



**ÇOK HAFİF HAVA ARAÇLARI,
PLANÖR ve BALON
KONTROL PİLOTLUĞU
YETKİLENDİRME ve
STANDARDİZASYON EL KİTABI**

GİRİŞ

Bu eğitim dokümanı çok hafif hava araçları, balon ve planör kategorisinde pilot, uçuş öğretmeni, kontrol pilotu olarak faaliyette bulunacak kişilerin sertifikalandırılmasına veya mevcut yetkilerinin temdit edilmesine ve yenilenmesine esas olmak üzere yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmelerini yapacak kontrol pilotlarının yetkilendirme ve yetkilendirilen kontrol pilotlarına yetkilerinin temdit, yenileme sürecindeki verilecek standardizasyon eğitimlerine kaynak olması amacıyla hazırlanmıştır.



İÇİNDEKİLER

1- TANIMLAR KISALTMALAR	3
2. OPERASYONEL GEREKLİLİKLER	3
3- SHY-1, SHT-KONTROL PİLOTLUĞU, SHT-UPL MEVZUATLARI VE KONTROL PİLOTLUĞU İLE İLGİLİ DİĞER ULUSAL GEREKLİLİKLER	4
4- TARAFSIZLIĞIN İHLAL EDİLEBİLECEĞİ DURUMLARDA İMTİYAZLARIN SINIRLANDIRILMASI	5
5- KONTROL PİLOTU İÇİN ÖN KOŞULLAR	7
6- KONTROL PİLOTLARININ STANDARDİZASYONU	8
7. KONTROL PİLOTU YETKİNLİK DEĞERLENDİRMESİ	9
8. KONTROL PİLOTLUĞU SERTİFİKALARI, SERTİFİKALARININ GEÇERLİLİK SÜRESİ, TEMDİDİ VE YENİLENMESİ	10
9- YETENEK TESTLERİNİN, YETERLİLİK KONTROLLERİNİN VE YETKİNLİK DEĞERLENDİRMELERİNİN İCRASI	11
10. UÇUŞ KONTROL PİLOTLARINA MAHSUS İMTİYAZ VE KOŞULLAR	12
11. UÇUŞ ÖNCESİ, SONRASI BRİFİNG İÇERİKLERİ, YETENEK TESTLERİNİN, YETERLİLİK KONTROLLERİNİN VE YETKİNLİK DEĞERLENDİRMELERİNİN İCRA EDİLMESİ, METOTLARI VE İÇERİĞİ İLE BUNLARIN DOKÜMANTASYONUNUN VE RAPORLAMASININ YAPILMASI	12
12. UÇUŞ KONTROLÜ ESNASINDA İNSAN PERFORMANSI VE LİMİTLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ, SINIRLANDIRMALAR	19
13. ADAYIN PERFORMANSININ DEĞERLENDİRİLMESİ İLE İLGİLİ TEMEL BİLGİLER	19
14. ONAYLI EĞİTİM ORGANİZASYONLARININ YÖNETİM SİSTEMİ	22
15. KİŞİYE ÖZEL BİLGİLERİN KORUNMASI, SORUMLULUKLAR	24
16. HAVA ARACINDA BULUNMASI GEREKEN DOKÜMANLAR İLE ZORUNLU SİGORTA YÜKÜMLÜLÜKLERİNİN KONTROL EDİLMESİ, KAZA SİGORTALARI VE ÜCRETLENDİRME	25
KAYNAKÇA:	26



1- TANIMLAR KISALTMALAR

Tanımlar

- a) Brifing: Bir konuda kısaca, özet olarak verilen bilgi, kısa açıklamayı,
- b) Genel Müdürlük: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü,
- c) Yenileme: Bir yetkinin veya onayın geçerlilik süresinin sona ermesi sonucu, gereksinimlere uyulması koşuluyla, sözü edilen yetki veya onayın süresinin daha sonraki belirli bir periyoda kadar yeniden düzenlenmesini,
- ç) Yeterlilik kontrolü: Adayın; yetkilerinin temdidini ya da yenilenmesi için, gerektiğinde sözlü sınavı da kapsayacak şekilde uçuş yeteneklerini kontrol pilotuna sergilemesini,
- d) Yetenek testi: Adayın; lisans veya yetki tanzimi için, sözlü sınavı da içerecek şekilde yeteneklerini kontrol pilotuna sergilemesini,
- e) Yetkinlik Değerlendirmesi: Bir öğretmen pilot adayının ilk yetkilendirme, öğretmen pilotların temdit, yenileme ve yetki genişletme, bir kontrol pilotu adayının ilk yetkilendirme, kontrol pilotlarının temdit, yenileme ve yetki genişletme uçuşlarının yapılmasını,
- f) Temdit: Bir yetkinin veya onayın, geçerlilik süresi bitmeden gereksinimlerin yerine getirilmesi koşuluyla, sahibine sağladığı imtiyazların daha sonraki belirli bir periyoda kadar uzatılmasını

Kısaltmalar

- a) ATO: Onaylı eğitim organizasyonunu,
- b) DTO: Beyan edilmiş eğitim organizasyonunu,
- c) ÇHHA: Motorlu çok hafif hava araçlarını,
- ç) FE: Uçuş kontrol pilotunu,
- d) FI: Uçuş öğretmenini,
- e) FIE: Uçuş öğretmeni yetkisi kontrol pilotunu

2. OPERASYONEL GEREKLİLİKLER

Çok hafif hava araçları, balon ve planörlerde pilot/pilot adaylarının yetenek testlerini/yeterlilik kontrollerini, öğretmen pilot/kontrol pilotu ve adaylarının yetkinlik değerlendirmelerini yapmak üzere yetkilendirilen ve Genel Müdürlük tarafından yetkileri onaylanan öğretmen pilotlara kontrol pilotu adı verilmektedir.

Kontrol pilotu olarak faaliyette bulunacak kişilerin sertifikalandırılmasına veya mevcut yetkilerinin temdit edilmesine ve yenilenmesine esas olmak üzere yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmelerini yapacak kontrol pilotlarının taşınması gereken şartları, yetkilerinin onaylanması, verilmiş olan yetkilerinin temdit edilmesi, yenilenmesine ve genişletilmesine yönelik usuller SHT-Kontrol Pilotluğu ve SHT-UPL Çok Hafif Hava Araçları Pilotu Lisanslandırma Talimatı ile düzenlenmiştir.

Genel Müdürlüğümüze kontrol pilotluğu için yapılan müracaatlar, Genel Müdürlüğümüzce sektörde ihtiyaç olup olmadığı yönünde mevcut durum incelemesi olumlu



veya olumsuz olarak değerlendirilecektir. Kontrol pilotu için önerilen kişi ile ilgili ayrıca yapılacak inceleme sonucu kontrol pilotluğu yetkilendirme standardizasyon kurs eğitimine katılım onayı, sonrasında yetkilendirme test uçuşuna müteakip adayın uygulanan programda başarılı olması durumunda yetkilendirme yapılır.

Kontrol pilotu yetkilendirme ya da yetki temdidi talep eden organizasyon veya kişi yetkilendirme süreci ile ilgili tüm operasyonel gereklilikleri karşılamakla yükümlüdür. Yetkilendirme yada yetki temdidi standardizasyon kursu için teorik dersler uygun seminer alanı, uygulamalı dersler için uygun hava aracını, operasyon meydanı ve operasyonun emniyetli bir şekilde gerçekleştirmesi için tüm gereklilikleri karşılamakla yükümlüdür.

Kontrol pilotu yetenek testi için görevlendirilmesi ile Genel Müdürlük adına hareket etmek ve tarafsız olarak sorumluluklarını yerine getirmek durumundadır. Görevlendirme çalıştığı ya da farklı bir organizasyona yapılabilir her iki durumda da Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü adına hareket etmeli adayın eğitimi, hava aracı, elverişlilik işlemleri, sigorta, meydan, organizasyon yapısı uygunluğu, operasyonel olarak uçuş ve yer emniyetinin sağlanmış olduğu, öğretmen ve onaylı personel durumu, yeterlilikleri ve diğer gerekliliklerin karşılanmış olduğundan emin olduğunda testi gerçekleştirir. Uygunsuzluk, uçuş ve yer emniyetinin sağlanmadığını tespit etmesi durumunda teste girmez ve uygunsuzlukları rapor etmekten sorumludur.

Kontrol pilotu, pilot, uçuş öğretmeni ve kontrol pilotu adaylarında uçuş ve yer emniyeti öncelik bilincinin oluştuğunu görmelidir. Bulunduğu ortamlarda havacılık kültürünün oluşmasında örnek teşkil edecek davranış sergilemeli ve havacılık kültürünün tesis edilmesini sağlamalıdır.

3- SHY-1, SHT-KONTROL PİLOTLUĞU, SHT-UPL MEVZUATLARI VE KONTROL PİLOTLUĞU İLE İLGİLİ DİĞER ULUSAL GEREKLİLİKLER

Kontrol pilotluğu ile ilgili ulusal gereklilikler SHY-1 Pilot lisanslandırma Yönetmeliği, SHT-Kontrol Pilotluğu Talimatı, SHT-UPL Çok Hafif Hava Araçları Pilotu Lisanslandırma Talimatı, SHT-SFCL ve BFCL Talimatları ile düzenlenmiştir.

Kontrol pilotu adayı, göreviyle ilgili mevzuat hakkında yeterli bilgiye sahip olduğunu kontrol pilotuna göstermelidir.

Genel Müdürlüğümüzce yetkilendirilmiş olan Uçuş Eğitim Organizasyonlarında görev yapan tüm uçuş öğretmenleri tarafından verilen uçuş eğitimlerinde standardizasyonun sağlanarak eğitimde kalite ve etkinliğin artırılması amacıyla hâlihazırda yapılmakta olan standardizasyon/değerlendirme uçuşlarının kapsamını ve kurallarını belirlemek amacıyla hazırlanan UOD- 2016/10 Uçuş Öğretmenlerinin Standardizasyonu Genelgesi gereklilikleri uygulanmalıdır.

Pilot Lisans Yönetmeliği SHY-1'e dayanılarak, pilot adayı öğrencilerin uçuş eğitimlerinin özellikle iniş/kalkış safhası, stol ve anormal durumlardan çıkış usulleri, temel uçak hâkimiyeti ve genel havacılık bilgisi gibi konularında iyileştirilme sağlanması amacı ile yayımlanmış olan UOD-2015/8 UEO'larda Verilen Eğitimlerde Kalite ve Uçuş Emniyeti Genelgesi gereklilikleri uygulanmalıdır.

