



SİVİL HAVACILIK  
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Emniyet Bülten No : 2020/03

Bülten Revizyon No : 00

Tarih : 22.06.2020

Sayfa : 1 / 7

## Uçuş Operasyon Emniyet Bülteni

<b>Konu :</b>	<b>Kabin Operasyon Emniyet Bülteni</b> <b>[Pist Dışına Çıkma Vakası ve Yolcu Tahliyesi]</b>
<b>Kapsam :</b>	<b>Havayolu İşletmeleri</b>
<b>Referans :</b>	<b>Olay Bildirim Raporu</b>
<b>Açıklamalar :</b>	<p>Boeing 737-800 tipi yolcu uçağı, tarifeli seferini icra etmek üzere 2'si uçuş ekibi, 4'ü kabin ekibi olmak üzere toplam 6 ekip üyesi ve 134 yolcu ile gecikme olmadan kalkışını gerçekleştirmiştir. Uçuş öncesinde uçakta uçuş emniyetine etki edebilecek herhangi bir arıza bulunmadığı, varış meydanındaki hava sıcaklığının iniş vaktinde yaklaşık -11 santigrat derece, hava şartlarının ise rüzgârlı ve kar yağışlı olarak beklendiği, tahmini uçuş süresinin 1 saat 35 dakika olduğu bilgisi Sorumlu Kaptan Pilot tarafından kabin ekibi ile paylaşılmıştır.</p> <p>Uçağın planlanan iniş vaktinde varış meydanında yaşanan kötü hava şartlarının inişe elverişli olmaması nedeniyle uçak pisti bir kez pas geçmek durumunda kalmış, ikinci iniş denemesi sırasında uçak piste teker koyabilmiştir. Fakat inişin hemen akabinde hissedilen güçlü sarsıntının şiddeti ile kabin içerisinde 6 adet baş üstü dolabı açılmış, ön tarafta kilitli ve emniyete alınmış durumdaki bir dolabın kapağı kendiliğinden açılarak içerisindeki katlanır ikram aracının yerinden çıkmasına yol açmış, arka tarafta bulunan bir ikram aracının fren pedalları açılmış, 1R numaralı kapı bölgesinde bulunan oksijen maskesi düşmüş ve kabin içerisinde duman gözlemlenmiştir. Elektrik sisteminin devre dışı kalması sebebiyle uçak içi iletişim (interfon) ve yolcu anons sistemleri çalışmadığından kokpit-kabin arasında ilk aşamada herhangi bir sesli iletişim kurulamamış; uçak durduktan sonra panikle ayağa kalkan yolculara yönelik olarak Kabin Amiri tarafından yüksek bir ses tonu kullanılarak uyarı anonsu yapılmıştır.</p> <p>Sonrasında kokpit kapısının açılması ile birlikte Sorumlu Kaptan Pilot ile Kabin Amiri arasında gerçekleşen yüz yüze görüşme esnasında Sorumlu Kaptan Pilot tahliye kararını tebliğ etmiş, Kabin Amiri bunun üzerine tüm kabin ekibi üyelerine yüksek bir ses tonuyla seslenmek suretiyle ilgili tahliye kararını bildirmiş ve yolculara da bu yöndeki gerekli uyarı anonslarını aynı biçimde aktarmıştır. Tahliye kararının tebliğ edilmesinin akabinde; 1R ve 2L numaralı kapılar ekip üyelerince sorunsuz açılmış; 2R numaralı kapı, dış ortam koşulları sağlıklı bir şekilde gözlemlenemediğinden açılmamış, 1L numaralı kapı ise zorlukla açılmış ve tahliye</p>

### Tavsiye niteliğinde bilgilerin uyulama zorunluluğu bulunmamaktadır.

Sivil Havacılık Emniyet Bülteni; önemli emniyet bilgilerini aktarmak amacıyla kullanılır ve tavsiye niteliğinde bilgiler içerir. Ülkemizdeki havacılık endüstrisinin mümkün olan en emniyetli seviyede hizmet sunma çabalarına yardımcı olmak amacıyla hazırlanır. Burada yer alan bilgiler kritiktir ve zamanında uygun birime ulaştırılmalıdır. Yeni bilgilerin mevcut olması halinde revize edilebilir.



