFO.115AMC1 SPA.HOFO.115GM1 SPA.HOFO.115GM2 SPA.HOFO.115 |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
|  | İşletme El Kitabının Offshore helikopter iniş yerlerine ilişkin (Part C CAT Operasyonları) bölümünde operasyon yapılması düşünülen iniş yerleri için bir rehber oluşturulacaktır. Bu rehberde standart olarak fotoğraflar, özellikler vb bilgiler yer alacaktır.Bu bilgiler gerektikçe güncellenecek, ulusal ve uluslararası standartları, ikaz ve diğer yorumları içerecektir. | SPA.HOFO.115AMC1 SPA.HOFO.115 |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 5.1. | CAT.OP.MPA.181, NCC.OP.152 veSPO.OP.151 gerekliliklerine bakılmaksızın kaptan/sorumlu kaptan pilotun, aşağıdaki durumlarda offshore konumdan kara meydanına uçuş gerçekleştirirken alternatif varış meydanı (iniş yeri) seçmesine gerek yoktur:* Varış meydanı, kıyı meydanı olarak tanımlandığında,
* Aşağıdaki şartlar sağlandığında:
1. Varış meydanında yayınlanmış aletli yaklaşma usulü bulunması,
2. Uçuş süresinin 3 saatten kısa olması,
3. Planlanan iniş zamanından 1 saat önce ve bir saat sonra geçerli olan hava tahmininde:
4. Bulut tabanının, hangisi yüksekse, aletli yaklaşma minimasının en az 700 feet veya varış meydanının 1000 feet üstünde olması,
5. Görüşün en az 2500 metre olması.
 | SPA.HOFO.120AMC1 SPA.HOFO.120AMC2 SPA.HOFO.120 |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 5.2. | İşletici,, aşağıdaki kriterlerin tümüne uyulduğu durumlarda, offshore yedek varış helideki seçebilir:* Offshore yedek varış helidekleri yalnızca geri dönülemeyecek nokta (PNR) sonrasında ve coğrafi olarak kullanılabilir bir karada yedek varış havaalanı yoksa kullanılacaktır. PNR öncesinde, kıyıda yedek varış havaalanları kullanılacaktır.
* Bir motor çalışmaz durumdayken (OEI) iniş kabiliyeti, offshore yedek varış helidekinde korunacaktır.
* Mümkün olduğu ölçüde, helidekin kullanılabilirliği PNR'den önce garanti altına alınacaktır. Helideklerin veya diğer sahaların boyutları, konfigürasyonu ve mânia kleransı, kullanılması planlanan her helikopter türü tarafından yedek helidek olarak kullanılmak üzere uygun olacaktır.
* Asgari hava durumu limitleri, meteorolojik bilgilerin doğruluğu ve güvenilirliği dikkate alınarak oluşturulacaktır.
* MEL, bu operasyon türüne yönelik özel hükümler içerecektir.
* Offshore yedek varış helideki, ancak işletici, İşletme El Kitabı içerisinde bir usul belirtmişse seçilecektir.
 | SPA.HOFO.120AMC2 SPA.HOFO.120 |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 6. | (Sadece Ticari Hava İşletmeleri için geçerlidir.)İşletici, operasyonel prosedürler oluşturarak ve ARA’ların (Airbourne Radar Approach) yalnızca şu durumlarda kullanılmasını sağlayacaktır. * Helikopter mania ortamı ile ilgili bilgi sağlayabilen bir radar ile donatılmış olacaktır ve
1. asgari alçalma yüksekliğinin (MDH) bir radyo altimetreden tespit edildiği durumda ve ya
2. asgari alçalma irtifasına (MDA) ilaveten yeterli bir marjın uygulandığı durumda;
* Seyir halinde olan platformlara veya deniz araçlarına yapılacak ARA'lar, çok pilotlu operasyonlar olarak gerçekleştirilecektir.
* Karar aralığı, ARA'nın planlandığı herhangi bir varış noktasından itibaren pas geçişte yeterli mania kleransı sağlayacaktır.
* Yaklaşmaya ancak varış yeri ile görsel referans kurulduğunda karar aralığının ötesindeyken veya asgari alçalma irtifasının/yüksekliğinin (MDA/H) altındayken devam edilecektir.
* Tek pilotlu Ticari operasyonlarda, MDA/H ve karar aralığına uygun artışlar eklenecektir.
* Bir ARA'nın hareket etmeyen offshore konumuna (sabit tesis veya demirlemiş gemi) uçuşta kullanıldığı ve konum için güvenilir bir GPS pozisyonu olduğu durumda, ARA'nın emniyetini artırmak için GPS/alan seyrüsefer sistemi kullanılmalıdır.