Genel Müdürlükçe yetkilendirilmiş olan ya da yurtdışından ilgili hava aracında kontrol pilotluğu yetkisine sahip tüm kontrol pilotları tarafından yapılan kontrol uçuşlarının standardizasyonunun sağlanması ile eğitimde kalite ve etkinliğin artırılması amacı ile



yayımlanmış olan UOD-2019/5 Kontrol Uçuşlarının Denetlenmesi Genelgesi gereklilikleri uygulanmalıdır.

4- TARAFSIZLIĞIN İHLAL EDİLEBİLECEĞİ DURUMLARDA İMTİYAZLARIN SINIRLANDIRILMASI

Kontrol pilotları aşağıda belirtilen durumlarda lisans ve yetki tanzimine yönelik olarak adayların yetenek testlerini ya da yetkinlik değerlendirmelerini icra edemezler:

a) Kontrolü yapılacak adayın uçuş eğitiminin %25'inden fazlasında görev yapmış olması,

b) Adayın yetenek testine önerilmesinden sorumlu olması veya tarafsızlıklarının etkilenebileceğini düşündüklerinde,

c) Kontrol uçuşu planlanan ÇHHA tipinde son 24 ay içerisinde 12 saat uçuşubulunmaması durumunda,

ç)) Kontrol Pilotu görev yaptığı veya ayrıldığı işletme veya organizasyon bünyesinde 3 yıl boyunca kontrol uçuşu maksatlı görevlendirilmez.

d) Kontrol pilotları tarafsızlığın etkilenebileceği durumları göz önüne alarak; başvuru sahibi adaylarla ilgili olarak akrabalık, arkadaşlık ilişkisi, ekonomik çıkar ya da politik bağlarla bağlı olduklarında, yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmelerini icraedemezler.

Ancak, bir Kontrol Pilotunun tarafsızlığının riske düştüğünü düşünebileceği her durumu belirtmek imkansızdır. Testleri yürüten Kontrol Pilotları, genelde bir hava aracı sınıfı veya tipinde uzmandır ve halihazırda başka nitelikli Kontrol Pilotunu bulmanın pratik olmadığı aşağıdaki gibi spesifik bir ortamda otoritenin onayıyla çalışabilir:

- Bir işletme ortamında çalışan / görevlendirilen Kontrol Pilotları; veya
- Belirli yüksek performanslı uçak tiplerinde veya çok / tek motorlu uçak sınıflarında nitelikli olan Tip/Sınıf yetkisi Kontrol Pilotları veya
- Aynı ATO veya DTO'da eğitmen olan veya test adayı olarak aynı uçuş kulübünün üyeleri olan Kontrol Pilotları;
- Nadir bulunan uçuş aracı tipleri/sınıfları, balonlar, hava gemileri vs. için Kontrol Pilotları veya başka Kontrol Pilotunun bulunmadığı uzak yerlerdeki Kontrol Pilotları

Her halükârda, bir testi yürütürken Kontrol Pilotunun birincil sorumluluğu, Aday ile ilişki niteliğine bakılmaksızın, havacılık emniyeti yararına profesyonel olarak hareket etmektir. Bu bağlamda Kontrol Pilotları, yalnızca bağımsızlıklarından şüphelenmediği kanaatinde oldukları veya çıkar çatışması yaşamadıkları testleri yürütmelidir. Bir değerlendirme yaparken, sonucun tarafsızlığı hakkında şüphe duymadan testin



gerçekleştirilebileceğinden emin olmak, Kontrol Pilotunun sorumluluğudur.

Tehdit ve Hata Yönetimi (TEM)

Belirli bir pilot lisansı için gereken yeteneklere ve bilgiye ek olarak, Kontrol Pilotunun, bir hava aracında pilotluk yaparken iyi kararlar vermesi için gereken ‘sosyal becerilere’ dikkat etmesi de eşit derecede önemlidir.

Sınavı yapılan lisans derecesine bakılmaksızın tüm Kontrol Pilotları, Tehdit ve Hata Yönetimi (TEM) ilkelerini bilmelidir.

Üç temel TEM bileşeni aşağıdaki gibidir:

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

Tehditlerin ve hataların, uçuş mürettebatı tarafından yönetilmesi gereken günlük havacılık işlemlerinin bir parçasıdır dolayısıyla tehditler ve hatalar istenmeyen hava aracı durumları oluşturma potansiyeli taşımaktadır.

Kontrol Pilotlarının, istenen lisans için gerekli bilgi ve uygulama arasında dengeyi bulma konusunda dikkatli olması gerekir, başka bir deyişle yetenek testi için TEM uygulama seviyesi, temdit, yenileme veya FI yetkilendirme ile aynı olmayacaktır. Bir Adayın bilgisinin eksik olması durumunda veya TEM ilkelerinin uygulanmasında zayıf olması durumunda Kontrol Pilotlarının, nasıl ilerleyeceklerine karar verirken mantıklı muhakeme yapması gerekecektir. Örneğin bir LAPL veya UPL 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 gelecekteki adayların daha iyi hazırlanmasını sağlamak için ATO/DTO’nun Eğitim müdürüne konu hakkında briefing verebilir.

Adil Kültür

Sivil havacılık sistemi, olayların eş zamanlı olarak bildirilmesini kolaylaştıran ve böylelikle, bir ‘adil kültür’ ilkesini geliştiren bir ‘emniyet kültürünü’ teşvik etmelidir. ‘Adil kültür’, daha geniş olan ‘emniyet kültürünün’ temel bir unsurudur.

‘Adil kültür’, aşağıdakilerin olduğu bir kültür anlamına gelmektedir:

- Kişilerin, deneyimleri ve eğitimlerine uygun olan, kendi eylemleri, eksiklikleri veya kararlarından dolayı cezalandırılmaması,
- Kişilerin emniyet ile ilgili bilgileri bildirmesi konusunda teşvik edilmesi.

Ancak bu, bireyleri kendi normal sorumluluklarından muaf tutmaz ve ağır ihmâl, kasıtlı



ihmalleri tolere etmez

Kontrol Pilotları, sivil havacılıkta olayların bildirilmesi, analizi ve takibinin öneminin farkında olmalıdır ve pozitif bir Adil Kültür ortamını teşvik etmelidir.

5- KONTROL PİLOTU İÇİN ÖN KOŞULLAR

Kontrol pilotları; yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmelerini yapmaya görevlendirildikleri lisans ya da yetkilere eşdeğer lisans ya da yetkilere ve bu lisans ya da yetkilere ait öğretmenlik imtiyazına sahip olmalıdırlar.

Kontrol pilotları; yetenek testi, yeterlilik kontrolü veya yetkinlik değerlendirmesinin hava aracı üzerinde icra edildiği durumlarda, söz konusu hava aracında sorumlu pilot (PIC) olarak uçabilme yeterliliğine sahip, mevzuatlarda belirtilmiş nitelikleri ve tecrübe gereksinimlerini karşılayan kişiler arasından seçilirler.

Kontrol pilotluğu için başvuran adayların kişiliği, karakteri ve Genel Müdürlük ile olan işbirliği değerlendirilmelidir. Söz konusu adayların başvuruları Genel Müdürlük tarafından incelenerek uygun görülmesi halinde kabul edilir.

Kontrol pilotluğu yetkisine ilk defa başvuran adaylar aşağıda belirtilen hususları sağlamalıdır:

Kontrol pilotluğu imtiyazlarına ilişkin bilgiye ve uygun tecrübeye sahip olmak,

Son 3 yıl içerisinde; herhangi bir lisans veya yetkisinin askıya alınması, sınırlandırılması veya iptali de dâhil olmak üzere, Genel Müdürlük tarafından hiçbir idari yaptırıma tabi tutulmamış olmak,

Yetki istediği hava aracı tipinde uçuş öğretmenliği yetkisine sahip olmak,

ÇHHA Yetki istediği tipte 200 saat öğretmenlik uçuşunu tamamlamış olmak.

Kontrol pilotunun uçuş öğretmenliği yetkinlik değerlendirmesi yapabilmesi için; yetki istediği tipte 75 saat uçuş öğretmenlik eğitimini içeren 250 saat öğretmenlik uçuşu ile toplamda 500 saat uçuş tecrübesine sahip olmalıdır.

Planör ve Balon FE ön koşulları SHT-SFCL ve BFCL de düzenlenmiştir.

Gerekli sayıda ve yeterlilikte kontrol pilotu bulunmadığı durumlarda; o tip için öğretmenlik yetkisi bulunması ön koşulu ile farklı bir tipte kontrol pilotu yetkisi olanlar yukarıda belirtilen şartlar aranmaksızın Genel Müdürlükçe yetkilendirilebilir.

Genel Müdürlük tarafından, kontrol pilotluğu için başvuran adayların yetkinlik değerlendirmelerini yapmak üzere görevlendirilen kıdemli kontrol pilotu, verilecek imtiyazlara uygun geçerli veya güncel kontrol pilotu sertifikasına sahip olmalıdır.

Kıdemli kontrol pilotları (FIE) yetenek testi, yeterlilik kontrolü veya yetkinlik değerlendirmesinin hava aracı üzerinde icra edildiği durumlarda, söz konusu hava aracında sorumlu pilot (PIC) olarak uçabilme yeterliliğine sahip, ilgili mevzuatlarda belirtilmiş nitelikleri ve tecrübe gereksinimlerini karşılayan kişiler arasından seçilirler.



Kıdemli kontrol pilotluğu için başvuran aday son üç yıl içerisinde ilgili mevzuatlara göre tanzim edilmiş lisanslarından, yetkilerinden veya sertifikalarından herhangi birinin askıya alınması, sınırlandırılması veya iptali de dahil olmak üzere, Genel Müdürlük mevzuatı, EASA Temel Regülasyonu ve Uygulama Kurallarına riayet edilmemesinden dolayı hiçbir yaptırıma tabi tutulmamış olmalıdır.

Genel Müdürlük tarafından gerekli görüldüğünde kıdemli kontrol pilotu; Genel Müdürlükdenetçi kontrol pilotu gözetimi altında yetenek testi veya yeterlilik kontrolünün icrası esnasında bir ön değerlendirmeye tabi tutulabilir. Adayların ilk yetkilendirilmesinde, adayın, Genel Müdürlük tarafından düzenlenen ve içeriği aşağıda belirtilen en az bir günlük bir kıdemli kontrol pilotu kursuna katılması gereklidir. Bu kurs veya seminer sonrasında adaya kıdemli kontrol pilotluğu yetki belgesi düzenlenebilir.