## Uçuş Operasyon Emniyet Bülteni

kaydıracağı ilk anda rüzgâr nedeniyle havalanmış olsa da sonrasında düzelerek tahliyeyle elverişli bir duruma gelmiştir.

2L numaralı kapıdan sorumlu kabin ekibi üyesinin kendi sorumluluğundaki kapıyı açmasının akabinde, arka tarafta görevli kabin ekibi üyeleri tarafından yolcular, “Bu Tarafa Gel (Come This Way)” komutu eşliğinde arka çıkışa yönlendirilmiştir. Acil çıkış hizasında bulunan koltuklarda oturan yolculara uçuş öncesinde acil durum bilgilendirmeleri (brifing) yapılmış olmasına karşın bu zamanda oturan yolcular tarafından kanat üstü acil çıkış kapıları, tahliye esnasında açılmamıştır. Uçuşla ilgili görevi olmamakla birlikte seyahat halinde olan kabin ekibi üyeleri (pas ekip) yardımcı yolcu olarak seçilmiş ve tahliye sürecine destek olmaları sağlanmıştır. Kabin ekibinin acil durumda uygulaması gereken usulleri içeren Acil Durum Referans Listesi, tahliye öncesinde de esnasında da kullanılmıştır. Tahliye sırasında kabin ekibi tarafından “Eşyanı Bırak (Leave Everything), Bu Tarafa Gel (Come This Way)” komutları verilerek gerekli uyarılar yapılmış olmasına rağmen, bazı yolcular el bagajlarını da yanlarına alarak ön tarafa gelmiş; Kabin Amiri tarafından bu yolculara vücut dili de kullanılarak “Çanta Yok (No Bag)” komutu verilerek el bagajlarını yanlarına alamayacakları bildirilmiş ve kişisel bagajlarını uçakta bırakmaları sağlanmıştır. Kadın kabin ekibi üyeleri, dış ortamdaki hava şartlarından kaynaklı olumsuzluklar sebebiyle keplerini çıkarmak zorunda kalmışlardır. Tüm yolcuların emniyetli bir şekilde tahliye edilmesinin ardından kabin ekibi tarafından kabin içi ve tuvalet kontrolleri gerçekleştirilmiş; kabindeki megafon, el fenerleri ve ilk yardım çantası alınarak uçak terk edilmiştir. Tahliye edilen yolcuların dış ortamda kontrol altında tutulmasını sağlamak adına itfaiye ekiplerinden megafonla yerel dilde anons yapmaları istenmiş, yolcular terminale alındıktan sonra, tüm uçuş ekibi yaklaşık 3 saat süresince uçağa yakın bir noktada yetkililerin ulaşmasını beklemiştir. Uçuş ve kabin ekibi üyeleri, herhangi bir sağlık kontrolünden geçirilmemiştir.

Gerçekleşen olay sırasında ve sonrasında;

- Kabin ekibi soğukkanlı davranarak profesyonelliğini korumuş, zorlu meteorolojik şartlar ve yolcu ile iletişim zorluklarına rağmen yaklaşık 58 saniye içerisinde başarılı bir tahliye gerçekleştirmiştir.
- Yolcu veya uçuş/kabin ekip üyesi yaralanma durumu yaşanmamış,
- Yapılan inceleme/soruşturma neticesinde tüm ekip üyelerinin zindelik değerinin aranan limitler dâhilinde olduğu tespit edilmiş,
- Uçağın ön iniş takımları kırılmış ve uçakta maddi hasar meydana gelmiştir.