 | SPA.HOFO.125AMC1 SPA.HOFO.125GM1 SPA.HOFO.125GM2 SPA.HOFO.125 |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 7 | CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 ve SPO.OP.170'e bakılmaksızın , su üzeri bölümünün 10 NM'nin altında olduğu G sınıfı hava sahasında bulunan offshore konumlar arasında uçarken olması gereken(veya verilen değerlerden daha iyi olması) VFR uçuşları limitleri belirtilmelidir. | SPA.HOFO.130 |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 8 | İşletici, Offshore bir konuma yapılan operasyonların, yalnızca helidekteki rüzgar hızının kuvvetli rüzgarlar da dâhil olmak üzere 60 knottan fazla olmadığı bildirildiğinde gerçekleştirilmesini sağlayacaktır. | SPA.HOFO.135 |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 9 | Offshore yerlerde kalkış yapan ve iniş yapan helikopterler, operasyon türüne göre uygun Ek'in performans şartlarına uygun olarak işletilecektir. | SPA.HOFO.140AMC1 SPA.HOFO.140 |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 10 | İşletici, aşağıdaki şartları sağlayan uçuş veri izleme sistemini (FDM) oluşturacaktır. * Uçuş veri kayıt cihazı ile donatılmış helikopterle CAT operasyonları gerçekleştirirken, işletici, entegre edilen yönetim sisteminin bir parçası olarak 1 Ocak 2019 tarihine kadar bir FDM sistemi kuracak ve muhafaza edecektir.
* FDM sistemi, cezalandırıcı olmayacak ve verilerin kaynağının/kaynaklarının korunması için uygun tedbirleri içerecektir.
 | SPA.HOFO.145AMC1 SPA.HOFO.145GM1 SPA.HOFO.145GM2 SPA.HOFO.145 |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 11 | İşletici, düşman bir çevrede yapılan offshore operasyonlar için helikopterin kalkış anından varış yerine gelene kadar izlenen bir uçak takip sistemi kurulacaktır.  | SPA.HOFO.150AMC1 SPA.HOFO.150GM1 SPA.HOFO.150 |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 12.1 | Aşağıdaki helikopterlerle ~~Düşman~~ riskli bir çevrede Ticari offshore operasyonları gerçekleştiren İşletici, kritik rotor ve rotor tahrik sistemlerinin durumunu izleyebilen bir VHM sistemi yerleştirmiştir. Münferit Uçuşa Elverişlilik Sertifikası (C of A) ilk olarak 31 Aralık 2016 tarihinden sonra verilmiş, karmaşık motorlu helikopterler;1. 9'un üzerinde onaylanmış azami yolcu koltuk konfigürasyonuna (MOPSC) sahip ve münferit Uçuşa Elverişlilik Sertifikası (C of A) ilk olarak 1 Ocak 2017 tarihinden önce verilmiş tüm helikopterler;
2. Münferit Uçuşa Elverişlilik Sertifikası (C of A) ilk olarak 31 Aralık 2018 tarihinden sonra verilmiş, tüm helikopterler.
 | SPA.HOFO.155GM1 SPA.HOFO.155 |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 12.2 | İşletici aşağıdakileri yapmak için bir sisteme sahip olacaktır. 1. Sistem tarafından oluşturulan uyarıları da içeren verileri toplamak;
2. Bileşenlerin kullanılabilirliğini analiz etmek ve belirlemek; ve
3. Algılanan ilk arızalara cevap vermek.
 | SPA.HOFO.155GM1 SPA.HOFO.155 |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 13 | (a) İşletici, aşağıdaki teçhizat gerekliliklerini sağlamaktadır: 1. Ticari ve ticari olmayan operasyonlarda kullanılan karmaşık motorlu helikopterlerde (NCC) anons (Public Address-PA) sistemi:
2. 9'un üzerinde onaylanmış azami yolcu koltuk konfigürasyonuna (MOPSC) sahip helikopterler, PA sistemi ile teçhiz edilecektir.
3. İşleticinin, uçuş esnasında pilotun sesinin tüm yolcuların koltuklarından anlaşılabildiğini kanıtlaması koşuluyla, 9 veya daha az MOPSC bulunan helikopterlerin PA sistemi ile teçhiz edilmesine gerek yoktur.
4. Radyo altimetre