- a) Kurs öncesi kendi kendine çalışma,
- b) Mevzuat,
- c) Kıdemli kontrol pilotunun rolü,
- ç) Bir kontrol pilotunun değerlendirilmesi,
- d) Ulusal idari gereklilikler.

Yetki geçerliliği, kontrol pilotu sertifikasının geçerliliğini aşmamalıdır ve hiçbir şekilde 3yıldan uzun olmamalıdır. Genel Müdürlükçe uygun görülmesi durumunda, bu yetki temdit edilebilir

6- KONTROL PİLOTLARININ STANDARDİZASYONU

Kontrol pilotları teste tabi tutulacak adayın almış olduğu eğitim safhalarına hâkim olmalı, adayın eğitim gördüğü OEO onaylı el kitaplarının mevzuata uygun hazırlanmış olduğunu kontrol etmeli ve adaya verilen eğitim safhalarına uygun hazırlanmış ve Genel Müdürlükçe onaylanmış bir Yetenek Testi Formu kullanmalıdır.

Kontrol pilotluğu sertifikası için başvuran adayların yetkili otorite tarafından düzenlenen ya da otorite tarafından yetki verilen bir OEO'da onaylı bir standardizasyon kursuna katılmaları gerekir. Standardizasyon kursları FE, FIE için teorik ve uygulamalı eğitim olarak bölünmüş şekilde ve en az 2 gün planlamalıdır.

Genel Müdürlük veya onaylı eğitim organizasyonu, kontrol pilotu adayı için standardizasyon kursu sonrasında ilave eğitim gerekip gerekmediğini belirlemeli, yeterli seviyede değilse yetkinlik değerlendirmesi talebinde bulunmalıdır. Standardizasyon kursu teorik kısmının içeriği aşağıdaki gibi olmalıdır;

Yeterlilik kontrolleri ve yetenek testlerinin rol oynanarak yapıldığı uygulamalı eğitimler ilk yetkilendirme için geçerli olup, en az aşağıdakileri kapsamalıdır;

Talep edilen pilot yetkisine yönelik yapılacak testle ilgili bilgiler ve bu testin yönetimi,



Söz konusu test veya kontrollerin idari prosedürlerine ilişkin bilgi.

İlk kontrol pilotu yetkisi için başvuruda bulunan adaya verilecek uygulamalı eğitim, eğitimi veren uygun kategorideki bir kontrol pilotu gözetiminde ve uygun bir tipte, en az iki yetenek testi veya yeterlilik kontrolünün, kontrol pilotu rolünde icrası esnasında ilgili kontrole ilişkin uçuş öncesi brifing, testin yürütülmesi, teste giren adayın değerlendirilmesi, uçuş sonrası brifing ve belgelerin doldurulması hususlarını içerecek şekilde yapılmalıdır.

Bir kontrol pilotluğu yetkisinin, diğer tiplere genişletilebilmesi için yeni tipte ilave uygulamalı eğitim gerekebilir. Başvuruda bulunan adaya verilecek uygulamalı eğitim öğretmen tarafından rol oynanarak yapıldığı en az bir yetenek testi veya kontrolün icrası esnasında ilgili kontrole ilişkin, uçuş öncesi brifing, testin yürütülmesi, teste giren adayın değerlendirilmesi, uçuş sonrası brifing ve belgelerin doldurulması hususlarını içerecek şekilde yapılmalıdır. Sonrasında Genel Müdürlükçe görevlendirilecek kontrol pilotu tarafından Kontrol Pilotu Kabul Testine girer.

7. KONTROL PİLOTU YETKİNLİK DEĞERLENDİRMESİ

Standardizasyon/tazeleme kursunu başarı ile tamamlamasının ardından, Genel Müdürlük tarafından yazılı sınava tabi tutulur. Her adayın başvurduğu yetki/yetkiler ile ilgili soruları içeren bir yazılı sınava ve uçuş kayıtlarını incelemeyi içeren bir uygulamalı sınava girerek bu sınavların her birinden %75 başarı sağlaması gerekmektedir.

Kontrol pilotu adaylarının yetkinlik değerlendirmeleri, Genel Müdürlükçe ilgili kontrolü yapmak üzere görev verilen kontrol pilotları tarafından Genel Müdürlük tarafından yayımlanan kontrol pilotluğu yetkisi başvuru ve yetkinlik değerlendirme formuna göre yapılır.

Kontrol pilotu yetenek testi veya yeterlilik kontrolüne giren bir aday rolünde, kontrol pilotu adayı ile kontrol uçuşuna katılarak, kontrol pilotu adayının yetkinliğini değerlendirir.

Kontrol pilotu adayından, ilgili yetenek testi veya yeterlilik kontrolüne ait test formuna göre testi yönetmesi beklenir. Bu kontrol uçuş öncesi brifing, yetenek testi/yeterlilik kontrolünün yürütülmesi ve teste/kontrole giren adayın değerlendirilmesi, uçuş sonrası brifing ve belgelerin doldurulması hususlarını içerecek şekilde olmalıdır.

Kontrol pilotu adayı, adaya kontrol uçuşuna hazırlanması için yeterli zaman ve imkânı vermeli ve uçuş öncesi brifing yapmalıdır. Brifing şunları içermelidir;

- a) Kontrol uçuşunun amacı,
- b) Lisans ve kimlik kontrolü,
- c) Adaya soru sorma serbestliğinin olduğunun belirtilmesi,
- ç) İşletme el kitabı gibi takip edilecek operasyon usullerinin belirtilmesi,
- d) Meteoroloji değerlendirmesi,
- e) Kontrol pilotu adayı ve adayın, yetki ve sorumlulukları,
- f) Adaydan yapması beklenenlerin açıklanması,



g) Değerlendirmeye tabi maddelerin içeriği,

ğ) R/T kullanımı, acil durumlarda aday ve kontrol pilotunun hareket tarzları,

h) Uçuş planı gönderme gibi idari usuller.

Kontrol pilotu adayı, aday ile gerekli iletişim seviyesini korumalıdır. Adaya net talimatlar verilmesi, uçuşun güvenli bir şekilde yapılması sorumluluğu, gerektiğinde kontrol pilotu adayının müdahalesi, ekranların kullanımı, ATC talimatlarına uyma ve niyetin kolaylıkla anlaşılır şekilde iletilmesi, pas geçme gibi müteakip gelişebilecek olaylar için, adayın zamanında yönlendirilmesi, kısa, gerçekçi ve dikkat çekmeyecek şekilde notlar tutma. gibi kontrol uçuşu ayrıntılarına uymalıdır.

Kontrol pilotu adayı yaptığı değerlendirmede, ilgili test veya kontrole ilişkin belirlenen uçuş testi toleranslarını esas almalıdır ve adaydan gelen sorular, testin ve başarısız olan bölümlerin sonuçlarının verilmesi ile başarısızlık nedeninin açıklanması gibi noktalara dikkat etmelidir.

Kontrol pilotu adayı uçuş sonrası adil, tarafsız ve gerçekçi ögelere dayanan bir uçuş sonrası briefing yapabilme yetkinliğini kontrol pilotuna göstermelidir. Briefing, adaya hatalardan kaçınma ve bunları düzeltme konusunda tavsiyelerde bulunma, tespit edilen diğer eleştiri noktalarından bahsetme ve adaya yardımcı olabileceği düşünülen diğer tavsiyeleri sunma konularını içermelidir.

Kontrol pilotu adayı, ilgili kayıtları doğru bir şekilde tamamlayabildiğini göstermelidir. İlgili test veya kontrol formu, lisans üzerinde yapılacak işlemler, başarısızlık bildirimleri ile ilgili kayıtları tutarak, belgelemelidir.

Kontrol pilotu adayı, göreviyle ilgili mevzuat hakkında yeterli bilgiye sahip olduğunu kontrol pilotuna göstermelidir.

8. KONTROL PİLOTLUĞU SERTİFİKALARI, SERTİFİKALARININ GEÇERLİLİK SÜRESİ, TEMDİDİ VE YENİLENMESİ

Kontrol pilotluğu için başvuruda bulunan adayların;

a) Başvuru tarihinden önceki bir yıl içinde kontrol pilotu standardizasyon kursunu ve sınavını başarı ile tamamlamaları,

b) Genel Müdürlüğün görevlendirdiği bir kontrol pilotu tarafından yapılan yetkinlikdeğerlendirmesinde başarılı olmaları gerekmektedir.

Kontrol Pilotluğu yetkilerinin geçerlilik süresi 3 yıldır.

Yetkinin temdidi için, yetkisinin geçerlilik süresinin son yılında otorite tarafından düzenlenen yada yetkili onaylı bir eğitim organizasyonunda bir kontrol pilotu tazeleme seminerine katılması ve Genel Müdürlüğün yetkilendirmiş olduğu kontrol pilotu ile yetkinlik değerlendirmesinde 01.00 saat uçuş yapılması gerekir.

Kontrol pilotluğu sertifikasının geçerlilik süresinin sona ermesi halinde adayların imtiyazlarına yeniden sahip olabilmeleri için, otorite tarafından düzenlenen yada yetkili onaylı bir eğitim organizasyonunda kontrol pilotu tazeleme seminerine katılması ve Genel



Müdürlüğün yetkilendirmiş olduğu kontrol pilotu ile yetkinlik değerlendirmesinde 01.00 saat uçuş yapılması gerekir.

Temdit için başvuran bulunan adayın birden çok kontrol pilotu kategorisinde imtiyazlara sahip olması durumunda, adayın sahip olduğu kontrol pilotluğu sertifikası kategorilerden biri için SHT-UPL Talimat gerekliliklerini karşılaması durumunda, sahip olduğu kontrol pilotluğu imtiyazları birleştirilerek temdit edilir.

Kontrol pilotunun yetkisi, kontrol pilotluğunun gerektirdiği şartlardan en az birinin kaybedilmesi halinde sona erer.

Kontrol Pilotları Genel Müdürlük tarafından aynı anda birden fazla kategoride kontrol pilotluğu için yetkilendirilebilir.