### Tavsiye niteliğinde bilgilerin uyulama zorunluluğu bulunmamaktadır.

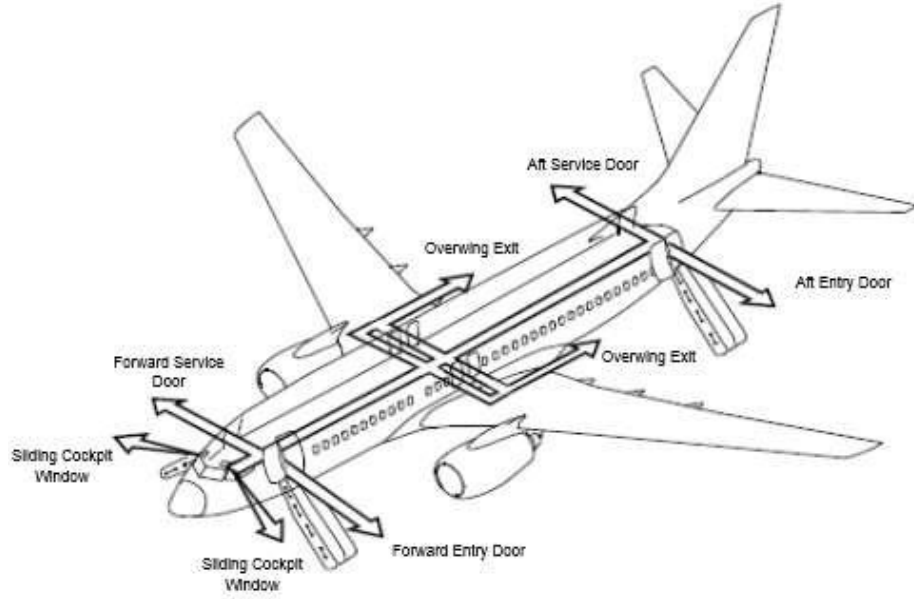
Sivil Havacılık Emniyet Bülteni; önemli emniyet bilgilerini aktarmak amacıyla kullanılır ve tavsiye niteliğinde bilgiler içerir. Ülkemizdeki havacılık endüstrisinin mümkün olan en emniyetli seviyede hizmet sunma çabalarına yardımcı olmak amacıyla hazırlanır. Burada yer alan bilgiler kritiktir ve zamanında uygun birime ulaştırılmalıdır. Yeni bilgilerin mevcut olması halinde revize edilebilir.



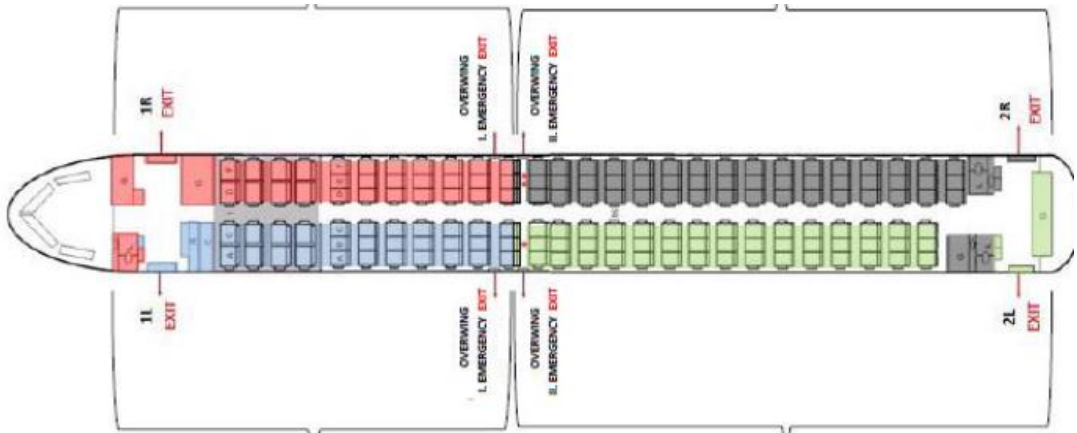
SİVİL HAVACILIK  
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Emniyet Bülten No : 2020/03  
Bülten Revizyon No : 00  
Tarih : 22.06.2020  
Sayfa : 3 / 7

