**Uyarı ve Açıklamalar**

Bu kontrol listesi Uçuş Operasyonlarına Yönelik Usul ve Esaslar Talimatının(SHT-OPS) Ek-3 ve Ek-4’ ü ile EASA AIR OPS (EASA Regulation 965/2012) Part ORO.SEC ve Part CAT.IDE hükümlerine uygun olarak hazırlanmıştır.

Bu kontrol listesi ticari olarak işletilecek hava aracının yukarıda belirtilen mevzuatlara uygunluğunun işletici tarafından kontrol edilerek söz konusu mevzuatlara uygun bulunduğunu beyan etmek için kullanılır. Ticari hava işletmelerinin; yeni veya kullanılmış hava aracı ithali, kullanılmış hava araçlarının kiralanması(dry lease-in) ile işletici değişikliği süreçlerinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne sunulması zorunludur.

**Başvuru Bilgileri**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| İşletici |  | Hava Aracı Tescil İşareti |  |
| Hava Aracı Seri Numarası |  | Hava Aracı Üretim Yılı |  |
| Hava Aracı Üreticisi |  | Hava Aracı Tipi/Modeli |  |
| Azami Kalkış Kütlesi(MTOM(kg)) |  | Azami Operasyonel Yolcu Koltuk Kapasitesi(MOPSC) |  | Kargo [ ]  | Yolcu [ ]  |
| Tip Sertifikası Referansı |  | Motor Tipi/Modeli  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **ORO.SEC.100 Kokpit güvenliği – Uçaklar** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. Kokpit kapısı ile teçhiz edilmiş bir uçakta, bu kapı kilitlenebilir nitelikte olacak ve kabinde herhangi şüpheli bir faaliyet ya da güvenlik ihlalleri olması halinde kabin ekibinin uçuş ekibini bilgilendirebileceği yöntemler sağlanacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |
| 1. Ticari yolcu taşımacılığında kullanılan ve aşağıdaki kategorilerde sınıflandırılan uçaklar, herhangi bir pilot istasyonundan kilitlenebilir ve açılabilir nitelikte olan ve geçerli uçuşa elverişlilik gerekliliklerini karşılayacak şekilde tasarlanan onaylanmış bir kokpit kapısı ile teçhiz edilecektir:
	1. 54.500 kg’ın üzerinde bir MCTOM’ye sahip olan uçaklar;
	2. 45.500 kg’ın üzerinde bir MCTOM’ye ve 19’un üzerinde MOPSC’ye sahip olan uçaklar;
	3. 60’ın üzerinde MOPSC’ye sahip uçaklar.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. (b)’ye uygun bir şekilde bir kokpit kapısı ile teçhiz edilmiş tüm uçaklarda:
2. Bu kapı, kalkış için motor çalıştırılmadan önce kapatılacak ve yetkili kişilerin ulusal sivil havacılık güvenlik programlarına uygun bir şekilde girmesi ya da çıkması gerekli görülen durumlar hariç olmak üzere, inişten sonra motor kapatılana kadar güvenlik prosedürleri gereği ya da sorumlu kaptan pilot tarafından gerekli görüldüğünde kilitlenecektir;
3. Giriş talebinde bulunan kişileri tanımlamak ve şüpheli davranışı veya olası tehdidi tespit etmek maksadıyla, herhangi bir pilot istasyonundan kokpit dışındaki tüm kapı alanının izlenebilmesi sağlanacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.100 Aletler ve teçhizatlar – genel** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. Uygulanabilir uçuşa elverişlilik gerekliliklerine göre onaylanması hariç olan alet ve teçhizatlar:
 |  |  |  |   |  |  |
| 1. Yedek sigortalar
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Bağımsız el fenerleri
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Doğru ölçüm yapan bir saat
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Harita tutacağı
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. İlk yardım çantaları
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Acil durum tıbbi yardım çantası
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Megafonlar
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Hayatta kalma ve işaretleme teçhizatları
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Demirlemek için deniz çapaları ve teçhizatlar
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Çocuk emniyet sistemleri
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. SHT-OPS Talimatı kapsamında gerekli görülmeyen, ancak uçuş sırasında taşınan aletler ve teçhizatlar şunlara uygun olacaktır:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Bu aletler, teçhizatlar ve aksesuarlar tarafından sağlanan bilgiler, uçuş ekibince uluslararası mevzuatlara veya CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 ve CAT.IDE.A.345 gerekliliklerine uymak için kullanılmayacak; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Aletler ve teçhizatlar, arıza veya arızalı çalışma durumunda dahi uçağın uçuşa elverişliliğini etkilemeyecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Teçhizatın uçuş sırasında tek bir uçuş ekibi üyesi tarafından kendi istasyonundan kullanılacak olması halinde, teçhizat bu istasyondan kolayca kullanılabilir nitelikte olacaktır. Tek bir teçhizat parçasının birden fazla uçuş ekibi üyesi tarafından kullanılması gereken durumlarda teçhizat parçası uçağa, kullanılması gereken tüm istasyonlardan kolayca kullanılabilir durumda olacak şekilde teçhiz edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Herhangi bir uçuş ekibi üyesi tarafından kullanılan bu cihazlar, uçuş ekibi üyesinin göstergeleri kendi istasyonundan kolayca ve kendi konumundan ve normalde uçuş yoluna baktığında gördüğü görüş hattından asgari oranda fiili sapma ile görebilmesine izin verecek şekilde düzenlenecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Gerekli tüm acil durum teçhizatlarının ani olarak kullanımı gerekli olabileceği için, kolaylıkla erişilebilir durumda olacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.105 Uçuş için gerekli asgari teçhizat** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| Aşağıdaki şartlar karşılanmadıkça, planlanan uçuş için gerekli olan uçak aletleri, teçhizat parçaları veya işlevlerinden herhangi birinin gayri faal veya eksik olduğu durumlarda uçuşa başlanmayacaktır: |  |  |  |   |  |  |
| 1. Uçağın, işleticinin MEL’ine uygun bir şekilde işletilmesi; veya
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. İşleticinin Genel Müdürlükten uçağı ORO.MLR.100(j) kapsamında Temel Asgari Teçhizat Listesi (MMEL) kısıtları dâhilinde işletmek için onaylı olması.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.110 Yedek elektrik sigortaları** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. Uçaklar, değiştirilmesine müsaade edilen sigortaların uçuş sırasında değiştirilmesini teminen, tüm devre koruması için gerekli olan değerde yedek elektrik sigortaları ile teçhiz edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |
| 1. Taşınması gereken yedek sigortaların sayısı aşağıdakilerden daha fazla olacaktır:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Her değerdeki sigorta toplam sayısının %10’u; ya da
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Her değer için üç sigorta.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.115 İşletim ışıkları** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. Uçaklar gündüz uçuşları için şunlarla teçhiz edilecektir:
 |  |  |  |   |  |  |
| 1. Çarpışma önleyici ışık sistemi;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Uçağın emniyetli operasyonu için gerekli olan tüm alet ve teçhizata yeterli aydınlatma sağlaması için uçağın elektrik sisteminden beslenen ışıklandırma;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Tüm yolcu kabinlerine aydınlatma sağlanması için uçağın elektrik sisteminden beslenen ışıklandırma; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Gerekli her bir ekip üyesi için, kendi istasyonlarında oturur durumda iken kolayca ulaşabilecekleri birer adet bağımsız el feneri.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Gece uçuşu yapan uçaklar, yukarıdakilere ek olarak, şunlarla teçhiz edilecektir:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Seyrüsefer/konum ışıkları;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. İki adet iniş ışığı veya ayrı ayrı enerjilenen iki adet filamana sahip tek bir ışık; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Uçağın bir deniz uçağı veya bir amfibik uçak olması durumunda, Denizde Çarpışmayı Önleme Amaçlı Uluslararası Yönetmeliklere uygun ışıklar.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.120 Ön cam silme teçhizatları** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| Azami sertifikalandırılmış kalkış ağırlığı 5700 kg’ın üzerinde olan uçaklar, her bir pilot istasyonu için yağış sırasında ön camda temiz bir kısım sağlamaya yarayan bir teçhizatla teçhiz edilecektir. | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.125 Gündüz VFR operasyonları – uçuş ve seyrüsefer cihazları ve ilgili teçhizat** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. Gündüz VFR şartlarında işletilen uçaklar, pilot istasyonunda bulunacak aşağıdaki teçhizatlarla teçhiz edilecektir:
 |  |  |  |   |  |  |
| * 1. Aşağıdakilerin ölçülmesini ve görüntülenmesini sağlayan bir vasıta/araç:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Manyetik istikamet;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Saat, dakika ve saniye cinsinden zaman
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Barometrik irtifa
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Gösterge hava hızı
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Dikey hız
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Dönüş/kayış müşiri
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Durum
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. İstikamet
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Dış hava sıcaklığı; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Hız sınırlamalarının Mach sayısı cinsinden ifade edildiği durumlarda Mach sayısı.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| * 1. Gerekli uçuş aletlerinin güç kaynağının yetersiz olduğunda bunu gösteren bir vasıta/araç.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. İki pilot ile gerçekleştirilen operasyonlarda, ikinci pilot için aşağıdakileri gösterecek ayrı ilave görüntüleme vasıtası/aracı sağlanacaktır:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Barometrik irtifa
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Gösterge hava hızı
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Dikey hız
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Dönüş/kayış müşiri
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Durum; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. İstikamet
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Aşağıda belirtilen uçakların hava hızı gösterge sistemlerinin yoğuşmadan veya buzlanmadan kaynaklanan arızalarını önleyecek bir vasıta/araç bulundurulacaktır:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. 5.700 kg’ın üzerinde MCTOM’ye veya 9’un üzerinde MOPSC’ye sahip uçaklar; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası, ilk olarak, 1 Nisan 1999 tarihinde veya sonrasında tanzim edilen uçaklar.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. İlk olarak 22 Mayıs 1995 tarihinden önce münferit uçuşa elverişlilik sertifikası tanzim edilen tek motorlu uçaklar, uyumluluğun iyileştirmeyi/güçlendirmeyi gerektireceği durumlarda, (a)(1)(vi), (a)(1)(vii), (a)(1)(viii) ve (a)(1)(ix)’un şartlarından muaf tutulur.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.130 IFR veya gece operasyonları – uçuş ve seyrüsefer aletleri ve ilgili teçhizat** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| Gece VFR veya IFR şartlarında işletilen uçaklar, pilot istasyonunda bulunacak aşağıdaki teçhizatlarla teçhiz edilecektir: |  |  |  |   |  |  |
| 1. Aşağıdakilerin ölçülmesini ve görüntülenmesini sağlayan bir vasıta/araç:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Manyetik istikamet;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Saat, dakika ve saniye cinsinden zaman;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Gösterge hızı,
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Dikey hız;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Dönüş/kayış müşiri ya da durumu ölçen ve gösteren yedek bir vasıta/araç ile donatılmış uçaklar olması halinde kayış müşiri;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Durum;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Stabil (sabit) istikamet;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Dış hava sıcaklığı; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Hız sınırlamalarının Mach sayısı cinsinden ifade edildiği durumlarda Mach sayısı.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Barometrik irtifanın ölçülmesini ve görüntülenmesini sağlayan iki vasıta/araç.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Gerekli uçuş aletlerine sağlanan gücün yetersiz olduğunda bunu gösteren bir vasıta/araç.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. (a)(3) ve (h)(2) dâhilinde gerekli olan hava hızı gösterge sistemlerinin yoğuşmadan veya buzlanmadan kaynaklanan arızalarını önleyecek bir vasıta/araç.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Aşağıdaki uçaklar için, (d) maddesi uyarınca gerekli olan vasıtaların/araçların arızasının uçuş ekibine bildirilmesini sağlayan bir vasıta/araç:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası 1 Nisan 1999 tarihinde veya sonrasında tanzim edilen uçaklar; ya da
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. 5.700 kg’ın üzerinde MCTOM’ye veya 9’un üzerinde MOPSC’ye sahip, 1 Nisan 1998 tarihinden önce münferit uçuşa elverişlilik sertifikası tanzim edilmiş uçaklar.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. 5.700 kg veya altı MCTOM’ye sahip pervaneli uçaklar hariç olmak üzere, iki adet bağımsız statik basınç sistemleri.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. 5.700 kg veya altı MCTOM’ye sahip pervaneli uçaklar için bir adet statik basınç sistemi ve bir adet alternatif statik basınç kaynağı.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. İki pilot ile gerçekleştirilen operasyonlarda, ikinci pilot için aşağıdakileri gösterecek ayrı bir gösterme vasıtası/aracı:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Barometrik irtifa
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Gösterge hızı
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Dikey hız
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Dönüş/kayış müşiri
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Durum; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Stabil (sabit) istikamet.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Aşağıdaki özelliklere sahip, 5.700 kg’ın üzerinde MCTOM’ye veya 9’un üzerinde MOPSC’ye sahip uçaklar için her ki pilot istasyonundan da kullanılabilecek nitelikte olan, durumu ölçen ve gösteren yedek bir vasıta/araç:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Normal operasyon sırasında kesintisiz olarak elektrikle beslenmesi ve normal elektrik üretim sisteminin tamamen arızalanmasından sonra söz konusu normal elektrik üretim sisteminden bağımsız bir kaynaktan beslenmesi;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Normal elektrik üretim sisteminin tamamen arızalanması sonrasında, acil durum güç kaynağı üzerindeki yükü ve operasyonel prosedürler de göz önünde bulundurularak, en az 30 dakika boyunca güvenilir operasyon sağlaması.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Diğer tüm durum ölçüm ve gösterge vasıtalarından/araçlarından bağımsız çalışması;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Normal elektrik üretim sisteminin tamamen arızalanmasının ardından otomatik olarak çalışması;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. 5.700 kg ve altında MCTOM’ye sahip, 1 Nisan 1995 tarihi öncesinde Üye Devletlerin birinde tescil edilen, sol taraf alet panelinde yedek uçuş durum göstergesi ile teçhiz edilmiş uçaklar için hariç olmak üzere, operasyonun tüm aşamalarında yeterince aydınlatılması.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Uçuş ekibi için, yedek irtifa göstergesinin ne zaman acil durum güç kaynağı tarafından çalıştırıldığının açıkça anlaşılabilir olması;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Yedek irtifa göstergesinin kendisine ait bir güç kaynağı varsa ya alet ya da alet paneli üzerinde ilgili güç kaynağının kullanıma geçtiğinin gösterilmesi.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Gece operasyonları için aydınlatılabilen, kolayca okunur bir konuma sahip bir adet harita tutacağı.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.135 IFR şartlarında tek pilotlu operasyonlara ilişkin ilave teçhizat** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| IFR şartlarında tek pilot ile işletilen uçaklar, en azından bulunulan irtifayı koruma ve uçulan başı tutma özelliğine sahip bir otomatik pilot ile teçhiz edilecektir. | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.140 İrtifa ikaz sistemi** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. Aşağıdaki uçaklar, bir irtifa ikaz sistemi ile teçhiz edilecektir:
 |  |  |  |   |  |  |