9- YETENEK TESTLERİNİN, YETERLİLİK KONTROLLERİNİN VE YETKİNLİK DEĞERLENDİRMELERİNİN İCRASI

Kontrol pilotları yetenek testlerini, yeterlilik kontrollerini ve yetkinlikdeğerlendirmelerini icra ederken:

a) Adaylarla herhangi bir dil engeli olmaksızın iletişim kurabilmeli,

b) Adayın; bir lisans veya yetkinin tanzimi, temdidi ya da yenilenmesi amacıyla yetenektetine, yeterlilik kontrolüne veya yetkinlik değerlendirmesine girebilmesi için bu ilgili mevzuatlarda öngörülen tüm nitelik, eğitim ve tecrübe gerekliliklerini karşıladığını teyit etmeli,

c) Adayı, eğitimi ve uçuş tecrübesi ile ilgili olarak eksik, tutarsız veya yanlış bilgilervermesinin sonuçları hakkında bilgilendirmelidir.

Yetenek testinin, yeterlilik kontrolü ya da yetkinlik değerlendirmesinin tamamlanmasındanardından kontrol pilotu, testin sonucunu adaya bildirmelidir. Adayın testte kısmen başarılı olması yada başarısız olması durumunda, 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.

Temdit, yenileme işlemlerinde başarısız olan kontrol pilotu, müteakip testte tümüyle başarılı oluncaya kadar yetkisinin imtiyazlarını kullanamayacağını bilinmelidir. Kontrol pilotu ilave eğitim gerekliliklerini de belirtmeli ve sonuçlara itiraz hakkına sahip olduğunu açıklamalıdır

Kontrol pilotları tarafından icra edilen tüm yetenek testlerine, yeterlilik kontrollerine ve yetkinlik değerlendirmelerine ve bunların sonuçlarına ilişkin kayıtlar beş yıl boyunca muhafaza edilir.

Kontrol pilotları, talep edilmesi halinde, kontrol pilotluğu yetkisinden sorumlu olan yetkili otoriteye ya da adayın lisansından sorumlu olan yetkili otoriteye tüm kayıtları, raporları ve gözetim faaliyetleri için gereken diğer bilgileri sunarlar.



Adaya yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün imzalı raporunu vermeli ve söz konusu raporunun kopyalarını adayın lisansından sorumlu olan yetkili otoriteye ve kontrol pilotu sertifikasını tanzim etmiş olan yetkili otoriteye, vakit geçirmeksizin sunmalıdır.

Bu rapor aşağıdakileri içerecektir:

Kontrol pilotunun, adaydan tecrübesi ve eğitimi konusunda bilgi aldığını ve tecrübe ve öğrenimin bu ilgili mevzuat kapsamındaki ilgili gerekliliklere uygun olduğuna dair beyan

Gerekli tüm manevraların ve egzersizlerin tatbik edildiği ve gerekli hallerde sözlü sınavının tamamladığını gösterir teyit.

Varsa başarısız olunan konularda, kontrol pilotu bu değerlendirmeye ilişkin sebepleri kayıt altına alacaktır

Test, kontrol veya yetkinlik değerlendirmesinin sonucu,

10. UÇUŞ KONTROL PİLOTLARINA MAHSUS İMTİYAZ VE KOŞULLAR

ÇHHA için kontrol pilotu imtiyazları aşağıdakileri icra etmektir:

(1) Kontrol pilotunun, en az 200 saatlik uçuş öğretmenliği tecrübesini içerecek şekilde, ÇHHA lisansı tanzimine yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri; (FE)

(2) Kontrol pilotunun uçuş öğretmenliği yetkinlik değerlendirmesi yapabilmesi için, en az 75 saat uçuş öğretmenlik eğitimini içeren en az 250 saat öğretmenlik uçuşuile toplamda 500 uçuş saatini tamamlamış olması gerekmektedir. (FIE)

Planör ve Balon FE mahsus imtiyaz ve koşullar SHT-SFCL ve BFCL de düzenlenmiştir.

11. UÇUŞ ÖNCESİ, SONRASI BRİFİNG İÇERİKLERİ, YETENEK TESTLERİNİN, YETERLİLİK KONTROLLERİNİN VE YETKİNLİK DEĞERLENDİRMELERİNİN İCRA EDİLMESİ, METOTLARI VE İÇERİĞİ İLE BUNLARIN DOKÜMANTASYONUNUN VE RAPORLAMASININ YAPILMASI

Brifingin gayesi; pilot/pilot adaylarına, kendilerinden ne beklendiğinin tam olarak anlatılmasıdır. Bu kapsamda; uçulacak her görev için, icra edilecek hareketler, brifingde anlatılır. Hava aracının uçuş öncesi kontrolleri yapılarak, bakım, uçuş formu imzalanır.

Uçuşa başlamadan önce her organizasyon operasyonda görevli tüm aktörlerin katıldığı genel brifing düzenler. Günlük uçuş programının, operasyon planlamasının, olası acil durum tekrarlarının, meteorolojinin, NOTAM bilgilerinin, günlük görevlendirmeler ile birlikte spesifik tüm bilgilerin sunulduğu genel brifinge katılım zorunlu olup, katılmayan uçucuların günlük operasyon ve uçuş planlamaları iptal edilir.



Her uçucu, uçuş için gerekli tüm normal ve acil durum bilgisine sahip olacak, görev/eğitim durumuna göre harita, GPS ve S/S kolaylıkları ile ilgili yardımcı malzemeleri, kalkış ve iniş meydanları ile yol boyu hava durumunu ve NOTAM inceleyerek planlamayı yapacak ve ilgili formatları alacaktır.

Kontrol ve eğitim uçuşlarında uçuş öğretmeni, kontrol pilotu uçuşuna çıkmadan önce pilot/pilot adayına görevin amaçları, yapılacak işlemler ve uygulanacak yöntemler üzerinde briefing yapar. Briefing zamanı görevin tipine ve uçuş şartlarına göre saptanır.

Uçuş öncesi briefinge başlamadan önce, öğrencinin geçmiş deneyimi bilinmesi eğitim veya kontrol uçuşunun sağlıklı değerlendirilmesine katkı sağlar. Adaya ait eğitim dosyası ve aday eğitmeni ve logbook size önemli bir referans olur.

Hava aracı başında uçuştan hemen önce yapılan kanat briefinglerin de adaya devamlı sorular sorarak, adayın briefinge aktif olarak katılmasını sağlayacaktır. Briefinglerde, uçuştaki beklenti adaya deklare edilecek ve verilecek talimatların SOP uygun aday tarafından uygulanması gerektiği ifade edilecek ve mutlaka görevin uçuş planlaması yapılacaktır.

Not: Kontrol / Eğitim uçuşlarında zamanın daha etkin kullanımı kapsamında, görevlerin birleştirilmesi ihtimali varsa briefing yapılırken görev içeriği ve görevlerin birleştirilmesi hususu detaylı bir şekilde işlenecektir.

HAVA ARACI KONTROLÜ

Kumandaları adaya verme veya kumandaları kendiniz alma kararı tamamen tecrübeye dayanır. Profesyonel uçuş eğitmeni durumsal farkındalığını her an muhafaza eder ve uçuş emniyetinin tehlikeye atılmasına hiçbir zaman müsaade etmez.

Bir hava aracında bir testi yürütürken Kontrol Pilotu ve Adayın, özellikle de gerçek veya simülasyon acil durumlarına ilişkin rolleri açıkça tanımlanmalıdır. Uçuş testleri için, hava aracının kontrolünün kimde olduğu daima açıkça belirtilmelidir. Aday ile birlikte Kontrol Pilotunun mutabık olduğu durumlar haricinde, Kontrol Pilotu sorumlu pilot olacaktır.

ADAY İLE UÇUŞ ÖNCESİ BRİFİNG

Bir Kontrol Pilotu, dil engeli olmadan aday ile etkili bir ilişki kurmak için kişiler arası iletişim becerilerini uygulayabilmelidir. Kontrol Pilotu, iyi ses iletişim alışkanlıklarını akılda tutmalıdır, mesela:

- Adaya kesin talimatlar verilmelidir,
- Açık bir şekilde telaffuz edilmelidir,
- ATC ile birlikte hareket etme ve kısa ve kolay anlaşılır hedefler verilmelidir,

Sözlü sınav, tüm uygulama testi boyunca devam etse de kontrol pilotu, değerlendirmenin uçuş bölümünde soru sorarken uçuş emniyetini tehlikeye atabilecek dikkat dağıtıcı diyalogdan kaçınmalıdır.



Kontrol pilotu adayı, adaya kontrol uçuşuna hazırlanması için yeterli zaman ve imkânı vermelidir. Briefing şunları içermelidir:

- a) Kontrol uçuşunun amacı,
- b) Lisans ve kimlik kontrolü,
- c) Adaya soru sorma serbestliğinin olduğunun belirtilmesi,
- ç) İşletme el kitabı gibi takip edilecek operasyon usullerinin belirtilmesi,
- d) Meteoroloji değerlendirmesi,
- e) Kontrol pilotu adayı ve adayın, yetki ve sorumlulukları,
- f) Adaydan yapması beklenenlerin açıklanması,
- g) Buzlanma ve bulut alt tavanı gibi benzetilmiş meteorolojik durumlar,
- ğ) Ekranların kullanımı,
- h) Değerlendirmeye tabi maddelerin içeriği,
- ı) Mutabık kalınan uçak operasyon süratleri, yatış açısı ve yaklaşma miniması gibi diğer parametreler,
- i) R/T kullanımı,
- j) Emercensi gibi durumlarda aday ve kontrol pilotunun hareket tarzları,
- k) Uçuş planı gönderme gibi idari usuller.

Kontrol pilotu, aday ile gerekli iletişim seviyesini korumalıdır ve aşağıdaki kontrol uçuşunda ayrıntılarına uymalıdır:

- a) Adaya net talimatlar verilmesi ihtiyacı,
- b) Uçuşun güvenli bir şekilde yapılması sorumluluğu,
- c) Ekranların kullanımı,
- ç) ATC talimatlarına uyma ve niyetin kolaylıkla anlaşılır şekilde iletilmesi,
- d) Pas geçme gibi müteakip gelişebilecek olaylar için, adayın zamanında yönlendirilmesi,
- e) Kısa, gerçekçi ve dikkat çekmeyecek şekilde notlar tutma.

DEBRİFİNG

Debriefinglerin uçuştan hemen sonra yapılması esastır.

Uçuş sonrası yapılan kontrol/eğitimle ilgili hatalar ve aksaklıklar anlatılarak, bir sonraki kontrol / uçuşta bu hata ve aksaklıkların ortadan kalkması sağlanır.

