



KONTROL PİLOTU EL KİTABI

BÖLÜM 1 - GENEL



KONTROL PİLOTU EL KİTABI

BÖLÜM 1 GENEL



İÇERİK

Kısaltmalar listesi	4
Terimler sözlüğü.....	4
1 Giriş	4
1.1 ICAO - Uluslararası Standartlar ve Önerilen Uygulamaların Kabulü (ICAO SARPS).....	4
1.2 EASA – Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı	4
1.3 Uçuş Ekibi Yönetmeliği - Avrupa Uçuş Ekibi Yönetmeliği	4
1.4 Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	4
2 Kontrol pilotu el kitabı.....	5
3 Kontrol pilotu el kitabı yapısı & kullanımı	5
4. Kontrol pilotu gereklilikleri & İmtiyazları	6
4.1 Tarafsızlığın ihlal edilebileceği durumlarda imtiyazların sınırlanması.....	6
4.2 Tehdit ve hata yönetimi (TEM)	7
4.3 Adil kültür	8
5 Onaylanmış & Beyan edilmiş eğitim kuruluşları (ATO & DTO).....	8
6 Verilerin Korunması.....	9
7 PART NCC & PART NCO	10
8 Uçuş programı planlama	10
9 Sorumlu pilot (PIC)	10
10 Aday ile İletişim	10
11 Testin yürütülmesi	11
11.1 Kontrol pilotu davranışı	11
11.2 Testin amacı.....	11
12 Test yönetimi.....	12
13 Uçuş Öncesi Briefing	12
13.1 Kontrol Pilotu Briefingi	12
13.2 Aday Briefingi.....	13
13.3 Yerde Sözlü Sınav	13
14 Test Maddeleri	13
14.1 Hava Aracı Emniyeti.....	14
14.2 FSTD Emniyeti	14
15 Tamamlama Standardı	16
15.1 Test Maddelerinin Tekrar Edilmesi	16
15.2 Tekrar Edilen Maddeler Akış Şeması	17
15.3 Pilot Yetkinlik Değerlendirme Rehberi	18
15.3.1 Yetkinlik temelli değerlendirme	19
15.3.2 Yetkinlik Rehberi.....	19
16 Kontrol Uçuşu Sonrası Briefing (De-briefing)	20
17 İlgili tüm kayıtların tamamlanması.....	21
18 Şikâyetler & İtirazlar	21



KONTROL PİLOTU EL KİTABI

BÖLÜM 1 GENEL



Kısaltmalar Listesi

ACH	Asymmetric Committal Altitude/Height
AoA	Angle of Attack
AoC	Assessment of Competence
AOC	Air Operator Certificate
AOM	Aerodrome Operating Minima
ASI	Air Speed Indicator
CAT	Commercial Air Transport
EBT	Evidence Based Training
ETA	Estimated Time of Arrival
FNCM	Fly-Navigate-Communicate-Manage
ID	Identification Document
KSA	Knowledge, Skill and Attitude
ME	Multi-Engine
MEL	Minimum Equipment List
MPO	Multi-Pilot Operation
MS	Member State
MTOM	Maximum Take-Off Mass
NAA	National Aviation Authority
NCC	NON-COMMERCIAL COMPLEX OPERATIONS
NCO	NON-COMMERCIAL OTHER THAN COMPLEX OPERATIONS
OPC	Operator Proficiency Check
PC	Proficiency Check
PPAA	Power-Performance-Analysis-Action
SOP	Standard Operating Procedure
SPO	Single-Pilot Operation
TEM	Threat and Error Management



KONTROL PİLOTU EL KİTABI

BÖLÜM 1 GENEL



Terimler sözlüğü

Aday	Kontrol Pilotu tarafından test edilen veya kontrol edilen kişi anlamına gelir.
Dönüşüm raporu	Bir lisansın Part-FCL lisansına dönüştürülebilmesini sağlayan bir rapor anlamına gelir.
Kredi	Önceki deneyim veya niteliklerin tanınması anlamına gelir.
Kredi raporu	Önceki deneyim veya niteliklerin tanınabileceği bir rapor anlamına gelir.
Kontrol Pilotu	Yetenek testi, yeterlilik kontrolü veya yetkinlik değerlendirmesi yürütmek üzere sertifikalandırılan kişi
Kontrol Pilotu Adayı	Kontrol Pilotu olarak sertifika almak isteyen kişi anlamına gelir.
Uçuş el kitabı veya diğer uygun belge	Uçak uçuş el kitabı, rotorlu araç uçuş el kitabı, pilot kullanım el kitabı, kullanım el kitapları, seyrüsefer haritaları veya uçuş emniyetini sağlamak için gereken diğer belgeler anlamına gelir.
FSTD yeterliliği	Uygunluk belgesinde tanımlandığı şekliyle bir FSTD'nin teknik yeterlilik düzeyi anlamına gelir.
FSTD kullanıcısı	FSTD'nin kullanılması yoluyla eğitim, kontrol veya test talep eden kuruluş veya kişi anlamına
Denetçi	Kontrol pilotunun yetkinlik değerlendirmesini yürüten yetkili otoritenin denetçisi anlamına gelir.
Operatör (politika)	Hava aracının yönetiminden ve ilgili işletme prosedürlerinden sorumlu kişi veya kuruluş anlamına gelir. Bu bilgi, uygun olduğu şekilde AFM'ye, pilot kullanım kılavuzlarına ve şirket operasyon kılavuzlarına dâhil edilebilir.
Kıdemli Kontrol Pilotu	Kıdemli kontrol pilotu, kontrol pilotluğu sertifikalarının temdidine yönelik yetenek testlerini veya yeterlilik kontrollerini gözlemlemek üzere yetkili otorite tarafından özel olarak görevlendirilen bir kontrol pilotudur.
Uçuş becerisi (Airmanship)	Uçuş hedeflerine ulaşmak için iyi muhakeme yeteneğinin ve iyi geliştirilmiş bilgi, yetenek ve tutumların tutarlı kullanımı.
Yeterlilik	Belirlenmiş standartta bir görevi yerine getirmek için gerekli yetenek, bilgi ve tutumların birleşimi.
Test	Bu el kitabında kısaltma yapmak gerekirse 'Test' terimi kullanıldığında, bu terim, adayın başvurduğu Lisans, Yetki veya Sertifikaya uygun olarak Yetenek Testi, Yeterlilik Kontrolü veya Yeterlilik Değerlendirmesini ifade eder



KONTROL PİLOTU EL KİTABI

BÖLÜM 1 GENEL



1. Giriş

1.1 ICAO - Uluslararası Standartların ve Tavsiye Edilen Uygulamaların Kabulü (ICAO SARPS)

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne (ICAO) göre, hava yolu ile seyahat nitelikli pilotlara veya diğer hava ve yer personeline bağlı olduğu sürece, bunların yeterlilikleri, yetenekleri ve eğitimleri, verimli ve güvenli operasyonların temel garantisi olmaya devam edecektir. Bunun yanında personel eğitimi ve lisanslandırma konusundaki yeterlilik Devletler arasında güven uyandırmakta, personel niteliklerinin ve lisanslarının uluslararası düzeyde tanınmasına ve kabul edilmesine ve yolcu açısından havacılığa daha fazla güven duyulmasına yol açmaktadır.

Chicago Sözleşmesi'nin 37. Maddesi, tüm üye Devletlerin, hava araçları, personel, hava yolları ve yardımcı hizmetlerle ilgili düzenlemeler, standartlar, prosedürler ve organizasyonlarda, hava seyrüseferini kolaylaştıracak ve geliştirecek her konuda en yüksek uygulanabilir düzeyde birliğin sağlanmasını taahhüt ettiğini belirtir.

ICAO Annex 1, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından personel lisanslamasına ilişkin asgari standartlar olarak kabul edilen Standartları ve Tavsiye Edilen Uygulamaları içermektedir. Bu ICAO standartlarına uygunluk, bir adayın, herhangi bir pilot lisansı veya yetkisi verilmeden önce, ilgili lisans veya yetki için belirtilen yaş, bilgi, deneyim, uçuş eğitimi, yetenek ve tıbbi uygunluk açısından gereklilikleri karşılamasını gerektirir. Değerlendirme ayrıca, herhangi bir pilot lisansı veya yetkisine başvuran adayın, Lisans Otoritesi tarafından belirlenecek şekilde, söz konusu lisans veya yetki için belirlenen bilgi ve yetenek gerekliliklerini göstermesi gerekmektedir.

1.2 EASA- Avrupa Havacılık Emniyet Ajansı

EASA, Avrupa Birliği'nin havacılık güvenliği stratejisini yönetir. Belirtilen misyonu, sivil havacılıkta en yüksek ortak güvenlik ve çevre koruma standartlarını teşvik etmektir. Ajans, Avrupa düzeyinde ortak güvenlik ve çevre kuralları geliştirmektedir. Üye Devletlerde denetimler yoluyla standartların uygulanmasını izler ve gerekli teknik uzmanlığı, eğitimi ve araştırmayı sağlar. Ajans, bireysel uçakların sertifikalandırılması veya pilotların lisanslanması gibi birçok operasyonel görevi yerine getirmeye devam eden ulusal makamlarla birlikte çalışır.