Helikopterler, önceden ayarlanmış bir yüksekliğin altında sesli bir uyarı ve pilot tarafından seçilebilen bir yükseklikte görsel uyarı verebilme özelliğine sahip bir radyo altimetre ile teçhiz edilecektir.1. Acil durum çıkışları

Mürettebat acil çıkışları dâhil tüm acil çıkışlar ve acil çıkış için uygun herhangi bir kapı, pencere veya diğer açıklıklar ve bunları açmak için kullanılacak araçlar, çıkışların gündüz veya karanlıkta kullanımı hususunda içeridekilere rehberlik edecek şekilde görünür bir biçimde işaretlenecektir. Bu işaretler helikopterin alabora olması veya kabinin suyun altında kalması halinde görünecek şekilde tasarlanacaktır.1. Helikopter arazi farkındalığı uyarı sistemi (Helicopter terrain awareness warning system-HTAWS)

3175 kg'ın üzerinde onaylanmış azami kalkış ağırlığına veya 9'un üzerinde MOPSC'ye sahip, münferit Uçuşa Elverişlilik Sertifikası (C of A) ilk olarak 31 Aralık 2018 tarihinden sonra verilmiş ve CAT operasyonlarında kullanılan helikopterler, kabul edilebilir bir standartta belirtilen Sınıf A ekipmanlarına yönelik şartları sağlayan bir HTAWS ile teçhiz edilecektir. | SPA.HOFO.160GM1 SPA.HOFO.160(a)(1)GM2 SPA.HOFO.160(a)(2) |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 14 | İşletici, ~~düşman~~ riskli bir çevrede operasyona yönelik ilave prosedürlerini oluşturmuştur ve teçhizat gerekliliklerini sağlayacaktır.  | SPA.HOFO.165 |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 14.1 | Can yelekleriHava aracındaki tüm kişiler, hayatta kalma kıyafeti ve can yeleğin karışımı olan entegre hayatta kalma kıyafeti giymedikleri zamanlarda, onaylanmış can yeleklerini sürekli olarak giyeceklerdir. | SPA.HOFO.165 |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 14.2 | Hayatta kalma kıyafetleriHava aracındaki tüm yolcular aşağıdaki durumlarda onaylanmış bir hayatta kalma kıyafeti giyeceklerdir:1. kaptan pilotun elindeki hava durumu raporunun ve tahminlerinin uçuş esnasında deniz sıcaklığının +10°C'nin altında olacağını gösterdiği durumlarda; veya
2. tahmini kurtarma süresinin tahmini hayatta kalma süresini aştığı durumlarda; veya
3. uçuşun gece gerçekleştirilmesinin planlandığı durumlarda.
 | SPA.HOFO.165 |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 14.3 | Acil durum nefes alma sistemiHava aracındaki tüm kişiler, acil durum nefes alma sistemlerini taşımalı ve kullanma konusunda eğitilmiş olmalıdır.  | SPA.HOFO.165AMC1 SPA.HOFO.165(c) |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 14.4 | 1. Taşınan tüm cankurtaran botları, helikopterin suya iniş, su üzerinde kalma ve trim karakteristiklerinin sertifikasyon için değerlendirildiği deniz koşullarında kullanılabilecek şekilde olacaktır.
2. Taşınan tüm cankuratan botları, acil durumlarda derhal kullanılabilecek şekilde muhafaza edilecektir.
3. Cankurtaran botu sayısı:
4. 12 kişiden fazla kişiyi taşıyan helikopterlerde, nominal kapasitesi helikopterdeki kişi sayısından az olmamak üzere en az bir adet cankurtaran botu veya
5. 11 kişiden fazla kişiyi taşıyan helikopterlerde, helikopter içindeki tüm kişileri barındırabilecek ve nominal kapasitesi en fazla olan cankurtaran botunun yitirilmesi halinde geri kalan cankurtaranın botunun fazla yük kapasitesi helikopterde bulunan herkesi barındıracak kapasitede olacağı en az iki adet cankurtaran botu.
6. Her cankurtaran botu, en az bir adet hayatta kalma acil durum yer belirleme vericisi (ELT(S)) bulunduracak ve