Yapılan kontrol uçuşları ve diğer eğitim uçuşları ile ilgili uçuş kıymetlendirme fişleri ve uçuş dosyası, debriefingde belirtilen hususlar çerçevesinde doldurulur ve pilot/pilot adaylarına imzalatılır.

Debriefing ile ilgili yaygın iki yanlış anlayış en baştan giderilmelidir. İlk olarak, tüm değerlendirme ile birlikte, debriefing, notlandırma işleminin değil öğrenme sürecinin bir



adımıdır. İkinci olaraksa debriefingın içerik olarak olumsuz olması gerekliliği yoktur; kötünün yanında iyi de göz önünde bulundurulur.

Debriefing adayın performansını artırmalı, çalışmak ve üzerine koymak için yapıcı bir şeyler de vermeli, performanslarını artırmak adına yönlendirme ve rehberlik sağlamalıdır.

Etkin Debriefing sizin adayın gurur, tanınma ve başkaları tarafından kabul görme ihtiyacına olan saygınızı yansıtır. Asla saygınlığı ve bireyselliğin önemini ihmal etmemelisiniz. Alay etmek, sinirlenmek ya da öğrencinin hareketleriyle dalga geçmenin debriefingde yer yoktur.

Kontrol pilotu uçuş sonrasında görevle ilgili olan debriefing sırasında da uçuşta yaşanan hataları izah edecek ve bu hataları daha sonra nasıl yapılmayacağı konusunda adaya yeterli bilgiyi verecektir. Debriefing esnasında paylaşılan bu bilgileri uçuş kıymetlendirme fişine / kontrol formuna yazarak kayıt altına alacak şekilde tamamını dolduracaktır.

TESTİN YÜRÜTÜLMESİ

Kontrol Pilotu Davranışı:

Kontrol Pilotu, adayın kendi kabiliyetlerini tam olarak göstermesini sağlamak için hem test öncesinde hem de sırasında samimi ve rahat bir ortamın geliştirilmesini teşvik etmelidir. Dostça ve rahatlatıcı bir atmosfer yaratmalı ve uçuş emniyetini ön planda tutmalıdır. Kontrol esnasında olumsuz ve rahatsız edici bir yaklaşım sergilememelidir. Uçuş esnasında olumsuz vücut dili kullanmamalı, olumsuz yorum, eleştiri yapmamalı, tüm değerlendirmeleri uçuş sonrası briefingine bırakmalıdır.

Bir Adayın test koşullarındaki performansı, genellikle sinirsel gerginlikten etkilenir, ancak Kontrol Pilotu, samimi ve sempatik bir tutum sergileyerek dengeyi düzeltebilir. Briefing sırasında aceleyle öneri yapmaktan kaçınılmalıdır ve Aday, her bölümün sonunda istedikleri kadar soru sormaları konusunda teşvik edilmelidir. Bu aşamada anlaşılır ve sakin talimatlar, yalnızca Adayın rahatlamasına yardım etmez, ancak aynı zamanda testin sorunsuzca ve gereksiz gecikme olmadan ilerlemesini sağlar.

Kontrol Pilotları, en çok tekrarı yapılan veya başarısız olunan test maddeleri veya bölümleri ile ilgili bilgi eğitim kurumunun yetkililerine bilgi vererek ATO'lar/DTO'lardaki tüm eğitim ve uçuş talimatının geliştirilmesinden sorumludur. Ayrıca, testler sırasında iyi havacılık ve uçuş disiplini sergileyerek hava emniyeti standartlarının korunmasına ve mümkün olduğu takdirde geliştirilmesine yardım etmelidirler.

Testin Amacı:

Adayın, talep ettiği lisans veya yetki ile uyumlu gerekli bilgi, beceri seviyesini edindiğini veya koruduğunu uygulamalı gösterim vasıtasıyla belirlemektir. Aday, ilgili lisanslandırma mevzuatına uygun kontrol formu ekine göre hem normal hem de normal olmayan operasyonlarda hava aracının sevk ve idaresinde yetkinlik göstermelidir.

Tüm kontroller, aşağıdaki temel olay dizisini içermelidir:



1. Test Yönetimi
2. Uçuş öncesi Brifing
 - A. Kontrol Pilotu Brifingi
 - B. Aday Brifingi
 - C. Yerde Sözlü Sınav
3. Test Maddeleri
4. Değerlendirme
5. Uçuş Sonrası Brifing
6. Kayıtlar

Test Yönetimi

Kontrol Pilotu, test için Kontrol Pilotu olarak görevlendirildiğinde adayın yetkili makamına uygun bildirimde bulunmalıdır. Test için uygulanabilir usulleri belirlemek için talep eden organizasyon tarafından talep ile birlikte gönderilen, “*Kontrol Pilotları İçin Ön Hazırlık Formu*” nu incelemesi gerekmektedir.

Kontrol pilotu, uçuş kontrolüne hazırlanması için adaya yeterli zamanı vermelidir. Ancak bu süre bir saati aşmamalıdır.

Kontrol pilotu, kontrol uçuşu esnasında adayın yapması gereken her bir uçuş hareketine yeterli zamanı ayırarak, tüm uçuş hareketlerinin yapılabilmesi için hava koşullarını, trafik durumunu, ATC gereksinimlerini ve yerel prosedürleri göz önüne alarak planlama yapmalıdır.

Kontrol pilotu, bir kontrolden önce hava aracı veya simülatörün, o kontrolde aranacak hususları gerçekleştirmeye uygun olup olmadığını tespit eder. Yetenek testi ve yeterlilik kontrollerinde, sadece Genel Müdürlük tarafından onaylanan hava aracı ve simülatörler kullanılır.

Kontrol uçuşu, hava aracı uçuş el kitabı (AFM), uçağın işletme el kitabı (OM) ve işletmenin eğitimler için hazırlanmış standart operasyon usulleri (SOP) ile uyumlu olarak yürütülür.

Kontrol uçuşu, onaylı eğitim organizasyonunun bu Talimat gereklerine uygun olan ve Genel Müdürlükçe onaylanmış eğitim el kitaplarında belirtilen limitler dahilinde yapılır.

Uçuş kontrolünün bir uçuş senaryosuna göre olması istenir. Buna göre kontrol pilotu, adayın kafasını karıştırmayacak ve uçuş emniyetini aksatmayacak şekilde senaryolar uygulatır.

Kontrol pilotu, kontrol esnasında uçuş sonu brifinginde kullanılmak üzere değerlendirme kaydı tutar.

ATC, uçuş öncesi brifingde planlanan senaryodan farklı talimatlar verdiğiğinde, kontrol pilotu oluşabilecek değişikliklere karşı esnek olmalıdır.

Planlanan kontrole göre bazı değişikliklerin ortaya çıkması halinde kontrol pilotu, adayın bu değişiklikleri anladığından ve kabul ettiğiinden emin olmalıdır. Aksi takdirde, uçuş kontrolü sonlandırılır.

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.

Kontrol pilotunun inisiyatifi dahilinde, 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.

Kontrol pilotu kontrol uçuşu esnasında uçuşu gözlemler ve uçuşun herhangi bir aşamasında adaya yapması gereken hareketleri, bir sonrası hareket serisini kesinlikle komut olarak vermez. Mutlak bir sükûnet ile adayın uçuşta yalnız olduğu simüle edilir ve onun doğru inisiyatif kullandığı ile özgüven kazanıp kazanmadığı gözlemlenir. Adayın toleranslar dahilinde yaptığı hataları gözlemler, hatayı fark etme anı ve tekrar edip edilmediği değerlendirilir. Gerektiği durumlarda, sık olamamak kaydıyla doğru olan uygulama gösterilir ve adayın yaklaşımı gözlemlenir.

Bu aynı zamanda adayın uçuş öğretmenin Öğretmenlik Standartlarının uygunluğunun değerlendirilmesi açısından önemlidir. Adayın uçuşta sergilediği SOP uygun olmayan hareketler kontroldeki adaydan veya öğretmeninden kaynaklı olup olmadığı kontrol pilotu tarafından not edilmeli, uçuş öğretmeni tarafından yetiştirilen diğer öğrenciler üzerinde de aynı uygunsuzlukların sergilenip sergilenmediği gözlemlenmelidir. Gerektiğinde bu tespitler Eğitim Müdürü veya uçuş öğretmeni ile paylaşılmalıdır.

Kontrol pilotu adayın yaptığı hatalı manevraları tolerans sınırlarına kadar bekler ve hatanın emniyet sınırlarını aşmadan büyümesi ile birlikte adayın fark etme zamanını değerlendirir. Adayın yaptığı hataların değerlendirilmesi yapılır iken, aday üzerinde objektif etki bırakmanın sonraki manevralardaki başarı oranına etkisi öngörülmalıdır.

Adayın uçuşta yaptığı hataların toleransların dışına çıkması durumlarında aday uyarılır. Adayın uçuşta SOP uygun hareket etmesi beklenir ve farklı bir eylem gözlemlenmez ise herhangi bir konuşma yapılmaz adayın inisiyatif kullanarak hava aracını sevk ve idare etmesi beklenir. Kontrol uçuşta adayın heyecanlanması veya panik halinde olması durumlarında onu sakinleştirecek ses tonu ile cevap verilir.

Kontrol uçuşu esnasında herhangi bir hatalı manevra veya sert kumanda kullanımı tespit edildiğinde aday uyarılır ve bu hataların kontrol stresi veya heyecandan kaynaklı olup olmadığı değerlendirilir, söz konusu hataların düzeltilmesi beklenir, uçuşun devamında ısrar ile hatalı manevra veya sert kumanda kullanımları devam ettiğinde,

Gerekli bilgi seviyesine ulaşamadığı tespit edildiğinde,

Manevrada uçuş emniyeti, bir kural veya yönergede belirtilen usullerin ihlali, zayıf havacılık nosyonu tespit edildiğinde,

Gerekli seviyede uçuşa hakimiyet sergilenmediği ve/veya emniyet açısından mutlak riskli pozisyonlarda kontrol pilotu tarafından kumandalara müdahale edilmek zorunda kalındığında, adayın kontrol uçuşuna devam edilmesine müsaade edilmez ve kontrol pilotu hava aracını emniyetli bir şekilde indirir, kontrolü kaldı şeklinde sonlandırır.