1.3 Uçuş Ekibi Yönetmeliği - Avrupa Uçuş Ekibi Yönetmeliği

Temel Yönetmeliğin uygulama kuralları arasında, ICAO Ek 1 pilot lisans standartlarını Avrupa'da yasal olarak geçerli kılan bir Havacılık Ekibi Yönetmeliği (Aircrew Regulation) bulunmaktadır. Avrupa Havacılık Ekibi Yönetmeliği, pilot lisansları için farklı yetkilerin gerekliliklerini ve lisansların verilmesi, sürdürülmesi, değiştirilmesi, sınırlandırılması, askıya alınması veya iptal edilmesi koşullarını belirler. Ayrıca, lisans sahiplerinin yetkileri ve sorumlulukları ile uçuş eğitimi veya uçuş simülatör eğitimi veren ve pilotların yeteneklerini test eden kişilerin (kontrol pilotlarının) sertifikalandırılması gereklilikleri de belirtilmektedir.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 1 GENEL



1.4 SHGM – Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü; sivil havacılık faaliyetlerinin kamu yararına, ekonomik ve sosyal gelişmelere ve milli güvenlik amaçlarına uygun olarak düzenlenmesi ve gelişmesini sağlamak amacıyla politikalar uygular ve takip eder. Sivil havacılık faaliyetlerinin uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarında düzenlenmesini, sürdürülebilirliğini ve gelişmesi sağlayacak esasları tespit eder. Sivil havacılık sektörünün gelişmesini sağlayacak tedbirleri alır ve gerekli düzenlemelerin yapılması hususunda ilgili kuruluşlara önerilerde bulunur.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 1 GENEL



2. Kontrol Pilotu El kitabı

Uçuş ekibi lisanslandırma sistemindeki kontrol pilotlarına yönelik gereklilikler, Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatının Alt Bölüm K, Kontrol Pilotları Bölümünde (SHT-FCL.1000) belirtilmektedir. Bu alt bölüm, tüm kontrol pilotları için ortak gereklilikleri ve her bir kontrol pilotu kategorisi için özel ön koşulları, deneyim ve standardizasyon gerekliliklerini ele almaktadır.

Kontrol Pilotu El Kitabı yasal olarak bağlayıcı olmayı hedeflememektedir ve hâlihazırda Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatına ve Kontrol pilotluğu Talimatında belirtilen kontrol pilotu standardizasyon gerekliliklerine eşlik eden bir belge olarak tasarlanmaktadır. Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatının düzenlemelerine ek olarak, Kontrol Pilotu El Kitabının amacı, testlerin yürütülmesi için kontrol pilotlarına standardizasyon ve uygulama rehberliği sağlamaktır.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 1 GENEL



3. Kontrol Pilotu El Kitabı Yapısı ve Kullanımı

Tüm kontrol pilotları Kontrol Pilotu El Kitabı Bölüm 1'e (Genel) ve buna ek olarak kendi kontrol pilotu yetkinliklerine ait bölümlere aşına olmalıdır (örneğin Bölüm 2.3 CPL(A) Yetenek Testi)

Her bölüm, testi yapan kontrol pilotunun bir testi gerçekleştirirken kullanması için iki kılavuz tablo içerir.

Bu tablolardan ilki, bölümlerin her birinde yer alan alt bölüm 6'daki tablodur ve geçerli SHT-FCL testi için her bir yetenek testi maddesine ilişkin genişletilmiş rehberlik ve ek açıklamalar içermektedir.

İkincisi ise alt bölüm 8'deki tablodur ve bilgi, yetenek ve tutum açısından gösterilmesi ve sunulması gereken ilgili yetkinlikleri içerir.

Bilgi	Bu kısım, kurallara, ilkelere uyum sağlamak ve sorunları çözmek için gerekli yetenek ve tutumları uygularken adayın sahip olması gereken, arzu edilen bilgileri tanımlar. Bilgi, bir öğrencinin yeteneklerini ve tutumları geliştirmesi ve uygulaması, gerçekleri hatırlaması, kavramları tanımlaması, kuralları veya ilkeleri uygulaması, sorunları çözmesi ve iş bağlamında yaratıcı düşünmesi için gerekli olan spesifik bilgidir.
Yetenek	Bu kısım, adayların test maddesini gerçekleştirme için gerekli olan arzu edilen yeteneği tanımlar. Yetenek, bir etkinliği veya eylemi gerçekleştirme becerisidir. Yetenek: motor, bilişsel ve üstbilişsel olmak üzere üç türe ayrılabilir.
Tutum	Bu kısım, adayların test maddesini gerçekleştirme için gerekli olan tutumu tanımlar. Tutum, bir bireyin bir nesneye, kişiye veya olaya yönelik kişisel eylem seçimini etkileyen ve öğrenilebilen kalıcı içsel zihinsel durum veya eğilimdir. Tutumların duygusal bileşenleri, bilişsel yönleri ve davranışsal sonuçları vardır. "Doğru" tutumu sergilemek için, bir öğrencinin belirli bir bağlamda "nasıl olunacağını" bilmesi gerekir.
Not: Bu tablonun amacı, bir test sırasında aday tarafından tamamlanan bir görevin doğru ve tatminkâr bir şekilde değerlendirilmesini sağlamak için tipik, somut değerlendirme unsurları sağlamaktır.	

Bu tablolar, talep edilen lisans, yetki veya sertifikaya uygun olarak, her bir test maddesinin gerekliliklerini ve bu maddelerin icrası esnasında gösterilmesi gereken yetkinlikleri değerlendirirken, kontrol pilotlarına rehberlik dokümanı olması amacıyla hazırlanmıştır. Kontrol pilotundan, adayın genel yeterliliğini değerlendirirken sağduyulu bir yargı kullanması beklenmektedir.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 1 GENEL



4. Kontrol Pilotu Gereklilikleri ve İmtiyazları

Kontrol Pilotları, havacılık sistemine yönelik giriş standartlarının ana değerlendirme yetkilileridir. Bu bakımdan kendi alanlarında örnek olmaları gerekir. Lisanslandırma sistemi hakkında kapsamlı bilgiye, yüksek kişisel bütünlüğe sahip olmalı ve herhangi bir testin yürütülmesi için profesyonel ve hazır bir yaklaşım sergilemelidirler.

Bu, kontrol pilotuna yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri ve yetkinlik değerlendirmeleri yapma yetkisi veren bir sertifika (kontrol pilotu yetki belgesi) ile belgelenir. Bu nedenle, bir yetenek testi veya yeterlilik kontrolü yaparken, kontrol pilotları Sivil Havacılık genel Müdürlüğünden aldıkları bir yetkiyle değil, sahip oldukları kontrol pilotu yetki belgesinin onlara verdiği imtiyazları kullanarak hareket etmektedirler.

Kontrol pilotu yetki belgesine sahip olan pilotlar:

- (1) Yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmelerini icra etmek üzere en az yetkilendirilecekleri lisans, yetki veya sertifikaya muadil lisansa, yetkiye veya sertifikaya ve bunlar için eğitim verme imtiyazlarına sahip olmalıdır.
- (2) Yetenek testi, yeterlilik kontrolü veya yetkinlik değerlendirmesinin hava aracı üzerinde icra edildiği durumlarda, söz konusu hava aracında PIC olarak uçuş imtiyazına sahip olmalıdır.

4.1 Tarafsızlığın ihlal edilebileceği durumlarda imtiyazların sınırlandırılması

ICAO, “Devletler, emniyet denetimi görevlerini yürüten personelin resmi görevlerini yerine getirirken etik, kişisel davranış ve gerçek veya algılanan çıkar çatışmalarının önlenmesi konularında rehberlik sağlanmasını temin etmelidir” şeklinde bir gereklilik getirmektedir.

Kontrol pilotları:

Aşağıda belirtilen durumlarda lisans, yetki ya da sertifika tanzimine yönelik olarak adayların yetenek testlerini ya da yetkinlik değerlendirmelerini icra edemezler:

(1) Yetenek testi veya yetkinlik değerlendirmesinin gerçekleştirileceği lisans, yetki ya da sertifika ile ilgili olarak adayın gerekli uçuş eğitiminin %25’inden fazlasını vermeleri durumunda verdikleri durumlarda veya

(2) FCL.030(b) uyarınca adayın yetenek testine önerilmesinden sorumlu oldukları durumlarda;

Tarafsızlıklarının etkilenebileceğini düşündükleri durumlarda yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmelerini icra edemezler.

Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı, kontrol pilotunun tarafsızlığının etkilenip etkilenmediğini değerlendirmesi gereken durumlar hakkında rehberlik sağlamaktadır. Verilen örnekler, adayın kontrol pilotunun bir akrabası veya arkadaşı olduğu ya da ekonomik çıkarlar veya politik bağlantılar ile ilişkili oldukları durumları kastetmektedir.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 1 GENEL



Kontrol pilotunun tarafsızlığının tehlikeye girebileceğini hissedebileceği her durumu belirlemek mümkün değildir. Gerçekte, testleri yapan kontrol pilotları genellikle bir hava aracı sınıfı veya tipi konusunda çok uzmanlaşmış olup, belirli bir ortamda çalışıyor olabilirler ve bu ortamda başka uygun nitelikli bir kontrol pilotu bulmak mümkün olmayabilir, örneğin:

- Bir hava yolu ortamında çalışan / görevlendirilen tip yetkisi kontrol pilotları veya
- Belirli yüksek performanslı uçak tiplerinde veya çok / tek motorlu uçak sınıflarında nitelikli olan tip/sınıf yetkisi kontrol pilotları veya
- Farklı helikopter tipleri için tip yetkisi kontrol pilotları;
- Kontrole girecek olan adayla aynı ATO veya DTO 'da öğretmen olan veya aynı şirkette çalışan kontrol pilotları;
- Nadir bulunan hava aracı tipleri/sınıfları, balonlar, hava gemileri vs. için kontrol pilotları veya başka kontrol pilotunun bulunmadığı durumlar.

Kontrol pilotları, bireysel olarak lisans kararları vermekten sorumlu olan bağımsız söz sahipleridir. Bu, ortama bakılmaksızın tüm testlerdeki benzersiz ortak etkenin, bir lisans veya yetki için kontrol pilotu ve aday arasındaki doğrudan ilişki olduğu anlamına gelmektedir.

Her durumda, bir test veya kontrol yapılırken, kontrol pilotunun başlıca sorumluluğu, teste giren adaylar ile olan ilişkinin niteliğine bakılmaksızın, havacılık güvenliği yararına profesyonelce hareket etmektir. Bu açıdan, kontrol pilotları yalnızca bağımsızlıklarının şüpheye yer bırakmayacağına ve çıkar çatışması olmadığına emin oldukları durumlarda test yapmalıdır. Bir değerlendirme yaparken, sonucun tarafsızlığı hakkında şüphe duymadan testin gerçekleştirilebileceğinden emin olmak, kontrol pilotunun sorumluluğudur.

4.2 Tehdit ve hata yönetimi (TEM)

Belirli bir pilot lisansı değerlendirmesini doğru bir şekilde yapabilmek için gereken yetenek ve bilginin yanı sıra, kontrol pilotunun bir hava aracına pilotluk yaparken doğru kararlar vermek için gereken sosyal yeteneklere de dikkat etmesi son derece önemlidir.

Lisanslandırmaya yönelik yapılan tüm uçuş ve yer eğitimleri, tehdit ve hata yönetimi (TEM) ilkelerini içerir. Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı, çoklu pilot lisansı (MPL) için tehdit ve hata yönetimi ilkeleri hakkında net bir rehberlik sağlar; ancak, diğer lisanslar için detaylara girmez. Bir lisansın ilk verilmesi için yetenek testi yapan kontrol pilotları, adayın bu ilkeleri, talep edilen lisansa uygun düzeyde net bir şekilde anladığını ve aşına olduğunu kontrol etmelidir.

Yapılan kontrolün türüne bakılmaksızın, tüm kontrol pilotları tehdit ve hata yönetimi (TEM) ilkelerine aşına olmalı ve TEM çerçevesini ATO/DTO öğretmenleri ve adaylar ile tartışabilmelidir.

Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı, tehdit ve hata yönetimi ilkelerini açıklayan ve basitçe "TEM modeli" olarak adlandırılan bir modeli ortaya koyar.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 1 GENEL



Bu modele göre TEM'in uçuş ekipleri açısından üç temel bileşeni şunlardır:

- Tehditler,
- Hatalar ve
- İstenmeyen Hava Aracı Durumları.

Bu model, tehditlerin ve hataların günlük havacılık operasyonlarının bir parçası olduğunu ve her ikisinin de istenmeyen uçak durumları oluşturma potansiyeline sahip olduğu için uçuş ekipleri tarafından yönetilmesi gerektiğini öne sürmektedir.

TEM ile ilgili daha fazla bilgiye, Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı, ICAO Dokümanı 9868 ve ICAO Genelgesi 314'ten ulaşılabilir.

Kontrol pilotlarının, istenen lisans için gerekli bilgi ve uygulama arasında dengeyi bulma konusunda dikkatli olması gerekir, başka bir deyişle LAPL için TEM uygulama seviyesi, CPL veya ATPL ile aynı olmayacaktır. Bir adayın TEM ilkeleri konusunda bilgi eksikliği veya uygulanmada zayıf olması durumunda kontrol pilotlarının, nasıl ilerleyeceklerine karar verirken mantıklı muhakeme yapması gerekecektir. Örneğin bir LAPL veya PPL adayı, TEM terminolojisini bilmeyebilir ancak yine de uçuş öncesinde ve uçuş sırasında mantıklı karar verme becerileri sergileyebilir. Bu durumda kontrol pilotu, adayın uçuş sonrası briefingde TEM ilkelerini öğrenmesini sağlayabilir ve ayrıca, daha sonra kontrole girecek adayların daha iyi hazırlanmasını sağlamak için ATO/DTO'nun HT/CFI'sına bilgi verebilir.

4.3 Adil Kültür

Sivil havacılık sistemi, olayların kendiliğinden bildirilmesini kolaylaştıran bir 'emniyet kültürünü' teşvik etmeli ve böylece 'adil kültür' ilkesini teşvik etmelidir.

'Adil kültür', kişilerin:

- Deneyim ve eğitimleri ile orantılı olan eylemler, ihmaller veya kararlar nedeniyle cezalandırılmadığı,
- Emniyetle ilgili bilgileri rapor etmeye teşvik edildiği bir kültür anlamına gelir.

Ancak bu durum bireyleri normal sorumluluklarından muaf tutmamalı ve ağır ihmal, kasıtlı ihlaller ve yıkıcı eylemlere tolerans gösterilmemelidir.

Kontrol Pilotları sivil havacılıkta meydana gelen olayların raporlanması, analiz edilmesi ve takibinin önemini farkında olmalı ve olumlu bir Adil Kültür ortamını teşvik etmelidir.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 1 GENEL



5. Onaylanmış & Beyan edilmiş eğitim kuruluşları (ATO & DTO)

Onaylı Eğitim Organizasyonu (ATO), SHT-ORA'ya uygun olarak yetkili otorite tarafından onaylanmış ve belirli uçuş eğitimi kursları için uçuş eğitimi, sentetik uçuş eğitimi ve/veya teorik bilgi eğitimi veren, uygun bir ortamda personel, ekipman ve işletmeye sahip olan bir organizasyondur. ATO'lar organizasyonun büyüklüğüne, faaliyetlerinin niteliğine ve karmaşıklığına uygun bir yönetim sistemi ile organizasyonun ilgili gerekliliklere uyumluluğunu izlemek için bir fonksiyona sahip olmalıdır. Belirli bir kursun tamamlanmasının ardından aday, kurs tamamlama sertifikası almalı ve ATO tarafından kontrol uçuşu/test için bir önerilmelidir.

Beyan Edilmiş Eğitim Kuruluşu (DTO), yetkili makama yapılan bir beyana dayanarak pilotlara eğitim sağlamaya yetkisi olan bir kuruluştur. DTO'nun vermeyi beyan ettiği eğitim kursunu ayrıntılı olarak açıklayan bir "DTO eğitim programının" olması gerekmektedir. Belirli bir kursun tamamlanmasının ardından aday DTO'dan kurs tamamlama sertifikası almalı ve kontrol uçuşu/test için bir önerilmelidir.

Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı, hava taşımacılığı pilot lisansı (ATPL) verilmesi dışında, yetenek testi için başvuru sahibinin eğitimini tamamladıktan sonra eğitimden sorumlu kurum/kuruluş tarafından test için önerilmesini öngörmektedir. Eğitim kayıtları kontrol pilotunun erişimine açık olmalıdır. Bu açıdan kontrol pilotlarının; "yetenek testi, yeterlilik kontrolü ve yetkinlik değerlendirmelerini yaparken, başvuru sahibinin lisans, sınıf veya sertifika verilmesi, temdit veya yenilenmesi için, bu bölümde belirtilen tüm nitelik, eğitim ve deneyim gerekliliklerini karşıladığını kontrol etmesi" gerektiğini bilmeleri gerekmektedir. Bu gereklilik, ilgili yetkili makamın lisans, yetki veya sertifika başvurusunu reddetmemesini sağlamak için gerekli olan kurs tamamlama sertifikasının veya diğer ilgili belgelerin dikkatlice kontrol edilmesiyle karşılanabilir.