| 1. 5.700 kg’ın üzerinde MCTOM’ye veya 9’un üzerinde MOPSC’ye sahip turbo prop motorlu uçakları; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Turbo jet motorlu uçaklar.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. İrtifa ikaz sistemi şu özelliklere sahip olacaktır:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Önceden seçilmiş bir irtifaya yaklaşırken uçuş ekibini ikaz etme; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Önceden seçilmiş bir irtifadan sapma olması halinde, en azından sesli bir sinyal ile uçuş ekibini ikaz etme.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. (a)’ya bakılmaksızın, 5.700 kg ve altında MCTOM’ye, 9’un üzerinde MOPSC’ye sahip, ilk olarak 1 Nisan 1972 öncesinde münferit bir uçuşa elverişlilik sertifikası tanzim edilmiş ve 1 Nisan 1995’e kadar Üye Devletlerin birinde tescil edilmiş uçaklar, irtifa ikaz sistemi ile teçhiz edilme uygulamasından muaf tutulur.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.150 Arazi farkındalığı uyarı sistemi (TAWS)** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. 5.700 kg üzerinde MCTOM’ye veya 9’un üzerinde MOPSC’ye sahip türbin motorlu uçaklar, kabul edilebilir bir standartta belirtilen Sınıf A teçhizatlarına ilişkin gereklilikleri karşılayan bir TAWS ile teçhiz edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |
| 1. 5.700 kg üzerinde MCTOM’ye veya 9’un üzerinde MOPSC’ye sahip piston motorlu uçaklar, kabul edilebilir bir standartta belirtilen Sınıf B teçhizatlarına ilişkin gereklilikleri karşılayan bir TAWS ile teçhiz edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. İlk olarak 1 Ocak 2019 tarihinden sonra münferit uçuşa elverişlilik sertifikası verilen, 5.700 kg veya daha az MCTOM’ye ve 6-9 MOPSC’ye sahip türbin motorlu uçaklar, kabul edilebilir bir standartta belirtildiği şekilde B sınıfı teçhizat şartlarını karşılayan TAWS ile teçhiz edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.155 Havada çarpışmayı önleyici sistem (ACAS)** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| Havada çarpışmayı önleme ile ilgili olarak operasyonel prosedürlerin ve ortak hava sahası kullanım gerekliliklerinin belirlendiği ulusal mevzuat tarafından aksi belirtilmedikçe, 5.700 kg’ın üzerinde MCTOM’ye veya 19’un üzerinde MOPSC’ye sahip türbin motorlu uçaklar ACAS II ile teçhiz edilecektir. | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.160 Meteoroloji radar teçhizatı** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| Aşağıda belirtilen uçaklar, meteoroloji radar teçhizatı ile tespit edilebilecek ve uçuş güzergâhı üzerinde karşılaşılması beklenen oraj veya muhtemel diğer tehlikeli hava şartlarının bulunduğu alanlarda gece veya aletli meteorolojik koşullarda (IMC) işletilmesi halinde, meteoroloji radar teçhizatı ile teçhiz edilecektir: |  |  |  |   |  |  |
| 1. Basınçlı uçaklar;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. 5.700 kg’ın üzerinde MCTOM’ye sahip basınçsız uçaklar; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. 9’un üzerinde MOPSC’ye sahip basınçsız uçaklar.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.165 Gece buzlanma koşullarındaki operasyonlara ilişkin ek teçhizat** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. Gece beklenen ya da mevcut buzlanma koşullarında işletilen uçaklar, buz oluşumunu tespit edecek veya aydınlatacak bir alet ile teçhiz edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |
| 1. Buz oluşumunu aydınlatma aletleri, göz kamaştıracak şekilde parlamaya veya yansımaya sebep olarak, uçuş ekibinin görevlerini yerine getirmesine engel olacak nitelikte olmayacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.170 Uçuş ekibi dahili telefon sistemi** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| Birden fazla uçuş ekibi ile işletilen uçaklar, tüm uçuş ekibinin kullanımı için kulaklık seti ve mikrofonlar içeren bir uçuş ekibi dâhili telefon sistemi ile teçhiz edilecektir. | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.175 Ekip üyesi dahili telefon sistemi** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| İlk olarak, 1 Nisan 1965 öncesinde münferit uçuşa elverişlilik sertifikası tanzim edilmiş ve 1 Nisan 1995’te Üye Devletlerden birinde tescil edilmiş uçaklar hariç olmak üzere, 15.000kg’ın üzerinde MCTOM’ye ve 19’un üzerinde MOPSC’ye sahip uçaklar, ekip üyesi dâhili telefon sistemi ile teçhiz edilecektir. | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.180 Anons sistemi** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 19’un üzerinde MOPSC’ye sahip uçaklar, anons sistemi ile teçhiz edilecektir. | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.185 Kokpit ses kayıt cihazı** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. Aşağıdaki uçaklar, kokpit ses kayıt cihazı (CVR) ile teçhiz edilecektir:
 |  |  |  |   |  |  |
| 1. 5.700 kg’ın üzerinde MCTOM’ye sahip uçaklar; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. İlk olarak 1 Ocak 1990 tarihinde veya sonra münferit Uçuşa Elverişlilik Sertifikası verilmiş, 5.700 kg veya altında MCTOM’ye ve 9’un üzerinde MOPSC’ye sahip türbinli ve çok motorlu uçaklar.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. 31 Aralık 2018 tarihine kadar, kokpit ses kayıt cihazı, en azından aşağıda belirtilen zamanlarda kaydedilen verileri saklayabilir nitelikte olacaktır:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası 1 Nisan 1998 tarihinde veya sonrasında verilen ve (a)(1)’de belirtilen uçaklar için, son 2 saat;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası 1 Nisan 1998 tarihi öncesinde verilen ve (a)(1)’de belirtilen uçaklar için, son 30 dakika; veya
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. (a)(2)’de belirtilen uçaklar için, son 30 dakika.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. En geç 1 Ocak 2019 tarihine kadar, kokpit ses kayıt cihazı, en azından aşağıda belirtilen sürelerde kaydedilen verileri saklayabilir nitelikte olacaktır:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası 1 Ocak 2021 tarihinde veya sonrasında verilen ve 27.000 kg’ın üzerinde MCTOM’ye sahip uçaklar için, son 25 saat; veya
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Diğer tüm durumlarda, son 2 saat.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. En geç 1 Ocak 2019 tarihine kadar, CVR, manyetik bant veya manyetik tel dışındaki araçlara kayıt yapacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Kokpit ses kayıt cihazı, öngörülen zaman aralığında şunları kaydedecektir:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Telsiz aracılığıyla kokpitten iletilen veya kokpit tarafından alınan sesli iletişimler;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Teçhiz edilmiş olması durumunda, anons ve dâhili telefon sistemlerini kullanmakta olan kokpitteki uçuş ekibi üyelerinin sesli iletişimleri;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Aşağıdakiler dâhil kesintisiz olarak kokpitteki ses ortamı:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası, ilk olarak, 1 Nisan 1998 tarihinde veya sonrasında tanzim edilen uçaklarda, kullanılan her bir entegre kulaklık mikrofonu (boom) ve maske mikrofonu tarafından alınan ses sinyalleri;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası, ilk olarak, 1 Nisan 1998 tarihinden önce tanzim edilen ve (a)(2) maddesinde belirtilen uçaklarda, söz konusu olan durumlarda, kullanılan her bir entegre kulaklık mikrofonu (boom) ve maske mikrofonu tarafından alınan ses sinyalleri;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Kulaklık setine veya hoparlöre iletilen seyrüsefer veya yaklaşma yardımcılarını tanımlayan sesler veya sesli sinyaller.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Kokpit ses kayıt cihazı, uçağın kendi gücü ile çalışmaya başlamasından önce kayıt yapmaya başlayacak ve uçağın artık kendi gücü ile çalışmasının mümkün olmayacağı biçimde uçuşunun sona ermesine kadar kayıt etmeye devam edecektir. Ayrıca, münferit uçuşa elverişlilik sertifikası 1 Nisan 1998 tarihinde veya sonra tanzim edilmiş uçaklar olması halinde, kokpit ses kayıt cihazı, uçağın kendi gücü ile çalışmaya başlamasından önce otomatik olarak kayıt yapmaya başlayacak ve uçağın artık kendi gücü ile çalışmasının mümkün olmayacağı biçimde uçuşunun sona ermesine kadar kayıt etmeye devam edecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. (f) maddesine ilaveten, elektrik gücü mevcudiyetine bağlı olarak kokpit ses kayıt cihazı, aşağıdaki uçaklarda, uçuş başlangıcında motorun çalıştırılmasından önceki kokpit kontrolleri sırasında mümkün olduğunca erken kayıt yapmaya başlayacak ve uçuş sonunda motorun durdurulmasının hemen ardından gerçekleştirilen kokpit kontrollerine kadar kayda devam edecektir.