Aynı kontrol pilotu, başarısız olan bir adayı, söz konusu kişinin yazılı talebini almadan yeniden kontrole tabi tutmamalıdır.

GÖZETİM ALTINDA UÇUŞ

Kontrol pilotu tarafından yapılan safha kontrollerinde adayın ilk yalnız uçuşu durumunda, adaya kontrolü yapan kontrol pilotu tarafından gözetim altında yalnız uçuş uygulanır.

Bilindiği üzere, eğitim programında kumandaların basit, devamlı tesirler, düz uçuş, dönüş, perdövites konularını kapsayan hava hareketleri ve meydan turu ilk safha uçuş



eğitimi olarak adlandırılır ve bu safha sonrasında aday ilk meydan turu safha kontrol uçuşuna çıkartılır. İlk safha kontrol uçuşunda başarılı olan aday meydan turu yalnız uçuşu yaptırılır. İlk safha yalnız uçuşu adayın gelişimi ve özgüven kazanması için önemlidir. İlk yalnız uçuşu sonrasında ileri safha uçuş eğitimleri planlanmalıdır. İlk safha kontrol uçuşu ve yalnız tecrübesi verilmeyen adayların ileri safha uçuş eğitimlerinde kavrama ve hata yapma olasılıkları yüksektir.

İlk safha yalnız uçuş kontrolünü başarı ile tamamlayan adaya uçuşta verilen görev ve talimatlara uyacağı ve uçuş disiplinsizliği yapmayacağına dair taahhüt okutulur ve imzalatılır.

Adaydan ilk yalnız uçuşunda emniyetli kalkış, meydan turu ve emniyetli iniş yapması istenir. Aday yalnız uçuşa gönderilmeden evvel aşağıdaki hususlardan emin olmalıdır.

Aday yalnız uçuş öncesi acil durumlar ile ilgili sözlü başarı sergilediğinden, sınav ve uygulamalı emergency yaptırıldığından,

Gerekli teorik bilgi seviyesine ulaştığından,

Hava / yer iletişimini sağlayacak el telsizi bulunması ve faal olduğundan,

Meteorolojik şartlar VMC olduğundan,

Yerdeki hareketlerde, tüm çeklist uygulamalarında, yerde ve havada trafiğin yoğun olduğu bölgelerde uçuş planlamasında, kalkış ve inişlerde, trafiklerin takip edilmesinde, telsiz konuşma usullerinde bilinçli davranabilme becerisinde olduğundan,

Gerek yerde ve gerekse havada aniden değişebilen durum ve şartların değerlendirmesi, uyum sağlaması, en uygun hareket tarzını belirlemesi ve uygulamasından,

Uçağı emniyetle kontrol altında bulundurabilmesi için, kendi kapasitesini bilmesi, kapasitenin dışına çıkmaması, uygun hareket tarzını seçmesinden,

Bakış prosedürleri ve çarpışmadan kaçınma, trafiğin yoğun olduğu bölgelerde etraf kontrolüne daha fazla özen göstermesi, kaçınma için hava aracının performansını çok iyi bilmesi, görerek çevre kontrol tekniklerini en uygun şekilde kullanıyor olabilmesi, uçuşun tüm safhalarında telsiz konuşmalarını iyi değerlendirerek görerek şartlarda diğer trafikleri takip edebiliyor olmasından,

Uçuş disiplinine riayet anlamında, her türlü uçuculuk konumunda uçuş ile ilgili bütün havacılık kurallarını uygun yerde ve şekilde gerek kendini gerekse diğer unsurları tehdit etmeyecek şekilde tatbik edebilmesi ve bu kuralların dışına çıkmamasından,

Her durumda fizyolojik ve ruhsal olarak tam performansını göstermesi, uçucu sağlığını olumsuz yönde etkileyen faktörlerden uzak olması, iyi bir yer hazırlığı ile stres ve aşırı terleme sonucunda uçuş motivasyonunu kaybetmemesi, uyku ve beslenmesine özen göstermesi, sosyal yaşantısına dikkat etmesinden.

Adayın kontrol uçuşunda başarılı olması durumunda aynı gün ve aynı hava aracı ile adayın yalnız uçuşu yaptırılmalıdır. (Herhangi bir sebeple kazanılmış kontrol uçuşu sonrası yalnız uçuş yapılamaz ise uygun olan en kısa zamanda öğretmeni ya da kontrol pilotu ile bir sorti meydan turu uçularak adaya yalnız uçuş yaptırılır.)

Adaya yalnız uçuşa gönderilmeden evvel uçuş görevi ve yapması gereken işlemler ayrıntılı olarak izah edilir. Aday ile yapılan kontrol uçuşu dikkate alınarak, adayın yalnız uçuşunda spesifik olarak yapması veya yapmaması gereken hususlar anlatılır, telsiz komutlarına riayet etmesi istenir.

Uçuşta kontrol pilotu telsiz başında yalnız uçuşu gözlemler ve dinlemede kalır. Uçuşun herhangi bir aşamasında adaya yapması gereken hareketleri, bir sonrası hareket serisini kesinlikle komut olarak vermez. Telsiz başında mutlak bir sükûnetle adayın uçuşunu izler, adayın uçuş esnasında telsizden sorduğı sorulara kısa ve net cevaplar verir.

Adayın uçuşta yaptığı hataların toleransların dışına çıkması durumlarında telsiz ile



kısa ve net komutlar verir. Özellikle kalkış ve iniş esnasında yapılan hatalara zamanında olası kazaları önleyecek şekilde kısa ve net komutlar verilmelidir.

Adayın uçuşta SOP uygun hareket etmesi beklenir ve farklı bir eylem gözlemlenmez ise herhangi bir konuşma yapılmaz adayın inisiyatif kullanarak hava aracını sevk ve idare etmesi beklenir. Yalnız uçuşta adayın heyecanlanması veya panik halinde olması durumlarında onu sakinleştirecek ses tonu ile cevap verilir ve kısa öz komutlar ile yönlendirilir.

12. UÇUŞ KONTROLÜ ESNASINDA İNSAN PERFORMANSI VE LİMİTLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ, SINIRLANDIRMALAR

Uçak kazalarının % 70' i insan hatalarından kaynaklanmaktadır. Burada verilmeye çalışılan bilgi, adayı insan limitleriyle tanıştırmak, uçuş sırasında bunları gözlemlemesini ya da deneyimlemesini sağlamaktır. Özellikle pilotun karar verme mekanizmasına etki eden faktörleri anlamasında fayda vardır.

OKUMA HATASI

Okuma hatası genellikle; pilotun önündeki alet panelinin, yanal bir açıdan izleniyor olması neticesinde meydana gelir. Etkileri en çok; denge ve istikamet cayrosu yatış açıları ile alakalı olarak hissedilir. Benzer bir etki; yan yana oturuyor olmanın bir sonucu olarak hava aracının pozisyonunu ve referans noktalarının hava aracının burnuna göre olan konumlarında da oluşur. Unutulmamalıdır ki öncelikli öneme sahip olan, adayın ne gördüğüdür.

13. ADAYIN PERFORMANSININ DEĞERLENDİRİLMESİ İLE İLGİLİ TEMEL BİLGİLER

Aday, yetenek testinin ilgili tüm bölümlerini başarıyla tamamlamalıdır. Bölümlerdeki herhangi bir maddeden başarısız olması halinde, o bölümden başarısız sayılır. Birden fazla bölümden başarısız olması durumunda, adayın testin tümüne tekrar girmesi gerekir. Herhangi bir bölümde başarısız olan aday, sadece başarısız olduğu bölümden teste tekrar girer. Bir önceki denemede geçilen bölümler de dahil olmak üzere, tekrar girilen testin herhangi bir bölümden başarısız olunması halinde, adayın testin tümüne tekrar girmesi gerekir. Yetenek testinin ilgili tüm bölümleri altı ay içerisinde tamamlanmalıdır. İki denemede testin ilgili tüm bölümlerini geçemeyen adayların ilave eğitim almaları gerekir. Yetenek testine girilmesinde herhangi bir deneme sayısı sınırı bulunmamaktadır.

TESTİN İCRA EDİLMESİ

Aday yetenek testini sonlandırmayı talep ederse, sonlandırma gerekçesinin kontrol pilotu tarafından yetersiz görülmesi halinde, aday yetenek testinin tümüne en baştan girer. Testin, kontrol pilotu tarafından yeterli görülen sebeplerden dolayı sonlandırılması halinde, başka bir uçuşta sadece tamamlanmamış bölümler test edilir.

FE takdirinde olmak üzere, herhangi bir manevra ya da prosedür aday tarafından sadece bir defaya mahsus tekrar edilebilir. FE, adayın uçuş becerisi sergilemesinin tam bir test tekrarını gerektirdiğini uygun görmesi halinde, testi herhangi bir aşamada durdurabilir.

Adayın, sorumlu pilot işlevlerinin icra edilebildiği bir pozisyonda hava aracını uçurması ve testi başka bir ekip üyesi yokmuş gibi icra etmesi gerekir.



Aday, radyo seyrüsefer kolaylıklarının tanımlanması ve kimlik belirlenmesi de dahil olmak üzere, gereken tüm kontrolleri ve görevleri icra ettiğini FE'ye göstermelidir. Kontroller, testin yapıldığı uçağa ait kontrol listesi doğrultusunda tamamlanır. Teste ilişkin uçuş öncesi hazırlıkları sırasında adayın güç/performans ayarlarını ve hızları belirlemesi gerekir. Kalkışa, yaklaştırmaya ve inişe ilişkin performans verileri aday tarafından, kullanılan hava aracının işletme, uçuş el kitapları ve SOP uygun olarak hesaplanır.

FE, uçuş emniyeti bakımından veya diğer trafikleri olumsuz etkileyecek gecikmeye sebebiyet vermekten kaçınmak için müdahalenin gerekli olduğu durumlar haricinde, hava aracının operasyonunda rol alamaz.

DEĞERLENDİRME

Kontrol pilotu adayı, ilgili test veya kontrole ilişkin belirlenen uçuş testi toleranslarını esas almalıdır ve aşağıdaki noktalara dikkat etmelidir:

- Adaydan gelen sorular,
- Testin ve başarısız olan bölümlerin sonuçlarının verilmesi,
- Başarısızlık nedeninin açıklanması.