Kontrol Pilotları, özellikle bir ATO veya DTO tesislerini/uçaklarını kullanarak bir aday üzerinde test/kontrol gerçekleştirirken, ATO'ların yönetim sistemi ve DTO'ların organizasyonel yapısı hakkında bilgi sahibi olmalıdır. ATO veya DTO'nun, uçağın sevkiyatı veya FSTD'nin kullanımına ilişkin operasyonel kuralları olması muhtemeldir ve bu kurallar, PIC olarak Kontrol Pilotu için de aynı şekilde geçerli olacaktır.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 1 GENEL



6. Verilerin Korunması

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü yayımladığı, “**Havacılık Personellerine & Havacılık Çalışanlarına İlişkin Kişisel Verilerin Korunması Hakkında Aydınlatma Metni**” kapsamında;

Kişisel verilerin işlenmesinde başta özel hayatın gizliliği olmak üzere kişilerin temel hak ve özgürlüklerinin korunmasını amaçlayan 7 Nisan 2016 tarihli ve 29677 Sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 6698 sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu (“KVKK”)’nun “Veri Sorumlusunun Aydınlatma Yükümlülüğü” başlıklı 10. maddesi ile 10 Mart 2018 tarih ve 30356 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Aydınlatma Yükümlülüğünün Yerine Getirilmesinde Uyulacak Usul ve Esaslar Hakkında Tebliğ uyarınca, ilgili kişileri kişisel verileri hakkında bilgilendirmeyi hedeflemiştir.

Veri koruma, Avrupa yasal çerçevesinde de çok ciddi bir konudur ve farklı paydaşlar ve sektörler üzerinde geniş kapsamlı bir etkiye sahiptir. AB Genel Veri Koruma Düzenlemeleri (GDPR), AB çapındaki bireylere ve işletmelere hukuki kesinlik sağlamak amacıyla tüm AB üye Devletlerinde doğrudan geçerlidir ve kişisel verilerin işlenmesiyle ilgili olarak gerçek kişilerin korunması temel bir haktır.

GDPR, bireylere kişisel verileri üzerinde daha fazla kontrol sağlamak için tasarlanmıştır. GDPR kapsamındaki ana ilkeler şunlardır:

- Hukuka uygunluk, adalet ve şeffaflık;
- Erişim sınırlaması;
- Veri minimizasyonu;
- Doğruluk;
- Arşiv Sınırlaması;
- Tutarlılık ve gizlilik,
- Hesap verme sorumluluğu.

Kontrol pilotunun sorumluluklarından biri de, bir testin/kontrolün tamamlanması amacıyla kullanıldığında adayın kişisel verilerinin korunmasıdır. Kontrol pilotlarının bu sorumlulukların farkında olması ve bir testin/kontrolün gerçekleştirilebileceği birçok farklı durumu göz önünde bulundurarak geçerli gereksinimlere uymaya özen göstermesi gerekir. Kontrol pilotları, yapılan tüm yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri ve yetkinlik değerlendirmelerini detayları ve sonuçları ile birlikte kayıtları 5 yıl boyunca saklamalıdır.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 1 GENEL



7. PART NCC & PART NCO

Bir test, Birlik içinde kompleks motorlu uçak veya helikopterlerde gerçekleştirildiğinde, operasyon kuralları (AB) Hava Operasyon yönetmeliğinin Ek III (PART-ORO) ve Ek VI (PART-NCC) hükümlerine göre belirlenir. Diğer uçak ve helikopterlerde yapılan testler ise Ek VII (PART-NCO)'da belirtilen hükümler doğrultusunda gerçekleştirilmelidir.

PART-NCC ve PART-NCO, ilgili uçakların işletilmesine uygulanacak ayrıntılı operasyon kurallarını belirler. Kompleks motorlu uçak veya helikopterlerde ya da diğer uçak ve helikopterlerde test yapan kontrol pilotları, kontrol uçuşunu gerçekleştirmek için geçerli olan operasyon kurallarını çok iyi bilmelidir. Kontrol pilotları, adayların talep edilen lisans veya yetki derecesine uygun operasyonel gereklilikler konusunda yeterli bilgiye sahip olup olmadığını kontrol etmelidir.

8. Uçuş Programı Planlama

Kontrol pilotu, münferit bir testin maksimum ve minimum sürelerini ve her bir test ögesine ayrılan süreyi dikkate alarak bir test veya kontrol uçuşu planlamalıdır. Maksimum sürenin iki yönü vardır. Kontrol pilotu, adayın performansını adil olmayan bir şekilde düşürebileceği için testi gereksiz yere uzatamaz ve adayın tüm pratik görevleri yerine getirebilmesi ve tüm soruları makul bir zaman dilimi içinde yanıtlayabilmesi gerekir. Kontrol pilotu, hava koşullarını, trafik durumunu, ATC gerekliliklerini, yerel prosedürleri ve test yapılan havalimanının güvenlik prosedürlerini dikkate almalıdır.

Birleştirilmiş test uçuşları, tamamlanacak her bir test profilinin gerektirdiği tüm manevralara izin verecek şekilde uygun olarak planlanmalıdır. Bir test birleşik olduğunda bu, test sürelerinin arttığı anlamına gelmemektedir. Kontrol pilotunun, sonraki testler arasında uygun bir dinlenme süresi vermesi zorunludur.

9. Sorumlu pilot (PIC)

Bir uçakta kontrol uçuşu yapılırken, özellikle gerçek veya benzetilmiş acil durumlarla ilgili olarak, kontrol pilotunun ve adayın rolleri açıkça tanımlanmalıdır. Kontrol uçuşları için, hava aracının kontrolünün kimde olduğu daima açıkça belirtilmelidir. Pilotlar uçuştan önce uçuş kumandalarının devredilmesine ilişkin prosedürleri gözden geçirilmelidir. Normalde, kontrol pilotu, aday ile mutabık kaldığı durumlar dışında, sorumlu pilottur.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 1 GENEL



10. Aday ile İletişim

Kontrol pilotu, dil engeli olmaksızın aday ile etkili bir ilişki kurabilmek için iletişim becerilerini uygulama yeteneğine sahip olmalıdır. Bir uçak kokpitinde veya simülatörde iletişim, birbirini görme olasılığının sınırlı olması nedeniyle normal yüz yüze iletişimden farklıdır. Test sırasında belirsiz iletişim, adayın kolayca kafasının karışmasına neden olabilir. Hataların ve yanlışların olasılığını azaltmak için alakasız iletişimin kullanımı en aza indirgenmelidir. Bu, net ve kesin bir dilin dikkatli kullanımının çok önemli olduğu anlamına gelir.

Kontrol pilotu doğru iletişim kurmak için aşağıdaki hususları aklında tutmalıdır:

- Adaya kesin talimatlar vermek
- Açık bir şekilde konuşmak
- ATC ile irtibat kurmak ve kısa, kolay anlaşılır niyetler belirtmek
- Gerekirse, adaya gerekli olaylar sırasını hatırlatmak (örneğin, go-around sonrasında)

Uygulamalı testin yerdeki ve uçuştaki bölümlerinde, kontrol pilotu, adayın konuyla ilgili bilgisini, SHT-FCL'in geçerli yetenek testi eki için en uygun öğrenme düzeyine göre değerlendirmelidir. Sözlü sorular tüm kontrol uçuşu boyunca devam edecek olsa da, kontrol pilotu değerlendirmenin uçuş kısmı boyunca soru sorarken takdir yetkisini kullanmalı ve uçuş güvenliğini tehlikeye atabilecek dikkat dağıtıcı şeylerden kaçınmalıdır.

11. Testin Yürütülmesi

11.1 Kontrol Pilotu Davranışı

Kontrol pilotu, adayın kendi yeteneklerini tam olarak göstermesini sağlamak için hem test öncesinde hem de sırasında samimi ve rahat bir ortamın geliştirilmesini teşvik etmelidir. Olumsuz veya düşmanca bir yaklaşım kullanılmamalıdır. Test sırasında kontrol pilotu olumsuz beden dili, yorum veya eleştirilerden kaçınmalı ve tüm değerlendirmeler uçuş sonrası brifing için ayrılmalıdır.

Adayın test koşullarındaki performansı genellikle bir miktar gerginlikten (sinirsel olarak gergin olabilir) olumsuz etkilenir, ancak kontrol pilotu dostane ve anlayışlı bir tutum benimseyerek bu dengeyi adayın lehine çevirmek için çok şey yapabilir. Brifing sırasında aceleyle dair herhangi bir izlenim yaratmaktan kaçınılmalı ve her bölümün sonunda adayın istediği kadar soru sorması teşvik edilmelidir. Bu aşamada net ve acele etmeyen talimatlar vermek, sadece adayın rahatlamasını sağlamakla kalmaz, aynı zamanda testin sorunsuz ve gereksiz gecikmeler olmadan ilerlemesini sağlar.

Kontrol pilotları, en sık tekrarlanan veya başarısız olunan test maddeleri veya bölümleri hakkında geri bildirimde bulunarak ATO/DTO'larda tüm eğitim ve uçuş eğitimini iyileştirmekten sorumludur. Ayrıca, testler sırasında iyi havacılık uygulamaları ve uçuş disiplini sergileyerek hava güvenliği standartlarının korunmasına ve mümkün olduğunda iyileştirilmesine yardımcı olmalıdırlar. Bir kontrol pilotu, başarısız olan bir adayı, adayın onayı olmadan yeniden teste almamalıdır.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 1 GENEL



11.2 Testin Amacı

Testin amacı, adayın, kullanılan sertifika veya yetki ile tutarlı olarak gerekli bilgi, yetenek veya yeterlilik seviyesini edindiğini veya koruduğunu pratik bir gösterim yoluyla belirlemektir. Adaylar, SHT-FCL'in ilgili yetenek testi ekine uygun olarak, uçağı normal ve normal olmayan operasyonlarda işletme yeterliliğini göstermelidir.