## Uçuş Operasyon Emniyet Bülteni



Resim 1 - B737-800 Kapılar ve Acil Çıkışlar



Resim 2 - B737-800 Kapılar ve Acil Çıkışlar

**Tavsiye niteliğinde bilgilerin uygulanma zorunluluğu bulunmamaktadır.**

Sivil Havacılık Emniyet Bülteni; önemli emniyet bilgilerini aktarmak amacıyla kullanılır ve tavsiye niteliğinde bilgiler içerir. Ülkemizdeki havacılık endüstrisinin mümkün olan en emniyetli seviyede hizmet sunma çabalarına yardımcı olmak amacıyla hazırlanır. Burada yer alan bilgiler kritiktir ve zamanında uygun birime ulaştırılmalıdır. Yeni bilgilerin mevcut olması halinde revize edilebilir.



## Uçuş Operasyon Emniyet Bülteni

### Mevzuat Kapsamında Uygulanması Gerekenler

#### Tavsiyeler :

1. SHT OPS Talimatı CAT.OP.MPA.160 hükmü uyarınca; kalkış/iniş öncesi ve kemer ikaz ışıklarının yandığı her durumda, yolcu beraberinde uçağa getirilen el bagajlarının tahliye engel teşkil etmeyecek veya yaralanmalara yol açmayacak şekilde yerleştirilmiş olduğunun kontrolünün sağlanması;
2. SHT OPS Talimatı CAT.OP.MPA.160 hükmü uyarınca; yolcu yerleşimi tamamlandıktan sonra tüm baş üstü dolaplarının kapatıldığından ve dolap kapaklarının açık/aralık bırakılmadığından emin olunması;
3. SHT OPS Talimatı CAT.OP.MPA.155 hükmü uyarınca; uçuşta özel durumlu yolcu bulunması durumunda, kalkış öncesinde uygun bilgilendirmelerin yapılması ve söz konusu yolcuya tahsis edilen koltuğun ilgili madde hükmü gereğince uygun kabul edilir nitelikte olduğundan emin olunması;
4. [UOD – 2016/08 sayılı Genelge](#) ve SHT OPS Talimatı CAT.OP.MPA.165 hükmü uyarınca; tüm yolcuların acil bir durumda tahliye engelleyecek şekilde yerleştiğinden ve acil çıkış hizasındaki koltuklara uçağın en hızlı ve en emniyetli şekilde tahliyesine yardımcı olabilecek fiziki ve zihinsel yeterlilikteki yolcuların oturtulduğundan emin olunması;
5. SHT OPS Talimatı ORO.GEN.110 hükmü uyarınca; uçağın ilk hareketi öncesinde kapılar kapatıldıktan sonra, Kabin Amiri tarafından verilen komutu müteakip tüm tahliye kaydıraklarının kullanıma hazır duruma getirildiğinden (kapılardaki sistemleri aktif hale getiren “Armed” konumuna alındığından) emin olunması;
6. SHT OPS Talimatı CAT.OP.MPA.170 hükmü uyarınca; kalkış öncesi emniyet brifinginin, işitsel ve görsel öğeler kullanılarak tüm yolculara yönelik olarak paylaşıldığından, ayrıca acil çıkış hizasında bulunan koltuklarda oturan yolculara yönelik gerekli acil durum brifinginin emniyet bilgilendirme kartları üzerinden aktarıldığından emin olunması;

#### Tavsiye niteliğinde bilgilerin uygulama zorunluluğu bulunmamaktadır.

Sivil Havacılık Emniyet Bülteni; önemli emniyet bilgilerini aktarmak amacıyla kullanılır ve tavsiye niteliğinde bilgiler içerir. Ülkemizdeki havacılık endüstrisinin mümkün olan en emniyetli seviyede hizmet sunma çabalarına yardımcı olmak amacıyla hazırlanır. Burada yer alan bilgiler kritiktir ve zamanında uygun birime ulaştırılmalıdır. Yeni bilgilerin mevcut olması halinde revize edilebilir.