Adayın değerlendirilmesi

Kontrol pilotu, değerlendirme için aşağıdaki terimlerden birini kullanır:

a) Pass/Geçti; eğer aday gerekli seviyede bilgi, yetenek ve yeterliliği, lisans ve yetki için belirlenen uçuş test toleransları içinde kalarak sergilediyse verilir,

b) Fail/Kaldı; aşağıdakilerden biri sebebiyle başarısızlık ortaya çıktı ise verilir:

Türbülans ve ATC talimatlarını dikkate alarak kontrol pilotunun uygun gördüğü ilave toleransların üzerinde, aşağıda yer alan uçuş test toleransları aşıldı ise,

Test veya kontrolün amacı adayın hataları sebebiyle gerçekleşmedi ise,

Gerekli seviyede uçuşa hakimiyet sergilenmediği ve/veya emniyet açısından mutlak riskli pozisyonlarda kontrol pilotu tarafından kumandalara müdahale edilmek zorunda kalındığında, adayın kontrol uçuşuna devam edilmesine müsaade edilmez, kontrol sonlandırılır ve kontrol pilotu hava aracını emniyetli bir şekilde indirir, kontrolü kaldı şeklinde sonlandırır. Emniyet açısından mutlak riskli pozisyonlarda kontrol pilotu tarafından kumandalara müdahale edilmek zorunda kalınıp sonrasında kontrol sonlandırılmadığı ve adayın hava aracını kullanmasına müsaade edilmesi durumunda, testten kalan adayın uçuşla ilgili yorum yapmasına ve kontrol pilotunun verdiği karara itiraz etmesine fırsat verileceği unutulmamalıdır.

Fail/Kaldı durumunda OEO'nun eğitim el kitaplarında belirtilen usuller takip edilir. Bahsedilen usuller tamamlanmadan aday tekrar kontrole sevk edilmez. Adayın gireceği kontrol sayısında bir sınırlama yoktur. Bir kontrol kaybedildikten sonra tekrar kontrole girilecekse, kontrol bir önceki kontroldeki tüm konuları kapsar.

c) Partial Pass/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 geçtiolarak 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 başarısızolunan 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 gösterir ve bu maddenin birinci fıkrasının (b) bendinde yer alan hususlarda yetersizlik gösterirse, kısmen geçtiği kontrol maddesinde başarılı olsa da tüm test tekrar edilir. Partial Pass/Kısmen Geçti, ilgili yetenek testinin kriterlerine göre verilir.

ç) 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.

Uçulacak rota, çalışma alanı kontrol pilotu tarafından seçilir veya uygunluğu teyit edilir. Aday, uçuş planlamasından sorumlu olacak ve uçuşun icrası için tüm ekipman ve dokümantasyonun uçakta olduğundan emin olacaktır. Uçuş süresi en az 90 dakika olacaktır.

Aday, aşağıdaki becerileri sergilemelidir:

- (a) Uçağı limitleri dahilinde kullanmak;
- (b) Tüm manevraları düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;
- (c) İyi muhakeme ve havacılık kültürü sergilemek;
- (d) Havacılık bilgisini uygulamak ve
- (e) Bir usulün veya manevranın başarılı sonucundan şüphe duyulmayacak şekilde uçağın kontrolünü daima muhafaza etmek.

UÇUŞ TESTİ TOLERANSLARI

Türbülans durumu ile kullanılan hava aracının sevk ve idare nitelikleri ve performansı da göz önünde bulundurularak, aşağıdaki limitler uygulanır.

İrtifa Normal Uçuş ± 100 feet

Benzetilmiş motor arızası ile ± 150

İstikamet Normal Uçuş $\pm 10^\circ$

Benzetilmiş acil durum uygulamalarında / motor arızası ile ± 15

Test veya kontroldeki herhangi bir maddeyle ilgili minimum geçme seviyesinde gösterilen performans, kontrol pilotu tarafından diğer maddelerin değerlendirilmesine etki yapmamalıdır.



Kontrol pilotu, uçuş öncesi brifingde adaydan beklenenleri ve limitleri belirtmelidir. Bu limitler ilgili kuruluşun Genel Müdürlük tarafından onaylanmış eğitim el kitabında da yer almalıdır.

Bir test veya kontrol tamamlandığında veya yarım bırakıldığında, kontrol pilotu adaya uçuş sonu brifingi yapmalıdır. Kontrol pilotu, başarısız olarak tamamlanan kontrol uçuşu sonrasında, adaya başarısız olan kısımlara ait gerekçeleri, daha sonraki kontrollerde yardımcı olması amacıyla anlatmalıdır.

Uçuş sonu brifingi esnasında, kontrol pilotunun değerlendirmesi hakkındaki herhangi bir anlaşmazlık durumunda, anlaşmazlık konusu kontrol pilotu tarafından kontrol raporuna kaydedilerek kendisi ve aday tarafından imzalanır. Konu hakkında Genel Müdürlüğe bilgi verilir.

Bir test ya da kontrol uçuşu sonrası doldurulan test formları; kontrollerin onaylı eğitim organizasyonu bünyesinde yapıldığı durumda bu organizasyon tarafından, diğer durumlarda ise kontrolü icra eden kontrol pilotu tarafından, kontrol uçuşu tarihinden itibaren 10 iş günü içerisinde Genel Müdürlüğe gönderilir. Bu evrakların bir sureti kontrol pilotu tarafından 5 yıl süre ile muhafaza edilir.

NOT: İcra edilecek kontrol uçuşunda adayın verilen eğitimi eksiksiz aldığının anlaşılması, uçuş emniyet kültürü farkındalığının sergilendiği görülmelidir. Kontrol uçuşunda hava aracının emniyet kaideleri çerçevesinde kalkış ve inişini gerçekleştirdiği net olarak gözlemlenmeli kalkış ve inişte emniyeti riske atılarak hata yapılması durumunda kontrolbaşarısız olarak sonlandırılır.

Uçuşta hava hareketleri uygulamalarında toleranslar dahilinde yapılan hataların farkında olduğu ve düzeltmek adına aksiyon göstermesi beklenmelidir. Hava hareketlerinde yapılan hataların düzeltilmesi adına yapılan işlemlerin daha kusursuz olması adına adaya hatalarının kaynağı ve kumanda şekli sözlü ve uygulamalı gösterildiğinde adayın uygulamadaki tekrarında daha önce yaptığı hataların kaybolduğu gözlemlenmiş ise, kontrol pilotunun kanaati olumlu olarak değerlendirilmelidir.

Adayın kontrol uçuşunda yaşayacağı stres, heyecan ve gerginliğin daha önce yapmadığı hataları yapmasına sebep olabileceği unutulmamalıdır, aynı zamanda bu ruh halinden kaynaklı hataları yapmaması için kontrol pilotunun aday ile yapacağı uçuş öncesi brifing çok önemlidir.

Ayrıca adaya eğitim organizasyonunca teorik ve uygulamalı eğitiminde bir emek verildiği unutulmamalı, tüm gayret, emeğin ve adayın uçucu olması yönünde göstermiş olduğu şevk ve isteğin kaybolmaması için empatik bir yaklaşım ile kontrol uçuşu gerçekleştirilmesine gayret edilmelidir.

14. ONAYLI EĞİTİM ORGANİZASYONLARININ YÖNETİM SİSTEMİ

Onaylı eğitim organizasyonu yönetim sistemi aşağıdaki şartları taşımalıdır.

Sorumlu Müdürün doğrudan emniyete yönelik sorumluluklarını içeren ve açıkça belirlenmiş sorumluluk alanlarının tanımlandığı,

Organizasyonun emniyet ile ilgili genel felsefesi ve prensiplerini yansıtan emniyet politikasının tanımlandığı, uygulandığı,

Organizasyonun aktivitelerine göre belirlenmiş havacılık emniyet riskleri tanımlandığı, riski düşürmek için yapılan faaliyetler ve bu faaliyetlerin etkinliğinin doğrulanması da dahil olmak üzere, bu risklerin değerlendirilmesi ve yönetimini,



Personelin, görevlerini yerine getirebilmeleri için eğitimli ve yetkin tutulmasının sağlandığı,

Personelin, sorumlulukları hakkında bilinçli olmasını sağlamak dahil, tüm yönetim sistemlerinin dokümantasyonu ve bunların geliştirilmesine dair prosedürlerin bulunduğu,

Organizasyonun ilgili gerekliliklere uyumluluğunu izleyecek bir fonksiyon. Uyumluluk izleme, düzeltici faaliyetlerin efektif bir şekilde uygulandığından emin olmak için sorumlu müdüre sonuçları gösterecek bir geri bildirim sisteminin çalıştığı,

Mevzuatlarda bulunan tüm ek gereklilikleri, kapsayan bir yönetim sisteminin mevcut olduğu, uygulanır ve sürdürülebilirliğinin,

Yönetim sistemi, organizasyonda yürütülen faaliyetlerdeki tehlike ve riskleri göz önünde bulundurarak organizasyonun büyüklüğü, yürütülen faaliyetlerin yapısı ve karmaşıklığına uygun biçimde olduğu görülmelidir.

Kontrol pilotu bağlı bulunduğu veya test icrası için görevlendirildiği organizasyon yönetim sisteminin aktif olarak çalıştığını görmeli ve gerektiğinde sorgulamalıdır. Test operasyonu için işlemlere başladığı andan itibaren yönetim sistemine dahil olduğunu, o andan itibaren sistemde yaşanabilecek uygunsuzlukların bir parçası olduğunun bilincinde, olarak hareket etmek zorundadır. Genel Müdürlükçe yetkilendirilmiş bir yönetici pozisyonunda onaylanmış bir yönetim sisteminin aktif olarak çalıştığını görmelidir. Sorumlu Müdür, Eğitim Müdürü'nün bulunmadığı, SMS ve Uyumluluk İzleme sistemlerinin zafiyet gösterdiğinin tespiti durmalarında gerekli raporlamaları yapmak gerektiğinde testin iptal edilmesinden imtina edilmemelidir. Test için operasyona başladığı anda SMS sisteminde bir parçası olduğu unutulmamalıdır.

Aday ile ilgili gerekli eğitim belgelerine ve organizasyonun yönetim sistemine yönelik, test işlemlerini kapsayan ilave dokümantasyona ulaşmakta zorluk çekmemelidir. Adayın eğitimden sorumlu öğretmeni test öncesi gerekli bilgi ve belgeleri sunmalıdır.