Tüm testler aşağıdaki sırayla yapılmalıdır:

1. Test Yönetimi;
2. Uçuş öncesi brifing;
 - A. Kontrol Pilotu Brifingi
 - B. Aday Brifingi
 - C. Yerde Sözlü Sınav
3. Yetenek Testi Maddeleri;
4. Tamamlama standardı;
5. Yetkinlik Değerlendirme Rehberi;
6. Uçuş Sonrası Brifingi;
7. Geçerli tüm kayıtların tamamlanması.

12. Test Yönetimi

Kontrol pilotu, test için atanmak üzere adayın bağlı olduğu otoriteye (SHGM) uygun bildirimde bulunmaktan nihai olarak sorumludur. Yetkili otoritenin test belgelerinin gözden geçirilmesi, özellikle formun nasıl doğru bir şekilde doldurulacağı konusundaki rehberin incelenmesi gerekmektedir. Test, otorite tarafından belirlenen uygun zamanda başlamalıdır.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 1 GENEL



13. Uçuş Öncesi Brifing

13.1 Kontrol Pilotu Brifingi

Kontrol pilotu, brifingin başında testin amacını belirtmeli ve kendi rolünü açıklamalıdır; böylece testin yapıldığı konusunda herhangi bir belirsizlik olmamalıdır. Bu, adayın sizin onları eğitmek için değil, kontrol etmek için orada olduğunuzu anlamasını sağlar. Aday, testi gerçek bir uçuş gibi ele almalıdır.

Brifing, aşağıdakileri kapsamalıdır:

1. Gerekli Lisans ve kimlik kontrolleri
2. Uçuşun amacı
3. Test veya kontrol sırası
4. Yetenek testinin amacı ve hedefi
5. İzlenecek operasyon usulleri (örneğin işletme el kitabı);
6. Uygulanabilir ve karar verilen, sürat ve kullanım değerleri (örneğin V-hızları, yatış açısı, güç ayarı ve yaklaşma miniması)
7. Meteoroloji değerlendirmesi
8. Benzetlenmiş meteorolojik koşullar (örneğin buzlanma ve bulut tabanı)
9. Test sırasında (örneğin acil durumda) adayın ve kontrol pilotunun ilgili rolleri
10. İdari prosedürler (örneğin uçuş planının sunulması)
11. Benzetlenmiş R/T (Telsiz/Telefon) dâhil olmak üzere R/T kullanımına yönelik sorumluluklar
12. Adayın soru sorma özgürlüğünün vurgulanması.

13.2 Aday brifingi

Adaya test uçuşuna hazırlanması için zaman ve imkân verilmelidir. Uçuş öncesi hazırlık, adayın hava koşullarını değerlendirmesini ve uçuşa devam edip etmeme kararını vermesini gerektirir. Aday, girdiği testin tüm bölümlerinin gereksinimlerini göz önünde bulundurmalıdır. Kontrol pilotu, adayın kararını değerlendirmelidir. Hava durumu, uçuşu tamamlamak için gereken limitlerin altında tahmin edildiğinde devam etme kararı, test için başarısızlık olarak değerlendirilecektir.

13.3 Yerde sözlü sınav

Kontrol pilotunun sözlü sınava tam olarak hazırlanması önemlidir. Kontrol pilotu, adayın göstermesi gereken bilgi seviyesini tanımlamalı ve amaca uygun sorular hazırlamalıdır. Kontrol pilotu, geçerli test için uygun bilgi seviyesini aşağıdaki sırayla değerlendirmelidir.

- Pilotun neyi bilmesi ZORUNLU
- Pilotun neyi bilmesi TAVSİYE edilir
- Neyi bilmesi FAYDALI'dır.
-

Kontrol pilotu, adayın dokümanlarda bilgi arayıp bulmasının gerektiği alanlarda soru sormanın, hafızadan verilen yanıtlara kıyasla daha uzun sürdüğünü unutmamalıdır.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 1 GENEL



Uzun uçuş öncesi faaliyetler, standart altı performansa dair bir gösterge olabilir. Kontrol pilotu, adayın bilgi eksikliğinden dolayı testi geçemediğine karar vermesi durumunda, bunu uygun bir biçimde kaydetmelidir. Bilgi değerlendirmenin (Sözlü Sınav ve Briefing) sonuna kadar, kontrol pilotu adayın bilgi seviyesinin, yetenek testine devam etmek için yeterli olup olmadığını belirleyecektir. Kontrol pilotu ağırlıklı olarak soru soracak ve soru tekniklerini iyi anlayacaktır. Çoğu zaman adayın girdileri yeni sorulara yol açabilir. Bu, kontrol pilotunun esnek olmasını ve ipuçlarını takip etmesini, ancak yönlendirmek ve yoluna devam etmek için soruları kullanmasını gerektirir.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 1 GENEL



14. Test Maddeleri

Testin pratik bir uçuşu simüle etmesi amaçlanmaktadır. Kontrol pilotu, adayın kafasının karışmamasını ve uçuş emniyetinin tehlikeye atılmamasını sağlarken, aday için en iyi değerlendirme olanaklarını hangi tür senaryonun sağladığını değerlendirecektir.

Kontrol pilotunun yönlendirme veya hatırlatma yapması gereken durumlar haricinde, adayın uçuşu müdahale olmadan yürütmesine izin verilmelidir. Ancak kontrol pilotunun, uçuşun güvenli bir şekilde yürütülmesinden ve herhangi bir ihlalin önlenmesinden sorumlu olduğu unutulmamalıdır.

Brifingde belirtildiği üzere test programı, normalde kontrol pilotu tarafından değiştirilmemelidir. Ancak kontrol pilotu, mevcut durum veya koşulları göz önünde tutarak uygulamalı uçuşun sistemli ve verimli bir şekilde ilerlemesini sağlamak için bölüm veya manevraların sırasını değiştirebilir, ancak herhangi bir maddeyi atlayamaz.

Kontrol pilotu, ATC talimatlarından kaynaklanan değişiklik ihtimaline veya testi etkileyebilecek başka durumlara karşı esnek olmalıdır. Uçuş, brifingde belirtildiği gibi ilerlemediği takdirde kontrol pilotu, değişen durumlarda mümkün olduğunca çok fazla şeyi gerçekleştirmek için esnek ve tetikte olmalıdır. Uçuş esnasında, test maddelerinin sırasının değişmesi gerekirse, adaya brifing vermek kabul edilebilir, ancak kontrol pilotu, adayın değişiklikleri tam olarak anladığından ve kabul ettiğiinden emin olmalıdır, aksi takdirde test askıya alınmalıdır.

FSTD'de, test mümkün olduğunca gerçek zamanlı bir senaryo dâhilinde uçulmalıdır. FSTD'nin durdurulması (Position Freze) dikkatli bir şekilde kullanılabilir, ancak bu, adayın durumsal farkındalık göstermesini engellememelidir. Adayın bu durumun farkında olması ve bunun, pozisyonunu ve ilgili kontrol listelerini tamamlamak için kalan zamanı düşünmemesi için mürettebata yardımcı olmak amacıyla kullanılmaması koşuluyla kabul edilebileceği unutulmamalıdır. Ancak FSTD'nin durdurulması testin manevra kısmı için ayrılmalıdır.

14.1 Hava Aracı Emniyeti

Uçuşun güvenliği her zaman birinci öncelik olmalıdır. Kontrol pilotunun, herhangi bir acil durumu veya anormal prosedürü simüle ederken, bölgesel koşulları ve uçak güvenliğini göz önünde bulundurarak iyi bir değerlendirme yapması beklenir. Kontrol pilotu ve aday, diğer trafiklere karşı sürekli tetikte olmalıdır. Güvenliği etkileme potansiyeli olan test maddelerini gerçekleştirirken, kontrol pilotu adaydan manevranın o bölümünü simüle etmesini isteyecektir. Kontrol pilotu, testin uçuş bölümü boyunca adayın etraf kontrolü ve çarpışma önleme prosedürlerini kullanımını değerlendirecektir.

Yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmeleri, ticari hava taşımacılığı amacıyla yapılan bir uçuşta gerçekleştirilemez. Uçak sistemleri, uçuş el kitabı sınırları dışında kullanılmamalıdır. Uçakta kalkış sonrasında benzetilmiş motor arızası çalışması güvenli bir yükseklikte gerçekleştirilmelidir. Motor susturma ve yeniden çalıştırma işlemleri, eğer uçakta gerçekleştiriliyorsa, bu manevrayla ilgili tüm riskler göz önünde bulundurularak, yerden güvenli bir yükseklikte gerçekleştirilmelidir.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 1 GENEL



14.2 FSTD Emniyeti

Tüm adaylara, yangın alarm sistemi, güvenlik ekipmanı ve kaçış halatlarının kullanımı konusunda briefing verilmelidir; şirket uçağı ile simülatör arasındaki farklar test öncesinde mürettebata açıklanmalı ve gösterilmelidir. Kontrol pilotu, FSTD'nin eğitim, test ve kontrol için uygun ve onaylı olduğunu kontrol etmelidir. Herhangi bir kusur varsa, bunlar kontrol pilotu ve aday tarafından kabul edilmeli ve teste olumsuz etki yapmamalıdır.