SIVİL HAVACILIK  
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Emniyet Bülten No : 2020/03

Bülten Revizyon No : 00

Tarih : 22.06.2020

Sayfa : 5 / 7

## Uçuş Operasyon Emniyet Bülteni

**7.** SHT OPS Talimatı ORO.GEN.110 hükmü uyarınca; kalkış ve iniş öncesinde kabin ekibi tarafından kabinin (bagajlar, kemerler, IFE sistem vb.) ve mutfaklardaki malzeme dolapları dahil tüm malzemelerin emniyete alındığından emin olunması ve kabinin emniyete alındığı bilgisinin ivedilikle uçuş ekibine aktarılması;

**8.** SHT OPS Talimatı ORO.GEN.110 hükmü uyarınca; kalkış ve iniş öncesinde kabin içi aydınlatmalarının, uçuş safhası ile dış ortamdaki gece/gündüz koşullarına uygun pozisyona getirilmesinin sağlanması;

**9.** SHT OPS Talimatı CAT.OP.MPA.225 hükmü uyarınca; kabin ekibi üyelerinin uçuşun kalkış ve iniş safhaları ile Sorumlu Kaptan Pilotun emniyet açısından gerekli gördüğü her durumda, bel ve omuz kemerleri uygun şekilde bağlı olarak kabin ekibi istasyonlarında oturur vaziyette bulunmalarının sağlanması;

**10.** SHT OPS Talimatı ORO.CC.125 hükmü uyarınca; tahliye esnasında yolcu ve kabin ekibi üyelerinin en kısa sürede ve emniyetli bir şekilde uçaktan ayrılmalarının sağlanarak tahliye sürecinin en etkili ve efektif biçimde yönetilebilmesi adına kabin ekiplerine yönelik "Hava Aracı Tip Eğitimi" ve "İşletici Dönüşüm Eğitimi" müfredatı kapsamında "Kalabalığın Kontrolü ve Tahliye" başlıklı eğitim içeriğinin, hem teorik öğretim olarak hem de senaryo esaslı uygulamalı eğitim şeklinde verilmesinin sağlanması;

**11.** SHT OPS Talimatı CAT.IDE.A.270 hükmü uyarınca; olası tahliye durumunda megafonun kabin ekibi tarafından hızlı ve kolay erişilebilir durumda olmasına imkan veren bir konumlandırmanın yapılması gerekmektedir.

### Tavsiyeler

**12.** Kabin ekibi üyelerinin, uçuşun iniş ve kalkış safhalarında istasyonlarında bağlı bir şekilde buldukları süre zarfında muhtemel acil durum ve olası tahliye şartlarına hazırlıksız yakalanmamaları ve beklenmeyen koşullara hem fiziksel hem de ruhsal açıdan hazırlıklı olabilmeleri adına "zihinsel hazırlık" yapmalarının sağlanması;

**13.** Yolcu kompartımanında uçuşla ilgili görevi olmamakla birlikte seyahat halinde olan kabin ekibi üyeleri (pas ekip) bulunması durumunda, uçuş öncesinde görevli kabin ekibinin pas ekibin uçuşu ve konumu hakkında bilgilendirilmesinin ve tahliye sürecinde aktif rol almak üzere söz konusu personelin kabin ekibi tarafından "yardımcı yolcu" olarak seçilmesinin sağlanması;

### Tavsiye niteliğinde bilgilerin uygulama zorunluluğu bulunmamaktadır.

Sivil Havacılık Emniyet Bülteni; önemli emniyet bilgilerini aktarmak amacıyla kullanılır ve tavsiye niteliğinde bilgiler içerir. Ülkemizdeki havacılık endüstrisinin mümkün olan en emniyetli seviyede hizmet sunma çabalarına yardımcı olmak amacıyla hazırlanır. Burada yer alan bilgiler kritiktir ve zamanında uygun birime ulaştırılmalıdır. Yeni bilgilerin mevcut olması halinde revize edilebilir.