Kontrol pilotuna veya kıdemli kontrol pilotuna ilgili kayıtları doğru bir şekilde tamamlandığı gösterilmelidir. Bu kayıtlar şunlar olabilir:

- a) İlgili test veya kontrol formu,
- b) Lisans üzerinde yapılacak işlemler,
- c) Başarısızlık formu bildirimini,
- ç) Kontrol pilotunun operatör yeterlilik kontrollerini de yürütme imtiyazına sahip olduğu durumlarda kuruluşun ilgili formları.

Kontrol pilotunun test esnasında hava aracında sorumlu pilot olarak bulunduğu ve uçuşun herhangi bir aşamasında meydana gelen olay sonrası sorumlu olduğu unutulmamalıdır. Ayrıca meydana gelen ciddi olay veya kaza sonrası uygulanacak SHY-13 ve SHT-Olay kapsamındaki sorumlulukların kendisinde olduğu, UEİM Başkanlığında yapılacak her türlü işlemin muhatabı olduğu, söz konusu işlemler sonrasında otorite tarafından verilecek tavsiye kaarları kapsamındaki yaptırımların muhatabı olduğu bilinmelidir. İdari yaptırım uygulanması durumunda ise kontrol pilotluğu yetkisinin askıya alınacağı ayrıca bilinmelidir.

SHT-OPS Uçuş Operasyonlarına Yönelik Usul ve Esaslar Talimatı BÖLÜM-ORO, BÖLÜM-NCO ve Balon Uçuş Operasyonlarına Yönelik Usul ve Esaslar Talimatı SHT-OPS-B Talimatlarında ilgili hava aracının işletimine yönelik uygulanabilir ayrıntılı işletim kurallarını belirtmektedir. Testleri yürüten Kontrol Pilotları, uçuş testini yürütmeye yönelik



uygulanabilir işletim kurallarını tam olarak bilmelidir. Kontrol Pilotları, Adayların, istenen lisans veya yetki için uygulanabilir olan hava operasyonları gerekliliklerini yeterli düzeyde bildiğini kontrol etmelidir.

15. KİŞİYE ÖZEL BİLGİLERİN KORUNMASI, SORUMLULUKLAR

Kontrol pilotu, sadece şahsi hazırlığıyla kalmayıp, kontrol uçuşu ile ilgili tüm hazırlıklara her yönüyle nezaret eder.

Kontrol pilotu, SHT-FCL / SHT-UPL Talimatının gereklilikleriyle uyumlu bir kontrol planlamalıdır. Sadece kontrol formlarında yer alan manevra ve usulleri, onaylı eğitim organizasyonunun standart operasyonusullerine(SOP) uygun olarak yaptırılmalıdır.

Kontrol pilotu, dostça ve rahatlatıcı bir atmosfer yaratmalı ve uçuş emniyetini ön planda tutmalıdır. Ancak her durumda aday ile diyaloglarında öğretmen, öğrenci çizgisi dışına çıkmadan, mesafeli hareket edilmelidir. Adayın teste olası başarısızlığının sebeplerinikontrol pilotu yaklaşımına bağlayacak ortam oluşmasına fırsat verilmemelidir. Uçuş öncesi, sonrası briefinglerde, uçuş esnasında, kokpit içerisinde adaya hitap şekline, zorunlu haller dışında adaylara dokunulması, temas edilmesi gibi davranışlardan kaçınılmalıdır. Testin başarısızlıkla sonuçlanması durumunda adayın başarısızlığını kabullenmeme gibi hallerde gerçekçi olmayan iddialarda bulunması ihtimaline fırsat verecek her türlü davranışlardan sakınılmalıdır.

Adayın teste başarısızlığını eğitim gördüğü organizasyona, uçuş öğretmene bağlaması durumlarında, olaya soğukkanlı yaklaşımla taraf olunmaksızın, organizasyonun eğitim standardizasyonu, eğitilen adayların başarı performansı, adayın öğretmeni tarafından yetiştirilen diğer öğrencilerin istatistiksel bilgileri ve durum değerlendirmesi yapılmadan organizasyon, uçuş öğretmeni veya adayın haklılığı konusunda fikir beyanlarından kaçınılmalıdır.

Yine teste girilen adaylarda görülen eksiklikler, başarısızlıklar, SOP uygun olmayan süreçlerin tespit edilmesi durumunda, organizasyonun eğitim standardizasyonu, eğitilen adayların başarı performansı, farklılık gösteren adayların öğretmenleri tarafından yetiştirilen diğer öğrencilerin istatistiksel bilgileri ve durum değerlendirmesi yapılarak organizasyon yöneticilerine gerekli raporlama yapılmamıştır.

Adayın eğitim dokümanlarının incelenmesi ile edinilen bilgilerin, adaya ait kimlik ve benzeri yaşam alanlarına dair adres ve bireysel erişim imkânı sağlayan iletişim telefon vs. bilgilerine erişim ve bu bilgilerin kullanılması veya üçüncü kişiler ile paylaşılmasına imkân verecek her türlü davranıştan sakınılmalıdır. Adayın eğitim dokümanlarında bulunan, bireysel gelişim testleri, teorik sınav ve kontrol uçuşunda sergilemiş olduğu başarısızlıkların adayın eğitim sorumluluğunu taşıyan organizasyon dışında paylaşılmaması, bu tür bilgilerin korunması kontrol pilotunun sorumlulukları arasındadır.

Uçuş öncesinde uçuşun emniyetini olumsuz etkileyebilecek veya uçuşun gerçekleştirilmesinde sakıncalı durumların tespiti dışında, uçuş esnasında uçuş ile ilgili olan veya uçuş dışında kişisel, giyim, kuşam vb. olumsuzluklar ile ilgili yorumlar ve eleştiriler yapılmamalı, bütün değerlendirmeler uçuş sonu briefingine bırakılmalıdır.

Veri Koruma

Veri koruma, yasal çerçevede çok ciddi bir meseledir ve farklı paydaşlar ve sektörler üzerinde geniş kapsamlı bir etkisi vardır. Veri koruma kapsamındaki ana ilkeler şunlardır:

- Yasaya uygunluk, adaletlilik ve şeffaflık;



- Amaç Sınırlaması;
- Veri minimizasyonu;
- Doğruluk;
- Depolama Sınırlaması;
- Bütünlük ve gizlilik, ve
- Hesap verme sorumluluğu.

Bir Kontrol Pilotunun sorumluluğunun bir kısmı, bir testi tamamlamak için bir Adayın kişisel verileri işlenirken bunların korumaktır. Kontrol Pilotu bu sorumlulukları bilmelidir ve bir testin yürütülebileceği birçok değişken durumu göz önünde bulundurarak uygulanabilir gerekliliklere uymaya özen göstermelidir.

Kontrol Pilotları, gerçekleştirilen tüm yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri ve yetkinlik değerlendirmeleri ve bunların sonuçlarına dair ayrıntıları 5 yıl boyunca muhafaza etmelidir.

16. HAVA ARACINDA BULUNMASI GEREKEN DOKÜMANLAR İLE ZORUNLU SİGORTA YÜKÜMLÜLÜKLERİNİN KONTROL EDİLMESİ, KAZA SİGORTALARI VE ÜCRETLENDİRME

Kontrol pilotu testin gerçekleştirileceği hava aracının tescil sertifikasının işletmeye adına düzenlendiği, organizasyon işletme şartlarında eğitim faaliyetleri (B3) kapsamında kayıtlı olduğunu görmelidir. Hava aracının uçuşa elverişlilik belgelerinin, zorunlu sigortalarının bulunduğunu kontrol etmelidir. Aşağıda belgelerin kontrolünden sorumlu olup eksiklik bulunması durumunda testi iptal etmelidir.

Hava aracı uçuş el kitabı (AFM) ya da eşdeğeri belge(ler)

Tescil belgesinin aslı

Uçuşa elverişlilik belgesinin aslı

Gürültü sertifikası

Hava aracı radyo lisansı

Zorunlusigorta/belgeleri

Hava aracı uçuş defteri ya da eşdeğeri;

ATS uçuş planına ilişkin ayrıntılar



Planlanan uçuş rotasına ve uçuş rotasından sapabileceği makul olarak beklenen tüm rotalara yönelik güncel ve uygun havacılık haritaları

Uçuş ile ilgili olabilecek ya da uçuşla ilişkili Devletler tarafından gerekli görülen diğer her türlü belge.

Sigorta poliçe suretlerinin, 27/7/2017 tarihli ve 30136 sayılı Resmî Gazete 'de yayımlanan Türkiye'de Faaliyet Gösteren Hava Araçları İçin Yolcu, Bagaj, Yük ve Posta Malî Mesuliyet Sigortası Hakkında Yönetmelik ve 27/7/2017 tarihli ve 30136 sayılı Resmî Gazete' de yayımlanan Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Malî Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik kapsamında testin yapılacağı hava aracı toplam kalkış ağırlığına uygun SDR değerleri üzerinden düzenlendiği görülmelidir.

Ayrıca poliçe suretinde,
“PİLOT ÖN KOŞULU- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından verilen veya geçerliliği onaylanan lisansa sahip şartıyla”
İbarelerinin bulunduğu koşulun kontrol pilotunu da kapsadığını görmelidir.

Ön koşul sigorta işletmeleri tarafından Türkiye'de Faaliyet Gösteren Hava Araçları İçin Yolcu, Bagaj, Yük ve Posta Malî Mesuliyet Sigortası ve Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Malî Sorumluluk Sigortası poliçelerinin geçerliliği için ve teminatlarının karşılanması için düzenlenmektedir.

Hava aracına ait gövde sigortasına dair bir gereklilik olmayıp, yapıp yapılmaması işletmenin sorumluluğundadır.

Ancak kontrol pilotları teste gireceği organizasyondaki hava aracının ferdi kaza sigorta poliçesinin kendisini kapsayacak şekilde düzenlenmiş olduğunu görmelidir.

Kontrol pilotu test ücretinin ödenip ödenmediğine dair kontrolün de yapılması gerekmektedir.

KAYNAKÇA:

SHY-1 Pilot Lisanslandırma Yönetmeliği
SHT-UPL Çok Hafif Hava Araçları Pilotu Lisanslandırma Talimatı
SHT-Kontrol Pilotluğu Talimatı
SHT-FCL Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı
SHT-ORA Uçuş Ekibi Organizasyon Gereklilikleri Talimatı
SHT-OPS Uçuş Operasyonlarına Yönelik Usul ve Esaslar Talimatı
SHT-OPS-B Balon Uçuş Operasyonlarına Yönelik Usul ve Esaslar Talimatı