15. Tamamlama Standardı

Kontrol pilotu, adayın testi SHT-FCL'in ilgili test eki doğrultusunda tamamlamasını ve gerekli test standartlarına göre değerlendirilmesini sağlamalıdır. Uçuş hareketleri, testin ilgili her madde veya bölümünü içermelidir.

Bir kontrol uçuşu, uçuş hareketlerinin yapılması esnasında belirli limitler koysa da, adaydan bu limitler içinde tamamen sorunsuz bir performans göstermesi beklenmemelidir Her testin, SHT-FCL'in ilgili test ekinde ayrıntılı olarak belirtilen kendine özgü geçme/kalma kriterleri vardır. Genel olarak, tüm testler için 4 olası sonuç vardır.

1. Eğer aday gerekli seviyede bilgi, yetenek ve yeterliliğı, lisans ve yetki için belirlenen uçuş test toleransları içinde kalarak sergilediyse "Geçti" olarak değerlendirilir;
2. Aşağıdakilerden herhangi birinin geçerli olması koşuluyla "Kaldı" olarak değerlendirilir;
 - a. Türbülans ve ATC talimatlarını dikkate alarak kontrol pilotunun uygun gördüğü ilave toleransların üzerinde, Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatında (SHT-FCL) yer alan uçuş test toleransları aşıldı ise,
 - b. Test veya kontrolün amacı adayın hataları sebebiyle gerçekleşmedi ise,
 - c. Bir manevra tamamlandı fakat uçuş emniyeti, bir kural veya yönergede belirtilen usullerin ihlali, zayıf havacılık nosyonu veya sert kumanda kullanımı tespit edildi ise,
 - d. Gerekli bilgi seviyesine ulaşamadığı tespit edildi ise,
 - e. Gerekli seviyede uçuşa hâkimiyet sergilenmedi ise,
 - f. Emniyet açısından kontrol pilotu veya emniyet pilotu tarafından kumandalara müdahale edilmek zorunda kaldı ise.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 1 GENEL



3. Aşağıda yer alan durumlarda, SHT-FCL'in ilgili teste ait ekinde yer alan kriterlere göre "Kısmi Geçti" olarak değerlendirilir.

Test veya kontrol bölümünün içindeki her bir madde tamamlanmalı ve ayrı ayrı değerlendirilmelidir. Test veya kontrol programı, uçuş öncesi brifingte konuşulduğu şekilde uygulanmalı ve normal şartlarda kontrol pilotu tarafından değiştirilmemelidir. Başarısız olunan bir madde her zaman bir bölümü başarısız yapmaz. Örnek olarak tip yetkisi yetenek testinde bir bölüm içerisindeki bir maddeden başarısızlık bütün bölümü başarısız hale getirmez, yalnız başarısız olunan madde tekrar edilir.

Kısmen Geçti; testin yürütülmesi esnasında adayın herhangi bir bölümün alt maddesinden başarısız olması durumunda, çok pilotlu hava araçları hariç olmak üzere (çok pilotlu / tek pilotlu yüksek performanslı uçaklarda değişik bölümlerden 5 ya da daha az maddeye kadar), ilgili bölüm başarısız olarak değerlendirilir. Adayın bir bölümden başarısız olması, kontrolü kısmen geçti olarak tanımlar. Birden fazla bölümden başarısız olması durumunda, adayın testin tümüne tekrar girmesi gerekir. Herhangi bir bölümde başarısız olan aday bir sonraki kontrolde, sadece ilgili bölümden tekrar teste tabi tutulur. Kontrol pilotu ikinci test esnasında test formunun sadece başarısız olunan kısmını değerlendirir. İkinci testte de başarısız olması durumunda tüm test tekrar edilir. Ancak, aday kontrol esnasında başarısız olduğu konuların yanında genel havacılık bilgisi ve uygulaması anlamında eksiklik ve yetersizlik gösterirse, kısmen geçtiği kontrol maddesinde başarılı olsa da tüm test tekrar edilir.

4. Test Interrupted/Testin Yarım Kalması; Hava durumu, notamlar, şartlarda değişiklikler, teknik sebepler, kontrole giren pilotun/adayın sağlık nedenleriyle teste devam edememesi gibi etkenlerden dolayı test yarım kalmışsa, rapor formunun ilgili kısmına testin yarım kalma sebebini belirten gerekli açıklama yazılır ve uygulanan uçuş hareketleri değerlendirilerek forma kayıt edilir. Yarım kalan testin tamamlanması isteniyorsa, şartların normale dönmesini takiben, yarım kalan testi yürüten kontrol pilotu tarafından en kısa zamanda tamamlanır. Bu durumda yarım kalmış olan testte incelenmiş konular incelenmez. Genel Müdürlüğe her iki testin sonucunda düzenlenen formlar birlikte gönderilir.

Aday, kontrol pilotu tarafından uygun görülmeyen bir nedenle kontrole devam etmeme kararını seçerse, yapmaya yanaşmadığı kısımlar ve maddelerden de başarısız olarak değerlendirilir. Test ya da kontrol, kontrol pilotu tarafından uygun görülen nedenlerle sonlandırılırsa, yalnızca tamamlanmayan madde veya bölümler sonraki bir testte veya kontrolde tamamlanacaktır.

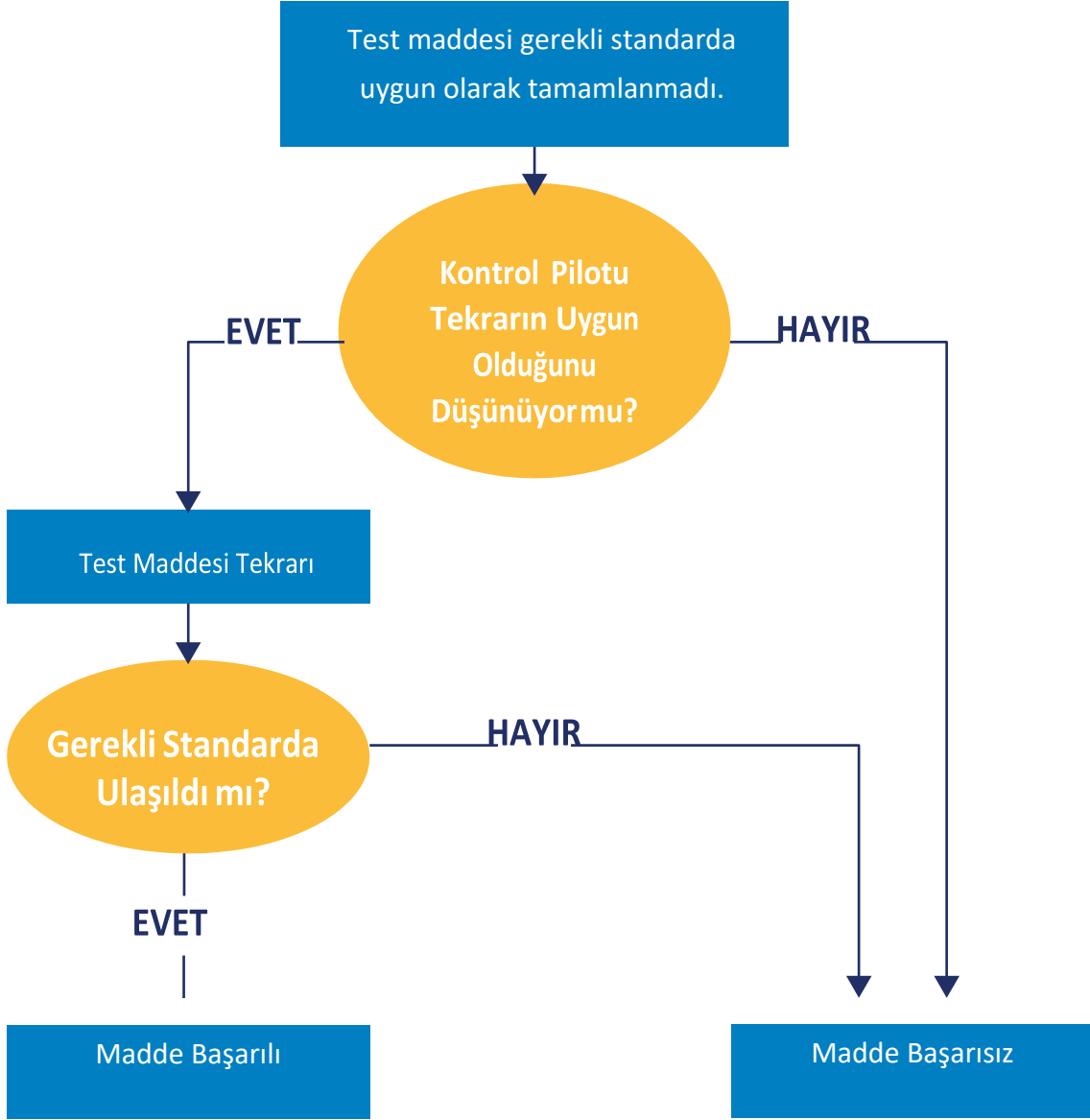
15.1 Test Maddelerinin Tekrar Edilmesi

Kontrol pilotunun inisiyatifi dâhilinde, herhangi bir manevra veya usul aday tarafından bir kere tekrar edilebilir. Kontrol pilotu, uçuşun herhangi bir safhasında, adayın kontrole yeniden girmesi gerektiği kanısıyla kontrolü sonlandırabilir.