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası 1 Nisan 1998 tarihi sonrasında tanzim edilen ve (a)(1) içerisinde belirtilen uçaklar; ya da
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. (a)(2) içerisinde belirtilen uçaklar.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. CVR yayına başlayabilir özellikte değilse, su içerisinde yerinin tespit edilmesine yardımcı olacak bir cihaza sahip olacaktır. En geç 16 Haziran 2018 tarihine kadar, bu cihazın minimum su altı iletim süresi 90 gün olacaktır. CVR yayına başlayabilir özellikte ise, otomatik bir acil durum yer belirleme vericisine sahip olacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. İlk olarak 5 Eylül 2022 tarihinde veya sonrasında münferit CofA verilmiş olan ve 27.000 kg’ın üzerinde MCTOM’ye sahip olan uçaklar, CVR’nin diğer tüm güç kaynakları kesildiğinde, CVR’nin ve kokpite monte edilen alan mikrofonunun otomatik olarak devreye alınabileceği yedek bir güç kaynağı ile teçhiz edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.190 Uçuş verileri kayıt cihazı** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. Aşağıdaki uçaklar, verileri dijital olarak kaydeden, saklayan ve verilere kolayca tekrar erişilmesini sağlayan bir uçuş verileri kayıt cihazı (FDR) ile teçhiz edilecektir:
 |  |  |  |   |  |  |
| 1. Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Haziran 1990 tarihinde veya sonrasında verilmiş olan ve 5.700 kg üzerinde MCTOM’ye sahip uçaklar;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Haziran 1990 tarihi öncesinde verilmiş olan ve 5.700 kg üzerinde MCTOM’ye sahip türbin motorlu uçaklar; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Nisan 1998 tarihinde veya sonrasında verilmiş, 5.700 kg veya altında MCTOM’ye ve 9’un üzerinde MOPSC’ye sahip türbinli ve çok motorlu uçaklar.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. FDR:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. 27.000 kg’nın altında MCTOM’ye sahip, (a)(2) içerisinde belirtilen uçaklarda, zamanı, irtifayı, hava hızını, normal hızı ve istikameti kaydedecek ve asgari son 25 saatlik kaydedilen verileri muhafaza edebilir kapasitede olacak;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. 27.000 kg’nın altında MCTOM’ye sahip, münferit uçuşa elverişlilik sertifikası verilmiş ilk olarak 1 Ocak 2016 tarihinden önce verilmiş olan ve (a)(1) içerisinde belirtilen uçaklarda, uçağın uçuş yolunun, hızının, durumunun, motor gücünün ve kaldırma ve sürükleme donanımları konfigürasyonunun doğru bir şekilde tespit edilebilmesi için gerekli olan parametreleri kaydedecek ve asgari son 25 saatlik kaydedilen verileri muhafaza edebilir kapasitede olacak;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. 27.000 kg’nın üzerinde MCTOM’ye sahip, münferit uçuşa elverişlilik sertifikası verilmiş ilk olarak 1 Ocak 2016 tarihinden önce verilmiş olan, (a)(1) ve (a)(2)’de belirtilen uçaklarda, uçağın uçuş yolunun, hızının, durumunun, motor gücünün ve konfigürasyonunun ve operasyonunun doğru bir şekilde tespit edilebilmesi için gerekli olan parametreleri kaydedecek ve asgari son 25 saatlik kaydedilen verileri muhafaza edebilir kapasitede olacak;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Ocak 2016 tarihinden önce verilmiş ve (a)(3) maddesinde belirtilen uçaklar olması halinde, uçağın uçuş yolunun, hızının, durumunun, motor gücünün ve kaldırma ve sürükleme donanımları konfigürasyonunun doğru bir şekilde tespit edilebilmesi için gerekli olan parametreleri kaydedecek ve asgari son 10 saatlik kaydedilen verileri muhafaza edebilir kapasitede olacak; ya da
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Ocak 2016 tarihinde veya sonrasında verilmiş, (a)(1) ve (a)(3)’te belirtilen uçaklarda, uçağın uçuş yolunun, hızının, durumunun, motor gücünün ve konfigürasyonunun ve operasyonunun doğru bir şekilde tespit edilebilmesi için gerekli olan parametreleri kaydedecek ve asgari son 25 saatlik kaydedilen verileri muhafaza edebilir kapasitede olacak;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Veriler, uçuş ekibince görüntülenen bilgiler ile doğru bağdaşım sağlayan uçak kaynaklarından elde edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. FDR, uçağın kendi gücü ile hareket edebilir duruma gelmesinden önce kayıt etmeye başlayacak ve uçağın kendi gücü ile hareket edemez duruma gelmesinin ardından kayıt etmeyi kesecektir. Ayrıca, münferit uçuşa elverişlilik sertifikası 1 Nisan 1998 tarihinde veya sonrasında verilmiş uçaklar olması halinde, FDR, uçağın kendi gücü ile hareket edebilir duruma gelmesinden önce otomatik olarak kayıt etmeye başlayacak ve uçağın kendi gücü ile hareket edemez duruma gelmesinin ardından otomatik olarak kayıt etmeyi kesecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. FDR yayına başlayabilir özellikte değilse, su içerisinde yerinin tespit edilmesine yardımcı olacak bir cihaza sahip olacaktır. En geç 16 Haziran 2018 tarihine kadar, bu cihazın minimum su altı iletim süresi 90 gün olacaktır. FDR yayına başlayabilir özellikte ise, otomatik bir acil durum yer belirleme vericisine sahip olacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.191 Basit uçuş kayıt cihazı** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. 2.250 kg veya daha fazla MCTOM’ye sahip türbin motorlu uçaklar ile 9’dan fazla MOPSC’ye sahip uçaklar, aşağıdaki koşulların tamamının sağlanması kaydıyla, bir uçuş kayıt cihazı ile teçhiz edilecektir:
 |  |  |  |   |  |  |
| 1. CAT.IDE.A.190(a) maddesi kapsamında olmaması;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Münferit CofA sertifikasının ilk olarak, 5 Eylül 2022 tarihinde veya sonrasında tanzim edilmiş olması.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Uçuş kayıt cihazı, uçuş verileri veya görüntüleri aracılığıyla, uçuş yolunu ve hava aracı hızını tespit etmek için yeterli düzeyde bilgiyi kaydedecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Uçuş kayıt cihazı, asgari olarak son 5 saat boyunca kaydedilen uçuş verilerini ve görüntülerini saklayabilir nitelikte olacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Uçuş kayıt cihazı, uçağın kendi gücü ile hareket edebilir duruma gelmesinden önce otomatik olarak kayda başlayacak ve uçağın kendi gücü ile hareket edemez duruma gelmesinin ardından otomatik olarak kaydı durduracaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [x]  |  |  |  |
| 1. Uçuş kayıt cihazı tarafından kokpite ait görüntü veya ses kaydediliyorsa, bu kayıtların olağan oynatma veya kopyalama teknikleri kullanılarak alınmasını önlemek adına bir işlev temin edilecektir. Bu işlev, sorumlu kaptan pilot tarafından çalıştırılabilecek ve sorumlu kaptan pilot çalıştırılmadan önce alınmış olan görüntü ve ses kayıtlarını değiştirecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.195 Veri bağlantısı kaydı** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. İlk olarak 8 Nisan 2014 tarihinde veya sonrasında münferit uçuşa elverişlilik sertifikası verilmiş, veri bağlantısı iletişimleri kurabilme kapasitesine sahip olan ve bir kokpit ses kayıt cihazı ile teçhiz edilmesi gereken uçaklar, uygun olan durumlarda, kayıt cihazına şunları da kaydedecektir:
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |
| 1. Aşağıdaki uygulamalar için geçerli olan mesajlar dâhil olmak üzere, uçağa gelen ve uçaktan yapılan ATS haberleşmeleri ile ilgili veri bağlantısı iletişim mesajları:
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Veri bağlantısı başlangıcı
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Kontrolör – pilot haberleşmesi
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Yapılan denetim (izleme)
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Uçuş bilgileri
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Sistem yapısı elverdiği ölçüde, hava aracı yayın denetimi
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Sistem yapısı elverdiği ölçüde, hava aracı operasyonel kontrol verileri; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Sistem yapısı elverdiği ölçüde, grafikler