Her cankurtaran botu, can kurtarma teçhizatı ile birlikte üstlenilen uçuşa uygun yaşam sürdürme araçlarını bulunduracaktır. | SPA.HOFO.165AMC1 SPA.HOFO.165(d) |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 14.5 | Acil durum kabin aydınlatmasıHelikopter, helikopterin tahliyesini kolaylaştırmak amacıyla genel kabin aydınlatma kaynağı sunacak bağımsız bir güç kaynağına sahip acil durum aydınlatma sistemi ile teçhiz edilecektir. | SPA.HOFO.165 |  | [ ]   |[ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 14.6 | Otomatik olarak yayına başlayabilir acil durum yer belirleme vericisi (ELT(AD))Helikopter, aynı anda 121,5 MHz ve 406 MHz üzerinden yayın yapabilir kapasitede bir ELT (AD) ile teçhiz edilecektir. | SPA.HOFO.165 |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 14.7 | Atılamayan kapıların sabitlenmesiSuya iniş acil çıkışı olarak tahsis edilen atılamayan kapılar, suya iniş ve su üzerinde kalma için değerlendirilmesi gereken maksimum deniz koşullarına kadar olan durumlarda helikopter içindekilerin dışarı çıkma çabalarının engellenmemesi için açık vaziyette sabitleyecek bir sisteme sahip olacaktır. | SPA.HOFO.165 |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 14.8 | Acil çıkışlar ve kaçış kapaklarıSu altında çıkış amacıyla kullanılması planlanan mürettebat acil çıkışları dâhil tüm acil çıkışlar, kapılar, pencereler veya diğer açılabilen ögeler acil durumda işlevsel olacak şekilde teçhiz edilecektir. | SPA.HOFO.165AMC1 SPA.HOFO.165(h)GM1 SPA.HOFO.165(h) |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 14.9 | SPA.HOFO.165(a), SPA.HOFO.165(b), ve SPA.HOFO.165(c) gerekliliklerine bakılmaksızın, İşletici, bir risk değerlendirmesine dayanarak, offshore bir yerde tıbbi anlamda inkapasite olan yolcuların, dönüş uçuşlarında veya offshore yerler arasındaki uçuşlarda can yeleği, hayatta kalma kıyafeti veya acil durum nefes alma sistemini bir dereceye kadar giymesi veya hiç giymemesi için izin verebilir. | SPA.HOFO.165AMC1 SPA.HOFO.165(i) |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 15.1 | İşletici:1. uçuş ekibi üyelerinin önceki deneyimlerini dikkate alarak, uçuş ekibi üyelerinin seçilmesi için kullanılacak kriterleri,
2. offshore operasyonları gerçekleştirmeyi planlayan bir kaptan pilot için gereken asgari deneyim düzeyini ve
3. her uçuş ekibi üyesinin başarıyla tamamlayacağı bir uçuş ekibi eğitim ve kontrol programı belirlemiştir.

(Bu tür programlar, offshore çevreye uyarlanacak ve normal, anormal ve acil durum usulleri, ekip kaynak yönetimi(CRM), su girişi ve denizde hayatta kalma eğitimlerini içerecektir.) | SPA.HOFO.170AMC1 SPA.HOFO.170(a) |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 15.2 | Uçuş ekibi aşağıdaki güncellik şartlarını sağlamaktadır:Bir pilot yalnızca şu durumlarda yolcu taşıyarak helikopter uçuracaktır:1. pilot, kaptan pilot olarak ya da yardımcı pilot olarak offshore bir yerde, aynı türde helikopterle veya bu türü temsil eden bir tam uçuş simülatörüyle (FFS) 90 gün içinde en az 3 kalkış, uçuş, yaklaşma ve iniş gerçekleştirmişse
2. pilot, kaptan pilot olarak ya da yardımcı pilot olarak offshore bir yerde, aynı türde helikopterle veya bu türü temsil eden bir FFS ile 90 gün içinde gece saatlerinde en az 3 kalkış, uçuş, yaklaşma ve iniş gerçekleştirmişse.

3 kalkış ve iniş, gerçekleştirilecek operasyona bağlı olarak, çok pilotlu veya tek pilotlu operasyonlarda gerçekleştirilecektir. | SPA.HOFO.170 |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| 15.3 | İşletici, Ticari Hava İşletmelerine özel eğitim gerekliliklerini sağlamaktadır:1. SPA.HOFO.170(b)(1) ve SPA.HOFO.170(b)(2)’de sunulan 90 günlük süre, pilot, bir tip eğitmeni veya denetmen gözetimi altında hat uçuşunu tamamladığı sürece, 120 güne kadar uzatılabilir.
2. Pilot, SPA.HOFO.170(c) (1)'deki şartlara uymazsa, imtiyaz hakkını kullanmadan önce, en az SPA.HOFO.170(b)(1) ve SPA.HOFO.170(b)(2)’de tanımlanan gereklilikleri içerecek şekilde, bir helikopterde veya kullanılacak helikopter tipine uygun bir FFS'de bir uçuş eğitimi tamamlayacaktır.
 | SPA.HOFO.170 |  |[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]   |
| Değerlendiren: | Tarih: | İmza: |
| Değerlendiren: | Tarih: | İmza: |
| Uygun Gören: | Tarih: | İmza: |

\*Bu bölümler işletici tarafından doldurulacaktır*.*

\*\*Kısaltmalar: **M:**Mevcut **MD:**Mevcut Değil **U:**Uygun **UD:**Uygun değil **GD:**Gerekli Değil

|  |
| --- |
| Aşağıda imzası bulunan bizler, yukarıda referansları belirtilen başvuru eklerinin eksiksiz olduğunu ve EU 965/2012 EASA AIR OPS PART-SPA gerekliliklerini sağladığını beyan ederiz. |
| Bakımdan Sorumlu Yönetici Personel: | Tarih: | İmza: |
| Uçuş İşletmeden Sorumlu Yönetici Personel: | Tarih: | İmza: |
| Eğitimden Sorumlu Yönetici Personel: | Tarih: | İmza: |