Genel bir tavsiye olarak, kontrol pilotunun test maddelerinin tekrarlanması konusundaki takdir yetkisi, yalnızca adayın telafi eğitimine ihtiyaç duymadığını düşünüldüğünde kullanılmalıdır. Tekrarlar mümkünse, kontrol pilotuna adayın genel performansını değerlendirme fırsatı verebileceği için diğer tüm test maddeleri tamamlandıktan sonra verilmelidir.



15.2 Tekrar Edilen Maddeler Akış Şeması





KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 1 GENEL



15.3 Pilot Yetkinlik Değerlendirme Rehberi

Tüm testlerde, SHT-FCL'in ilgili ekindeki geçme veya kalma kriterleri uygulanmalıdır. Aşağıdaki yetkinlik tabloları, geri bildirim sağlamak ve adayın gelecekteki performansını nasıl iyileştirebileceği konusunda rehberlik etmek amacıyla kullanılabilir. Belirli yetkinliklerin eksikliği, bir görevin yerine getirilmesindeki başarısızlığın temel nedenleri olarak belirlenebilir.

15.3.1 Yetkinlik Temelli Değerlendirme

Sadece yeterliliklere dayanan resmi bir yetkinlik değerlendirmesi, öğretmenler ve kontrol pilotları için özel bir eğitim kursu gerektirir.

15.3.2 Yetkinlik Rehberi

Havacılık bilgisi, uçuş hedeflerini gerçekleştirmek için iyi bir muhakeme, gelişmiş bilgi, yetenek ve tutumların tutarlı bir şekilde kullanılması olarak tanımlanır.

ICAO yetkinliği, işteki başarılı performansı güvenilir bir şekilde tahmin etmek için kullanılan insan performansının bir boyutu olarak tanımlanmıştır. Bir yetkinlik, belirli koşullar altında faaliyet veya görevleri yerine getirmek için ilgili bilgi, yetenek ve tutumları kullanan davranışlar yoluyla ortaya çıkar ve gözlemlenir.

ICAO tavsiyelerine dayanarak bir dizi pilot yetkinliği aşağıdaki gibi tanımlanmıştır:

- Bilginin Uygulanması (KNO)
- Prosedürlerin uygulanması ve mevzuata uyum (PRO)
- Uçuş Yönetimi, Otomasyon (FPA)
- Uçuş Yönetimi, Manuel kontrol (FPM)
- İletişim (COM)
- Liderlik ve Takım Çalışması (LTW)
- Problem Çözme ve Karar Verme (PSD)
- Durum farkındalığı ve bilgi yönetimi (SAW)
- İş yükü yönetimi (WLM)

Bu yeterlilikler, istenmeyen uçak durumlarını önlemek için tehditlere ve hatalara karşı bireysel ve/veya ekip olarak karşı önlemler sağlar. CRM becerileri, yeterliliklerin içine yer almaktadır.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 1 GENEL



Bu tablo yalnızca, adayın genel havacılık kültürü performansı hakkında bilgi vermek ve gelecekte havacılık yeteneklerini nasıl geliştirebilecekleri konusunda rehberlik sağlamak maksadıyla kontrol pilotuna rehberlik etmesi için kullanılmalıdır. Bu yetkinlik değerlendirmesi, SHT-FCL'in geçerli kontrol uçuşuna ait ekinde yer alan geçme veya kalma kriterlerini etkilemez.

Yetkinlik	Yetkinlik Tanımı	Gözlemlenebilir Davranış (OB)
Bilginin Uygulanması (KNO)	İlgili bilgiler, işletme talimatları, uçak sistemleri ve çalışma ortamı hakkında bilgi ve anlayış gösterir.	<ul style="list-style-type: none">Sınırlamalar ve sistemler ile etkileşimleri hakkında pratik ve uygulanabilir bilgi gösterirYayınlanan kullanım talimatları hakkında gerekli bilgileri gösterirFiziksel çevre, güzergâhlar, hava durumu, havaalanları ve operasyonel altyapı dâhil olmak üzere hava trafik ortamı hakkında bilgi gösterirYürürlükteki mevzuat hakkında uygun bilgiyi gösterir.Gerekli bilgilerin nereden alınacağını bilirBilgi edinmeye olumlu ilgi gösterirBilgiyi etkin bir şekilde uygulayabilir
Prosedürlerin uygulanması ve mevzuata uyum (PRO)	Yayınlanmış işletme talimatları ve geçerli düzenlemelere uygun olarak prosedürleri belirler ve uygular	<ul style="list-style-type: none">Prosedür ve yönetmeliklerin nerede bulunacağını belirlerİlgili işletme talimatlarını, prosedürlerini ve tekniklerini zamanında uygularDaha yüksek seviyede bir güvenlik gerekçesi nedeniyle ihtiyaç duyulmadığı sürece SOP'leri takip ederUçak sistemlerini ve ilgili ekipmanı doğru şekilde çalıştırırUçak sistemlerinin durumunu takip ederGeçerli düzenlemelere uyarİlgili prosedürel bilgiyi uygular
İletişim (COM)	Normal ve anormal durumlarda operasyonel ortamda uygun yöntemlerle iletişim kurar.	<ul style="list-style-type: none">Bilginin alıcısının hazır ve alabilir durumda olduğunu belirlerNeyi, ne zaman, nasıl ve kiminle iletişim kuracağını uygun şekilde seçerMesajları net, doğru ve özlü bir şekilde iletirAlıcının önemli bilgileri anladığını gösterdiğini onaylarAktif olarak dinler ve bilgi alırken anlayış gösterirİlgili ve etkili sorular sorarTespit edilen sapmaları çözmek için iletişimde uygun eskalasyonu (Bow-tie metoduna göre bir kontrolün etkinliğinin azalması veya ortadan kalkması ile risk artışına neden olan durum. Örneğin bariyer ya da kurtarma önlemlerinin çalışmasına ne engel olabilir?) kullanırKurumsal ve sosyal kültüre uygun bir şekilde sözsüz iletişimi kullanır ve yorumlarStandart telsiz telefon terminolojisi ve prosedürlerine uyarİngilizce olarak veri bağlantısı mesajlarını doğru bir şekilde okur, yorumlar, oluşturur ve yanıtlar



KONTROL PİLOTU EL KİTABI

BÖLÜM 1 GENEL



Yetkinlik	Yetkinlik Tanımı	Gözlemlenebilir Davranış (OB)
Uçak Uçuş Rota Yönetimi, Otomasyon (FPA)	Otomasyon yoluyla uçuş rotasını yönetir	<ul style="list-style-type: none">Ayarlanan ve koşullara uygun olarak, uygun uçuş yönetimini, yönlendirme sistemlerini ve otomasyonu kullanırİstenen uçuş rotasından sapmaları izler, tespit eder ve uygun önlemi alırOptimum işletme performansı elde etmek için uçuş hattını yönetirUçuş aşamasını ve iş yükünü dikkate alarak otomasyonun uygun seviyesini ve modunu zamanında seçerOtomatik mod geçişleri ve bağlantı dâhil olmak üzere uçuş yönetim sistemlerini etkin bir şekilde monitör eder
Uçak Uçuş Rota Yönetimi, manuel kontrol (FPM)	Uçuş rotasını manuel kontrol ile yönetir	<ul style="list-style-type: none">Duruma uygun olarak uçağı hassasiyetle ve düzgün bir şekilde manuel olarak kontrol ederİstenen uçuş rotasından sapmaları izler ve tespit eder ve uygun önlemi alırUçağı manuel olarak, uçak durum cayrosu, hız ve gaz kolu arasındaki ilişkiyi ve seyrüsefer sinyallerini veya görsel bilgileri kullanarak kontrol ederOptimum işletme performansı elde etmek için uçuş hattını yönetirDiğer görevleri ve dikkat dağınıklıklarını yönetirken manuel uçuş sırasında istenen uçuş hattını korurKoşullara uygun olarak ayarlanmış ve geçerli uçuş yönetim ve kılavuz sistemlerini kullanırOtomatik mod geçişleri ve bağlantı dâhil olmak üzere uçuş yönetim sistemlerini etkin bir şekilde monitör eder
Liderlik ve Takım Çalışması (LTW)	Ekibin diğer üyelerini ortak bir amaç için katkıda bulunmaya yönlendirir. Uçuş ekibinin hedeflerini gerçekleştirmek için işbirliği yapar	<ul style="list-style-type: none">Ekip katılımını ve açık iletişimi teşvik ederİnisiyatif gösterir ve gerektiğinde yönlendirme sağlarDiğerlerini planlamaya dâhil ederDiğerlerinin girdileri dikkate alırYapıcı bir şekilde geri bildirim verir ve alırÇatışmaları ve anlaşmazlıkları yapıcı bir şekilde ele alır ve çözerGerektiğinde kararlı liderlik sergilerKararlar ve eylemler için sorumluluk alırTalimatlar doğrultusunda hareket ederBelirlenen sapmaları çözmek için etkili müdahale stratejileri uygularGerektiğinde kültürel ve dil zorluklarını yönetir
Problem Çözme ve Karar Verme (PSD)	Öncül sorunları tanımlar, sorunları azaltır ve kararlar alır	<ul style="list-style-type: none">Tehditleri ve hataları zamanında tanımlar, değerlendirir ve yönetirUygun kaynaklardan doğru ve yeterli bilgi ararUygulanabilirliği varsa neyin ve neden yanlış gittiğini belirler ve doğrularGüvenliği ön planda tutarak sorunlar üzerinde çalışmaya devam ederUygun seçenekleri belirler ve dikkate alırUygun ve zamanında karar verme tekniklerini uygularKararları gerektiği gibi izler, gözden geçirir ve uyarlarHiçbir rehberliğin veya prosedürün mevcut olmadığı durumlarda karşılaşıldığında uyum sağlarBeklenmeyen bir olayla karşılaştığında dayanıklılık gösterir