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Veri bağlantısı haberleşmeleri ile ilgili olan ve uçaktan ayrı saklanan her türlü ilgili kayda bağdaşım (korelasyon) sağlayan bilgiler; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Sistem yapısı dikkate alınarak, veri bağlantısı haberleşme mesajlarının zamanına ve önceliğine dair bilgiler.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Kayıt cihazı, verileri ve bilgileri kaydeden ve saklayan dijital bir yöntem ve bu verilere tekrar erişilebilmesini sağlayan bir yöntem kullanacaktır. Kayıt yöntemi, verilerin yerde kaydedilmiş olan verilerle eşleştirilmesine olanak tanıyacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Kayıt cihazı, kaydedilen verileri en azından CAT.IDE.A.185 içerisinde kokpit ses kayıt cihazları için belirtilen süreler kadar muhafaza edebilir kapasitede olacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Kayıt cihazı yayına başlayabilir özellikte değilse, su içerisinde yerinin tespit edilmesine yardımcı olacak bir cihaza sahip olacaktır. En geç 16 Haziran 2018 tarihine kadar, bu cihazın minimum su altı iletim süresi 90 gün olacaktır. Kayıt cihazı yayına başlayabilir özellikte ise, otomatik bir acil durum yer belirleme vericisine sahip olacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Kayıt cihazının başlatma ve sonlandırma mantığı için geçerli olan şartlar, CAT.IDE.A.185 (d) ve (e) içerisinde yer alan kokpit ses kayıt cihazı başlatma ve sonlandırma mantığı için geçerli olan şartlarla aynıdır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.200 Kombine kayıt cihazı** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| CVR ve FDR şartlarına uyum sağlama işlemi aşağıda belirtilen şekilde de gerçekleştirilebilir: |  |  |  |   |  |  |
| 1. Uçağın sadece bir adet CVR veya bir adet FDR ile teçhiz edilmesi gereken durumlarda, bir adet uçuş verileri ve kokpit sesi kombine kayıt cihazı ile;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. 5.700 kg veya altında MCTOM’ye sahip uçakların bir adet CVR ve bir adet FDR ile teçhiz edilmesi gereken durumlarda, bir adet uçuş verileri ve kokpit sesi kombine kayıt cihazı ile; ya da
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. 5.700 kg üzerinde MCTOM’ye sahip uçakların bir adet CVR ve bir adet FDR ile teçhiz edilmesi gereken durumlarda, iki adet uçuş verileri ve kokpit sesi kombine kayıt cihazı ile.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.205 Koltuklar, koltuk emniyet kemerleri, emniyet bağları ve çocuk emniyet sistemleri** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. Uçaklar, şunlarla teçhiz edilecektir:
 |  |  |  |   |  |  |
| 1. 24 aylık ve üzerindeki her bir yolcu için koltuk veya yatak;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. (3)’te belirtilenler hariç olmak üzere, her bir yolcu koltuğu için bir emniyet kemeri ve her bir yatak bir emniyet bağları;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 8 Nisan 2015 tarihinde veya sonrasında verilmiş olan, 5.700 kg veya altında MCTOM’ye veya 9 veya altında MOPSC’ye sahip olan uçaklar için, her bir yolcu koltuğunda üst gövde için omuz bağı da bulunan bir kemer ve her bir yatak için bağlama kemerleri;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. 24 aydan daha küçük her bir bebek için bir adet çocuk emniyet sistemi (CRD)
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Konumları aşağıda belirtilen şekilde, ani yavaşlama sırasında oturanın gövdesini otomatik olarak zapt eden bir gereci içeren omuz bağı dâhil emniyet kemeri:
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Her bir uçuş ekibi koltuğunda ve pilot koltuğunun yanındaki herhangi koltukta;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Kokpitte bulunan her gözlemci koltuğunda;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Gerekli sayıdaki asgari kabin ekibi için her koltukta üst gövdeyi zapt eden omuz bağı dâhil bir emniyet kemeri.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Üst gövde emniyet sistemi olan tüm emniyet kemerleri:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Tek noktalı açma düğmesine sahip olacak;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Gerekli sayıdaki asgari kabin ekibi koltuklarında, birbirinden bağımsız olarak kullanılabilecek iki adet omuz kayışı ve bir adet emniyet kemerine sahip olacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Uçuş ekibi koltuklarında ve pilot koltuğunun yanında olan herhangi bir koltukta:
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Birbirinden bağımsız olarak kullanılabilecek iki adet omuz bağı ve bir adet emniyet kemerine sahip olacak; ya da
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Aşağıdaki uçaklar için bağımsız olarak kullanılabilen bir çapraz omuz bağı ve bir adet emniyet kemerine sahip olacak:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Geçerli sertifikasyon şartnamesinde tanımlanan acil iniş dinamik koşullarına uygun, 5.700 kg veya altında MCTOM’ye veya 9 veya altında MOPSC’ye sahip olan uçaklar;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Geçerli sertifikasyon şartnamesinde tanımlanan acil iniş dinamik koşullarına uygun olmayan ve münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 28 Ekim 2014 tarihinden önce verilmiş olan, 5.700 kg veya altında MCTOM’ye veya 9 veya altında MOPSC’ye sahip olan uçaklar; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. CS-VLA veya muadili ve CS-LSA veya muadili kapsmında sertifikalandırılmış uçaklar.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.210 Emniyet kemerinizi bağlayınız ve sigara içilmez işaretleri** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| Kokpitten tüm yolcu koltuklarının görünmediği uçaklar, tüm yolculara ve kabin ekibine ne zaman emniyet kemerlerinin takılması ve ne zaman sigara içilmemesi gerektiğini gösteren bir cihazla teçhiz edilecektir. | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.215 İç kapılar ve perdeler** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| Uçaklar, şunlarla teçhiz edilecektir:  |  |  |  |   |  |  |
| 1. 19’un üzerinde MOPSC’ye sahip uçaklar için, yolcu kabini ile kokpit arasında, üzerinde “sadece ekip içindir (crew only)” levhası bulunan bir kapı ve yolcuların kapıyı, uçuş ekibi üyelerinden birinin izni olmaksızın açmalarını engelleyici bir kilitleme aracı;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Acil durum çıkış imkânına sahip bir yolcu kabinini diğerinden ayıran kapıları açmak için kolayca erişilebilir bir araç;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Herhangi bir yolcu koltuğundan gerekli bir acil durum çıkışına ulaşmak üzere, yolcu kabinini diğer alanlardan ayıran herhangi bir kapı aralığından veya perdeden geçmeyi gerektiren durumlarda, kapıyı veya perdeyi açık konumda sabitleyecek bir araç;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Yolcu acil durum çıkışlarına geçiş yolu olan her bir iç kapının üzerinde veya perdenin yanında, kalkış ve iniş sırasında açık konumda sabitlenmesi gerektiğini belirten bir levha; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Normal koşullarda yolcuların erişimine açık olan ve yolcular tarafından kilitlenebilen tüm kapıların ekip üyeleri tarafından kilitlerinin açılmasını sağlayan bir araç.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.220 İlk yardım çantası** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. Uçaklar, SHT-OPS Talimatı CAT.IDE.A.220 bölümü Tablo 1’e uygun bir şekilde ilk yardım çantaları ile teçhiz edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |
| 1. İlk yardım çantaları:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Kullanılmak istendiğinde kolayca erişilebilir durumda olacak; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Güncel tutulacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.225 Acil durum tıbbi yardım çantası** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. 30’un üzerinde MOPSC’ye sahip uçaklar, yeterli tıbbi yardımın mevcut olduğu tahmin edilen bir havaalanına normal seyir hızında 60 dakikalık uçuş süresinden daha uzak bir güzergâhta uçurulabilmesi için bir acil durum tıbbi yardım çantası ile teçhiz edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |
| 1. Sorumlu kaptan pilot, ilacın sadece uygun niteliklere sahip kişiler tarafından verilmesini temin edecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. (a)’da belirtilen acil durum tıbbi yardım çantası:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Toz ve nem tutmaz özelliğe sahip olacak;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Yetkisiz kişilerin erişmesi önlenecek bir şekilde taşınacak; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Güncel tutulacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.230 İlk yardım oksijeni** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. 25.000 fit’in üzerindeki irtifalarda işletilen basınçlı uçaklar, asgari bir kabin ekibi üyesinin gerektiği operasyonlarda, bir kabin basınç kaybını takiben fizyolojik nedenlerden dolayı oksijene ihtiyaç duyabilecek yolcular için bir saf oksijen kaynağı ile teçhiz edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |
| 1. (a)’da belirtilen oksijen kaynağı, kabin irtifası 8.000 fit’i aşan, ancak 15.000 fit’ten de fazla olmayan irtifalarda karşılaşılan bir kabin basınç kaybının ardından, uçuşun geri kalanında, taşınan yolcuların en az %2’sine ancak her koşulda en az 1 kişiye yetecek miktarda olacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Her zaman yeterli sayıda, ancak tüm koşullarda asgari 2 kişiye yetecek sayıda dağıtım ünitesi; kaynağın kabin ekibi tarafından kullanılmasını sağlayacak imkânlarla teçhiz edilmiş halde bulunacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. İlk yardım oksijeni teçhizatları, her kullanıcı için kütle akışı sağlayacak nitelikte olacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.235 Takviye oksijen – basınçlı uçaklar** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. 10.000 fit üzerindeki basınç irtifalarında işletilen basınçlı uçaklar, SHT-OPS Talimatı CAT.IDE.A.235 bölümü Tablo 1’e uygun oksijen kaynaklarını depolayabilen ve dağıtabilen takviye oksijen teçhizatı ile teçhiz edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |
| 1. 25.000 fit üzerindeki basınç irtifalarında işletilen basınçlı uçaklar, şunlarla teçhiz edilecektir:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Uçuş ekibi üyeleri için çabuk takılabilen türde maskeler;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Her bir gerekli kabin ekibi üyesi tarafından kullanılmak üzere derhal oksijen temininin yapılması için, yolcu kabini boyunca eşit bir şekilde dağıtılmış maskelerle beraber yeterli sayıda yedek çıkışlar ve maskeler veya taşınabilir oksijen üniteleri;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Oturduğu yere bakılmaksızın her bir kabin ekibi üyesine, ilave ekip üyesine ve yolcu koltuklarında oturanlara ulaşabilen, oksijen ikmal terminallerine bağlı bir oksijen dağıtım ünitesi; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Herhangi bir basınç kaybı durumu halinde uçuş ekibini uyaracak bir cihaz.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 8 Kasım 1998 sonrasında tanzim edilmiş olan ve 25.000 fit yükseklik üzerinde işletilen uçaklarda ya da 25.000 fitte veya bunun altında işletilen ve 4 dakika içerisinde emniyetli bir biçimde 13.000 fit’e alçalamayan uçaklarda, (b)(3)’te belirtilen münferit oksijen dağıtım üniteleri otomatik açılabilir nitelikte olacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. (b)(3) ve (c)’de belirtilen dağıtım ünitelerinin ve çıkışlarının toplam sayısı koltukların sayısından en az %10 daha fazla olacaktır. Fazla birimler, yolcu kabini içerisinde eşit biçimde dağıtılacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. (a)’ya bakılmaksızın, 25.000 fit üzerindeki yüksekliklerde uçmak üzere sertifikalandırılmamış uçaklar için, kabin ekibi üyesine/üyelerine, ilave ekip üyesine/üyelerine ve yolcuya/yolculara ilişkin oksijen kaynağı şartları, tüm gerekli kabin ekibi üyeleri ve yolcuların en az %10’luk bir kısmı için şart olacak şekilde, uçağın uçulacak uçuş güzergâhının herhangi bir noktasında 4 dakika içerisinde emniyetli bir şekilde 13.000 fit’lik kabin basınç yüksekliğine alçalabilecek durumunda olması halinde, 10.000 fit ve 13.000 fit kabin basınç yükseklikleri arasındaki tüm uçuş zamanına indirgenebilir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Tablo 1’in 1inci satırının (b)(1) maddesindeki ve 2nci satırındaki gerekli asgari kaynak, uçağın azami sertifikalandırılmış operasyon irtifasından 10 dakika içinde 10.000 fite kadar sabit oranlı alçalması ile bunun ardından 10.000 fitte 20 dakika kalınması için gerekli olacak kadar oksijen miktarını kapsayacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Tablo 1’in 1inci satırının 1(b)(2) maddesindeki gerekli asgari kaynak, uçağın azami sertifikalandırılmış operasyon irtifasından 10 dakika içinde 10.000 fite kadar sabit oranlı alçalması ile bunun ardından 10.000 fitte 110 dakika kalınması için gerekli olacak kadar oksijen miktarını da kapsayacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Tablo 1’in 3üncü satırındaki gerekli asgari kaynak, uçağın azami sertifikalandırılmış operasyon irtifasından 10 dakika içinde 15.000 fite kadar sabit oranlı alçalması için gerekli olan oksijen miktarını kapsayacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.240 Takviye oksijen – basınçsız uçaklar** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 10.000 fit üzerindeki basınç irtifalarında işletilen basınçsız uçaklar, SHT-OPS Talimatı CAT.IDE.A.240 bölümü Tablo 1’e uygun oksijen kaynaklarını depolayabilen ve dağıtabilen takviye oksijen teçhizatı ile teçhiz edilecektir. | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.245 Ekip koruyucu solunum teçhizatı** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. Basınçlı tüm uçaklar ile 5.700 kg üzerinde MCTOM’ye veya 19 koltuğun üzerinde MOPSC’ye sahip basınçsız uçaklar, gözleri, burnu ve ağzı koruyacak ve en az 15 dakikalık bir süre boyunca:
 |  |  |  |   |  |  |
| 1. Kokpitte bulunan görevli her bir uçuş ekibi üyesine oksijen sağlayacak;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Kendi istasyonu yakınındaki gerekli her bir kabin ekibi üyesine solunum gazı sağlayacak; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Birden fazla uçuş ekibi ve kabin ekibi üyesi olmadan işletilen uçakların olduğu durumlarda, kendi istasyonu yakınında bir uçuş ekibi üyesi için taşınabilir bir koruyucu solunum teçhizatından solunum sağlayacak bir koruyucu solunum teçhizatı (PBE) ile teçhiz edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Uçuş ekibini kullanımına sunulmuş olan PBE’ler, kokpitte uygun biçimde yerleştirilmiş olacak ve gerekli her bir uçuş ekibi üyesinin derhal kullanabilmesi için kendilerine ait görev istasyonunda kolay ulaşılabilir durumda olacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Kabin ekibini kullanımına sunulmuş olan PBE’ler, gerekli her bir kabin ekibi üyesinin görev istasyonu yanına yerleştirilmiş olacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Uçaklar, CAT.IDE.A.250 (b) ve (c)’de belirtilen portatif yangın söndürücülerin yanına veya portatif yangın söndürücünün kargo bölümünde yer alması halinde, söz konusu kargo bölümü girişinin yanına yerleştirilmiş ilave bir taşınabilir PBE ile teçhiz edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Kullanılmakta olan PBE, CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 ve CAT.IDE.A.330’de belirtilen iletişim araçlarının kullanımına engel olmayacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.250 Portatif yangın söndürücüler** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. Uçaklar, kokpit içerisine en az bir adet portatif yangın söndürücü ile teçhiz edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |
| 1. Ana yolcu kabini üzerinde bulunmayan her bir galey içerisinde veya galey içerisinde kullanılmak üzere kolayca erişilebilecek bir konumda, en az bir adet portatif yangın söndürücü yerleştirilmiş olacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Her bir A veya B sınıfı kargo veya bagaj bölmesinde ve her bir E sınıfı kargo bölmesinde uçuş sırasında ekip üyeleri tarafından erişilebilecek en az bir adet portatif yangın söndürücü kullanım için hazır bulundurulacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Gerekli yangın söndürücülerde kullanılacak söndürme maddesinin türü ve miktarı, yangın söndürücünün kullanılmasının planlandığı kabinde meydana gelebilecek yangın tipine ve insanların bulunduğu kabinlerdeki zehirli gaz konsantrasyonu tehlikesini en aza indirmeye uygun olacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Uçaklar, her bir yolcu kabininde kullanım için uygun bir yere yerleştirilecek, en azından SHT-OPS Talimatı CAT.IDE.A.250 bölümü Tablo 1’e uygun sayıda portatif yangın söndürücü ile teçhiz edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

0

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.255 Balta ve levye** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. 5.700 kg’ın üzerinde MCTOM’ye veya 9’un üzerinde MOPSC’ye sahip uçaklar, kokpitte en az bir adet balta veya levye ile teçhiz edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |
| 1. 200’ün üzerinde MOPSC’ye sahip uçaklar için, en arkadaki galey alanına veya ona yakın bir yere ilave bir balta veya levye yerleştirilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Yolcu kabininde bulunan baltalar ve levyeler, yolcular tarafından görünmeyecek bir biçim ve konumda olacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.260 Müdahale noktalarının işaretlenmesi** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| Acil bir durumda kurtarma ekipleri tarafından müdahale amaçlı kullanılmaya uygun uçak gövdesinde alanlar işaretlenecekse, bu alanlar SHT-OPS Talimatı CAT.IDE.A.260 bölümü Şekil 1’de gösterildiği şekilde işaretlenecektir. | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.265 Acil durum tahliye araçları** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. Yolcu acil durum çıkış eşiği yerden 1.83 m (6 fit)’den daha yüksekte olan uçaklar, her bir mevcut çıkış için acil durum anında yolcuların ve ekibin yere emniyetli bir biçimde ulaşmasını sağlayacak araçlarla teçhiz edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |
| 1. (a)’ya bakılmaksızın, söz konusu araçların, uçak yerde, iniş takımları açık konumda ve flaplar iniş veya kalkış konumunda, hangi flap konumu yerden daha yüksek ise, kaçış yolunun son bulduğu uçak yapısındaki belirlenmiş yerinin yerden yüksekliği 1.83 metreden az olan kanat üstü çıkışlar için tedarik edilmesi gerekmemektedir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Acil durum çıkışının en alçak noktası yerden 1.83 m’den (6 fitten) fazla olduğundan uçuş ekibi için ayrı bir acil durum çıkışı gereken uçaklar, tüm uçuş ekibi üyelerinin acil durumda emniyetli bir şekilde yere inmelerine yardımcı olacak bir araca sahip olacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. (a) ve (c) içerisinde belirtilen yükseklikler;
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. İniş takımları açık durumda; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. 31 Mart 2000 tarihinden sonra verilmiş bir tip sertifikası olan uçaklar için, iniş takımları bir veya birden fazla ayağının bozulması veya açılamaması sonrasında ölçülecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.270 Megafonlar** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 60’ın üzerinde MOPSC’ye sahip olan ve bir veya daha fazla yolcu taşıyan uçaklar, acil durum tahliyesi sırasında ekip üyeleri tarafından kullanılmak üzere kolayca ulaşılabilir, taşınabilir, pilli megafonlar ile aşağıda belirtilen miktarlarda teçhiz edilecektir: |  |  |  |   |  |  |
| 1. Her yolcu kabini için:
 |  |  |  |  |  |  |
| 61-99 yolcu koltuk konfigürasyonu için megafon sayısı 1’dir.  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 100 ve üzeri yolcu koltuk konfigürasyonu için megafon sayısı 2’dir. | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Birden fazla yolcu kabinine sahip uçaklar için ve toplam yolcu koltuk konfigürasyonu 60’ın üzerinde olan tüm durumlarda en az bir adet megafon mevcut olacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.275 Acil durum aydınlatması ve işaretleme** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. 9’un üzerinde MOPSC’ye sahip olan uçaklar, uçağın tahliyesini kolaylaştırmak amaçlı ve bağımsız bir güç kaynağına sahip acil durum aydınlatma sistemi ile teçhiz edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |
| 1. 19’un üzerinde MOPSC’ye sahip olan uçaklarda, (a) içerisinde belirtilen acil durum aydınlatma sistemi aşağıdakileri içerecektir:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Genel kabin aydınlatma kaynakları;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Zemin acil durum çıkışı alanlarında iç aydınlatma;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Aydınlatılmış acil durum çıkış işaretleri ve yer işaretçileri;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Tip sertifikası veya muadili 1 Mayıs 1972 tarihinden önce çıkarılmış olan uçakların gece uçuşu yapmakta olduğu durumlarda, kanat üstü çıkışların ve iniş yardım araçlarının gerekli olduğu tüm çıkışların etrafına dış acil durum ışıklandırması;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Tip sertifikası veya muadili 30 Nisan 1972 tarihinden sonra çıkarılmış olan ve gece uçuşu yapmakta olan uçaklar için, tüm yolcu acil durum çıkışlarında dış acil durum ışıklandırması; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Tip sertifikası, ilk olarak, 31 Aralık 1957 tarihinde veya sonrasında tanzim edilmiş olan uçaklar için, yolcu kabinlerinde zemin acil durum çıkışlarına kaçış yolu işaret sistemi/sistemleri.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. 19 veya daha az MOPSC’ye sahip olan ve EASA’nın sertifikasyon şartnameleri esas alınarak tip sertifikası alan uçaklar için, (a)’da belirtilen acil durum aydınlatma sistemi, (b)(1), (b)(2) ve (b)(3) maddelerinde belirtilen teçhizatları içerecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. 19 veya daha az MOPSC’ye sahip olan ve EASA’nın sertifikasyon şartnameleri esas alınarak tip sertifikası almayan uçaklar için, (a)’da belirtilen acil durum aydınlatma sistemi, (b)(1) maddesinde belirtilen teçhizatları içerecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. 9 veya daha az MOPSC’ye sahip ve gece işletilen uçaklar, uçağın tahliyesini kolaylaştırma maksatlı genel kabin aydınlatma kaynakları ile teçhiz edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.280 Acil durum yer belirleme vericisi (ELT)** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. 19’un üzerinde MOPSC’ye sahip uçaklar, en azından aşağıdakilerle teçhiz edilecektir:
 |  |  |  |   |  |  |
| 1. Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Temmuz 2008 tarihinden sonra verilmiş uçaklar için, birisi otomatik olacak iki adet ELT veya CAT.GEN.MPA.210 gerekliliklerini sağlayan bir hava aracı yer belirleme aracı ve bir adet ELT ya da
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Temmuz 2008 tarihinde veya öncesinde verilmiş uçaklar için, bir adet otomatik ELT ya da herhangi bir tipte iki adet ELT ya da CAT.GEN.MPA.210 gerekliliklerini sağlayan bir adet hava aracı yer belirleme aracı.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. 19 veya daha az MOPSC’ye sahip uçaklar, en azından aşağıdakilerle teçhiz edilecektir:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Temmuz 2008 tarihinden sonra verilmiş uçaklar için, bir adet otomatik ELT veya CAT.GEN.MPA.210 gerekliliklerini sağlayan bir adet hava aracı yer belirleme aracı ya da
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Münferit uçuşa elverişlilik sertifikası ilk olarak 1 Temmuz 2008 tarihinde veya öncesinde verilmiş uçaklar için, herhangi bir tipte bir adet ELT veya CAT.GEN.MPA.210 gerekliliklerini sağlayan bir adet hava aracı yer belirleme aracı.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Herhangi bir tipteki ELT, aynı anda 121.5 MHz ve 406 MHz üzerinden yayın yapabilir kapasitede olacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.285 Su üzerinden gerçekleştirilen uçuş** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. Aşağıdaki uçaklarda, kullanan kişinin koltuğundan veya yatağından kolayca erişebileceği bir konuma yerleştirilmiş, uçaktaki her kişi bir can yeleği veya 24 aylıktan daha küçük her bebek için eşdeğer bir yüzdürme teçhizatı bulunacaktır:
 |  |  |  |   |  |  |
| 1. Kıyıdan 50 NM’nin üzerinde bir mesafede su üzerinden işletilen veya kalkış veya yaklaşma yolu fazlasıyla su üzerine meyilli olan ve bu nedenle bir acil durumunda suya mecburi iniş yapılması ihtimalinin yüksek olduğu bir havaalanından kalkış yapan veya havaalanına iniş yapan kara uçakları; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Su üzerinden işletilen deniz uçakları.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Her can yeleği veya muadil münferit yüzdürme teçhizatı, kişilerin yerinin tespit edilmesini kolaylaştırmak için bir elektrikli aydınlatma cihazına sahip olacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Su üzerinden işletilen deniz uçakları aşağıdakilerle teçhiz edilecektir:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Deniz uçağının su üzerinde demirlenmesini, sabitlenmesini veya manevra yapmasını kolaylaştırmak için gerekli olan, uçağın boyutuna, ağırlığına ve kullanım özelliklerine uygun bir çapa ve başka bir teçhizat; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Uygulanabilir olduğu durumlarda, Denizde Çarpışmayı Önleme Amaçlı Uluslararası Mevzuatlarda belirtildiği şekilde sesli sinyaller oluşturacak teçhizat.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Acil inişi yapmaya uygun herhangi bir kara parçasından aşağıda belirtilenlere tekabül eden mesafelerden daha uzak olan mesafede su üzerinden işletilen uçaklar, (e)‘de belirtilen teçhizatlarla teçhiz edilecektir:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Uçuş rotasının veya planlanmış sapmaların herhangi bir noktasında, kritik motoru/motorları çalışmaz halde bir havaalanına kadar uçuşunu devam ettirebilecek durumdaki uçak için, seyir hızında 120 dakika veya 400 NM, hangisi daha kısa ise veya
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Diğer tüm uçaklar için seyir hızında 30 dakika veya 100 NM, hangisi daha kısa ise.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. (d) kapsamındaki uçaklar aşağıdaki teçhizatları taşıyacaktır:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Tanımlanmış en geniş kapasiteye sahip bir botun kaybedilmesi durumunda, acil durumda kullanıma hazır ve botların tanımlanmış kapasitelerinin üzerindeki denge ve oturma kapasitelerinin uçak içerisindeki herkesi alacak biçimde yerleştirilmiş, uçaktaki herkesi taşımaya yetecek sayıda cankurtaran botları;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Her cankurtaran botunda bir adet hayatta kalma yer belirleme ışığı;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Gerçekleştirilecek uçuşa uygun şekilde, yaşamı devam ettirmek için gerekli araçları sağlayacak cankurtaran teçhizatı ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. En az iki adet hayatta kalma ELT’si.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. En geç 1 Ocak 2019 tarihine kadar, 27.000 kg’ın üzerinde MCTOM’ye ve 19’un üzerinde MOPSC’ye sahip uçaklar ile 45.500 kg’ın üzerinde MCTOM’ye sahip tüm uçaklar, aşağıdakiler haricinde, 8.8 kHz ± 1 kHz frekansında çalışan, güvenli bir şekilde monte edilmiş bir su altı yer tespit cihazı ile donatılacaktır:
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Uçak, kıyıdan en fazla 180 NM uzak olduğu rotalar üzerinde işletildiğinde; veya
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Uçak, uçağın ciddi hasar gördüğü bir kazanın ardından uçuş sonu noktasının konumunu doğru bir şekilde belirlemek için güçlü ve otomatik araçlar ile donatıldığında.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.305 Hayatta kalma teçhizatı** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. Arama kurtarma çalışmalarının özellikle zor olacağı bölgeler üzerinden işletilen uçaklar aşağıdakilerle teçhiz edilecektir:
 |  |  |  |   |  |  |
| 1. İmdat çağrısının yapılması için işaret teçhizatı;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. En az bir adet ELT(S); ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Uçaktaki kişi sayısını göz önünde bulundurarak, uçulacak uçuş rotası için gerekli ilave hayatta kalma teçhizatı.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. (a)(3)’te belirtilen ilave hayatta kalma teçhizatının, uçağın aşağıdaki şartları karşılaması halinde, taşınmasına gerek yoktur:
 |  |  |  |  |  |  |
| 1. Arama kurtarma çalışmalarının özellikle zor olmayacağı bir alandan aşağıdakilere tekabül eden bir mesafede kalması:
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Uçuş rotasının veya planlanmış rota sapmalarının herhangi bir noktasında, kritik motoru/motorları çalışmaz halde bir havaalanına kadar uçuşunu devam ettirebilecek durumdaki uçaklar için bir motor çalışmaz durumdayken (OEI) seyir hızında 120 dakika; veya
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Diğer tüm uçaklar için seyir hızında 30 dakika;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Geçerli uçuşa elverişlilik standardına uygun bir şekilde sertifikalandırılmış uçaklarda, acil iniş gerçekleştirmeye uygun bir alandan seyir hızında 90 dakikalık bir mesafe içerisinde kalması.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.325 Kulaklık** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. Uçaklar, kokpitte görev yerlerinde görevli her bir uçuş ekibi üyesi için bir entegre kulaklık mikrofonu (boom) veya boğaz mikrofonu bulunan bir kulaklık ile teçhiz edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |
| 1. IFR şartlarında veya gece işletilen uçaklar, gerekli her bir uçuş ekibi üyesi için manüel yunuslama (manual pitch) ve yuvarlanma (roll) kontrolü üzerinde bir verici düğmesine sahip olacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.330 Telsiz haberleşme teçhizatı** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. Uçaklar, geçerli hava sahası şartlarının gerektirdiği telsiz haberleşme teçhizatı ile teçhiz edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |
| 1. Telsiz haberleşme teçhizatı, havada acil durum frekansı olan 121.5 MHz.’de haberleşme sağlayacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.335 Ses kanalı seçme paneli (Audio Selector Panel)** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| IFR şartlarında işletilen uçaklar, her bir gerekli uçuş ekibi üyesinin erişebileceği bir ses kanalı seçme paneli ile teçhiz edilecektir. | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.340 Görsel nirengilerin referans alındığı VFR operasyonlarda telsiz teçhizatı** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| Görsel nirengilerin referans alındığı VFR şartlarında işletilen uçaklar, aşağıdaki hususları sağlayan normal radyo yayılım koşullarında gerekli olan telsiz haberleşme teçhizatı ile teçhiz edilecektir: |  |  |  |   |  |  |
| 1. İlgili yer istasyonları ile haberleşmek;
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Gerçekleşmesi planlanan uçuşların, kontrollü bir hava sahasındaki herhangi bir noktadan ilgili ATC tesisleriyle haberleşmek; ve
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Meteorolojik bilgileri almak.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.345 IFR veya görsel nirengilerin referans alınmadığı VFR operasyonlarda haberleşme, seyrüsefer ve gözetim teçhizatı** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. IFR veya görsel nirengilerin referans alınmadığı VFR şartlarında işletilen uçaklar, geçerli hava sahası şartlarına uygun telsiz haberleşme, seyrüsefer ve gözetim teçhizatı ile teçhiz edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |
| 1. Telsiz haberleşme teçhizatı, sapmalar dâhil olmak üzere rotadaki herhangi bir noktadan uygun bir yer istasyonu ile haberleşmek için normal operasyon koşulları altında gerekli olan iki bağımsız telsiz haberleşme sistemi içerecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. (b)’ye bakılmaksızın, sadece ilgili hava sahası için alternatif haberleşme prosedürlerinin yayınlanmış olması halinde, NAT HLA hava sahasında ve Kuzey Atlantik’i geçmeyen kısa menzilli operasyonlarda işletilen uçaklar, en azından bir tane uzun menzilli haberleşme sistemi ile teçhiz edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Uçaklar, uçuşun herhangi bir safhasında teçhizatların bir parçasının arızalanması halinde, teçhizatın geri kalan kısmının uçuşu plana göre emniyetli bir seyrüsefere olanak tanımasını sağlamak için yeterli seyrüsefer teçhizatına sahip olacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. Aletli meteorolojik koşullarda (IMC) iniş yapması planlanan uçuşlarda işletilen uçaklar, IMC’de iniş yapmasının planlandığı her havaalanı ve belirlenmiş herhangi bir yedek havaalanı için görerek inişin yapılabileceği bir noktaya kadar bir rehberlik sağlayabilir özellikte olan uygun bir teçhizatla teçhiz edilecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. PBN operasyonlarında hava aracı, uygun seyrüsefer şartları için uçuşa elverişlilik sertifikasyon gerekliliklerini sağlamalıdır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.350 Transponder** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| Uçaklar, basınç irtifası rapor eden bir ikincil gözetim radarı (SSR) transponderi ve uçulmakta olan rota için gerekli olan diğer her türlü SSR transponder yeterliliği ile teçhiz edilecektir. | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Uyumluluk Beyanı | Uyumluluk Yöntemi |
| **CAT.IDE.A.355 Havacılık veri tabanlarının yönetimi** | Gereklilik sağlanmaktadır*.**(Sağda belirtilen uyum yöntemlerinden biri(1-4) seçilmelidir.)* | 1. Gereklilik tip sertifikasında (TCDS) belirtilen tip dizaynı ile sağlanmaktadır.
 | 2. Gereklilik ilave tip sertifikası(STC) işlemi ile sağlanmaktadır.*(STC numarası eklenmelidir.)* | 1. Gereklilik üreticinin servis yayınları ile sağlanmaktadır.

*(Servis yayını referansı ve revizyon numarası veya revizyon tarihi eklenmelidir.)* | 1. Diğer

*(1,2 ve 3 numaralı uyum yöntemleri dışında bir uyum yöntemine ait doküman referansı eklenmelidir.)* |
| Uygun | GD |  |
| 1. Sertifikalı hava aracı sistemi uygulamalarında kullanılan havacılık veritabanları, verilerin kullanım amacı için yeterli olan veri kalitesi koşullarını sağlayacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |   |  |  |
| 1. İşletici, hava araçlarının gerektirdiği durumlarda, güncel ve değiştirilmemiş havacılık veritabanlarının tüm hava araçlarına zamanında dağıtılmasını ve yerleştirilmesini temin edecektir.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |
| 1. İşletici, SHT-OLAY Talimatında tanımlanan diğer olay raporlama gerekliliklerine bakmaksızın, uçuş için tehlikeli olması beklenen hatalı, tutarsız veya eksik verileri, veritabanı sağlayıcısına rapor edecektir. Bu gibi durumlarda, işletici uçuş ekibine ve ilgili diğer personele bilgi verecek ve etkilenen verilerin kullanılmamasını sağlayacaktır.
 | [ ]  | [ ]  | [ ]  |  |  |  |

|  |
| --- |
| Aşağıda imzası bulunan bizler, yukarıda bilgileri verilen hava aracının Uçuş Operasyonlarına Yönelik Usul ve Esaslar Talimatının(SHT-OPS) Ek-3 ve Ek-4’ ü ile EASA AIR OPS(EASA Regulation 965/2012) Part ORO.SEC ve Part CAT.IDE hükümlerine uygunluğunu beyan ederiz. |
| Bakımdan Sorumlu Yönetici Personel: | Tarih: | İmza: |
| Uçuş İşletmeden Sorumlu Yönetici Personel: | Tarih: | İmza: |

|  |
| --- |
| Bilgileri verilen hava aracının Uçuş Operasyonlarına Yönelik Usul ve Esaslar Talimatının(SHT-OPS) Ek-3 ve Ek-4’ ü ile EASA AIR OPS(EASA Regulation 965/2012) Part ORO.SEC ve Part CAT.IDE hükümlerine uygunluğu değerlendirilerek uygun görülmüştür. |
| Değerlendiren: | Tarih: | İmza: |
| Değerlendiren:  | Tarih: | İmza: |