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 1 GENEL



Yetkinlik	Yetkinlik Tanımı	Gözlemlenebilir Davranış (OB)
Durumsal Farkındalık ve Bilgi Yönetimi (SAW)	Bilgiyi algılar, kavrar, yönetir ve operasyon üzerindeki etkisini öngörür	<ul style="list-style-type: none">• Uçağın ve sistemlerinin durumunu izler ve değerlendirir• Uçağın enerji durumunu ve öngörülen uçuş hattını izler ve değerlendirir• Operasyonu etkileyebileceği için genel ortamı izler ve değerlendirir• Bilginin doğruluğunu onaylar ve büyük hataları kontrol eder• Operasyona dâhil olan veya operasyondan etkilenen kişilerin ve bu kişilerin beklendiği gibi performans gösterme kapasitelerinin farkındalığını sürdürür• Tehdit ve hatalarla ilişkili potansiyel risklere dayalı olarak etkili acil durum planları geliştirir• Durumsal farkındalığının azaldığına dair belirtilere yanıt verir
İş Yüğü Yönetimi (WLM)	Uygun kaynakları kullanarak görevleri önceliklendirip dağıtarak mevcut iş yüğü kapasitesini sürdürür	<ul style="list-style-type: none">• Her durumda kendi kendini kontrol eder• Görevleri etkili bir şekilde planlar, önceliklendirir ve programlar• Görevleri yerine getirirken zamanı verimli bir şekilde yönetir• Yardım teklif eder ve yardım sağlar• Görevleri devreder• Gerektiğinde yardım arar ve kabul eder• Bilinçli bir şekilde eylemleri izler, gözden geçirir ve çapraz kontrol yapar• Görevlerin beklenen sonuca göre tamamlandığını kontrol eder• Görevleri yerine getirirken kesintileri, dikkat dağıtıcı faktörleri, değişiklikleri ve başarısızlıkları etkili bir şekilde yönetir ve bunları yönetir, eski haline geri döndürür



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 1 GENEL



16. Kontrol Uçuşu Sonrası Briefing (De-briefing)

Kontrol pilotu, tanımlanabilir gerçek ögelere dayalı olarak aday hakkında adil ve tarafsız bir bilgilendirme yapmalıdır. Kontrol pilotu, ilgili yetenek testinde verilen uçuş testi toleranslarına başvurmalıdır. Samimiyet ve sertlik arasında bir denge açıkça görülmelidir. Uçuş sonrası test briefinginde şeffaf olmalıdır ve gerekiyorsa bir okul temsilcisi veya uçuş öğretmeni hazır bulunabilir.

Kontrol pilotu, tüm süreç boyunca sağduyulu ve tarafsızlık davranmalıdır. Bu amaçla her kontrol pilotu, kontrol uçuşunun tüm yönleriyle kapsamlı bir şekilde değerlendirilmesine yardımcı olacak şekilde kısa, gerçeklere dayalı ve dikkat çekmeyen notlar tutmalıdır.

Aşağıdaki noktalara dikkat edilmelidir:

- Adayın genel performansını özetlenmelidir
- Yalnızca gözlemlenen performans değerlendirilebilir
- Yorumlar önemlidir ve gerçeklere dayalı açıklamalar gerektirir
- Adaya hatalardan nasıl kaçınılacağı veya hataların nasıl düzeltileceği konusunda tavsiyelerde bulunulmalıdır
- Tespit edilen diğer gelişim alanları belirtilmelidir
- Uçuş güvenliğinin artırılmasına yardımcı olabilecek tavsiyeler verilmelidir
- Adayın soruları için zaman ayrılmalıdır

Genel olarak bilgilendirme, Adaya test sonucunun verilmesiyle başlamalıdır.

Eğer Kontrol sonucu: Geçti ise;

Kontrol Pilotu şunları yapmalıdır:

- Adayı kendi performansını değerlendirmeye teşvik etmelidir
- Adayın performansını nasıl artırabileceğini analiz etmek için 2 veya 3 konuda kolaylaştırma tekniğini kullanmalıdır
- Tanımlanabilir gerçek verilere dayalı önerilerde bulunmalıdır
- Test sırasında gözlemlenen olumlu performansı pekiştirmelidir

Eğer Kontrol sonucu: Kısmi Geçti ya da Kaldı ise;

Kontrol Pilotu şunları yapmalıdır:

- Performansın neden gerekli standardı karşılamadığını açıklayan tanımlanabilir gerçek ögelere dayalı kanıt sağlamalıdır (en ciddiden en az ciddiye doğru sıralanmalıdır)
- Tanımlanabilir gerçek verilere dayalı önerilerde bulunmalıdır
- Test sırasında gözlemlenen olumlu performansı teşvik etmelidir

Kontrol pilotu, testte tümüyle başarılı oluncaya kadar yetkisinin imtiyazlarını kullanamayacağını adaya bildirmelidir. Kontrol pilotu ilave eğitim gerekliliklerini de belirtmeli ve adayın sonuçlara itiraz hakkına sahip olduğunu açıklamalıdır.

Başarısız bir testle ilgili en iyi uygulamalar:

- Uçaktayken başarısız olduğunu adaya söylemekten kaçınılmalıdır
- Mümkünse başarı gösterilen performans özetlenmeli ve vurgulanmalıdır
- Başarısız veya kısmi başarılı sonucu gözlemlenebilir gerçeklere dayandırılmalıdır
- Sonraki testler için yararlı olduğunu düşünülen tavsiyeler verilmelidir

Başarısız olunması veya testin durdurulması durumunda, kontrol pilotu adaya yeniden gireceği testlerde yardımcı olmak için uygun tavsiyelerde bulunmalıdır.

Uçuş sonu briefing esnasında, kontrol pilotunun değerlendirmesi hakkındaki herhangi bir anlaşmazlık durumunda, anlaşmazlık konusu kontrol pilotu tarafından kontrol raporuna kaydedilerek kendisi ve aday tarafından karşılıklı imza altına alınmalıdır.



KONTROL PİLOTU EL KİTABI BÖLÜM 1 GENEL



17. İlgili Tüm kayıtların Doldurulması

Brifing sırasında kullanılan kontrol pilotu notları normalde test raporundan daha fazla ayrıntı içerebilir ancak test raporunun brifingi yansıması gerekir.

Kalma veya kısmi geçme durumunda başarısızlığın gerekçesi kontrol raporuna açıkça yazılmalıdır. Kontrol pilotu hangi maddenin başarısız olduğunu ve neden başarısız olduğunu yazmalıdır.

Kontrol pilotu, adayın lisansından sorumlu otorite tarafından bu amaç için özel olarak yetkilendirilmişse, adayın lisansını veya sertifikasını, yetki veya sertifikanın yeni sona erme tarihi ile onaylamalıdır.

Kontrol pilotu, adaya testin imzalı bir raporunu vermeli ve adayın lisansından sorumlu otorite tarafından talep edilen rapor ve belgelerin kopyalarını gecikmeden Genel Müdürlüğe sunmalıdır.

Kontrol pilotları, gerçekleştirilen tüm yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri ve yetkinlik değerlendirmeleri ile bunların sonuçlarının ayrıntılarını içeren kayıtları 5 yıl süreyle muhafaza etmelidir.

Kontrol pilotluğu sertifikasından sorumlu yetkili otoritenin veya adayın lisansından sorumlu yetkili otoritenin talebi üzerine, kontrol pilotları denetim faaliyetleri için gerekli olan tüm kayıtları, raporları ve diğer bilgileri sunmalıdır.

18. Şikâyet ve İtirazlar

Kontrol Pilotu, adayın lisans Otoritesinin gereksinimleri konusunda rehberlik sağlamak amacıyla öncelikle Genel Müdürlüğe başvurmalıdır. Pilot lisansını veren yetkili makam, adaydan gelen her türlü şikâyet veya itirazı kabul edecektir. Adaylar, geçerli itiraz/şikâyet prosedürüne ilişkin detaylar için ilgili Genel Müdürlük ile görüşmelidir.