SİVİL HAVACILIK  
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Emniyet Bülten No : 2020/03  
Bülten Revizyon No : 00  
Tarih : 22.06.2020  
Sayfa : 6 / 7

## Uçuş Operasyon Emniyet Bülteni

**14.** Tahliye komutunu takiben henüz kapılar açılmamışken, dış ortam koşullarının ve çıkışın tahliyeye elverişli olduğundan emin olunması ve bu süre zarfında yolcunun kapı önüne yığılmasına engel olmak amacıyla ilgili kapıda görevli kabin ekibi üyesi tarafından “Geride Bekle (Stand Back)” veya benzeri bir komut verilmesinin sağlanması;

**15.** Uçak içi iletişim (interfon) ve yolcu anons sistemlerinin kullanılmadığı muhtemel durumlar göz önünde bulundurularak, alternatif iletişim yöntemleri ve/veya süreçlerinin geliştirilmesi ve uçuş ekibi-kabin ekibi iletişiminin en kısa sürede kurularak gerektiğinde tahliyenin başlatılmasının sağlanması;

**16.** Yolcu anons sistemi ve interfonun devre dışı kaldığı durumlarda kabin ekibi üyeleri ile iletişimi sağlamak, tahliye sırasında yolcuları uyararak çıkışlara yönlendirmek ve tahliye sonrasında yolculara talimat vererek kontrol altında tutabilmek amacıyla megafon kullanımının sağlanması;

**17.** Uçuş öncesinde acil çıkış hizasındaki koltuklarda oturan yolculara yönelik sözlü olarak gerçekleştirilen acil çıkış brifingi standart metni içeriğinde ve acil çıkış yolcu bilgilendirmesine dair emniyet kartları içerisinde, acil çıkış kapılarının ne zaman açması gerektiği hususunda yolcuyla yönlendiren belirgin bilgi ve/veya işaretlere yer verilmesinin sağlanması;

**18.** Tahliyenin yönetimi sürecinde, içeriğinde acil durumlarda takip edilmesi gereken prosedür/usullerin yer aldığı Acil Durum Referans Listesi (QRH) kontrol formlarından ve/veya akış şemalarından istifade edilmesinin sağlanması;

**19.** Tahliye yönetimi süreci kapsamında, kep kullanan kadın kabin ekibi üyelerinin uçuşun iniş ve kalkış safhalarında keplerini çıkarmaları ve bağlı buldukları istasyonlarda kepsiz bir şekilde uçuşun ilgili evresine veya muhtemel beklenmedik duruma hazırlıklı olarak vaziyet almalarının sağlanması;

**20.** İşleticinin, kabin emniyetinin tesis edilmesine yönelik olarak, EYS-Emniyet Yönetim Sistemi (SMS) kapsamındaki tehlike belirleme ile risk analizi/yönetimi süreçlerine uygun şekilde “başarısız tahliye” unsurunu “tehlike” olarak tanımlayıp, istenmeyen bu duruma yol açması muhtemel kabin ekibi, ekipman, süreç, yolcu yönetimi vb. kaynaklı kök neden ve tehditleri belirleyerek, bu tehdit ve nedenleri giderecek ve/veya engelleyecek ve/veya sınırlayacak tedbir/bariyerleri oluşturması tavsiye edilmektedir.

### Tavsiye niteliğinde bilgilerin uygulama zorunluluğu bulunmamaktadır.

Sivil Havacılık Emniyet Bülteni; önemli emniyet bilgilerini aktarmak amacıyla kullanılır ve tavsiye niteliğinde bilgiler içerir. Ülkemizdeki havacılık endüstrisinin mümkün olan en emniyetli seviyede hizmet sunma çabalarına yardımcı olmak amacıyla hazırlanır. Burada yer alan bilgiler kritiktir ve zamanında uygun birime ulaştırılmalıdır. Yeni bilgilerin mevcut olması halinde revize edilebilir.





SİVİL HAVACILIK  
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Emniyet Bülten No : 2020/03

Bülten Revizyon No : 00

Tarih : 22.06.2020

Sayfa : 7 / 7

## Uçuş Operasyon Emniyet Bülteni

İletişim :

İlave bilgiye ihtiyaç duyulması halinde aşağıdaki kanallar üzerinden iletişime geçilebilir:

+ 90 312 203 61 32

[cabinsafety@shgm.gov.tr](mailto:cabinsafety@shgm.gov.tr);

<https://bimtakip.shgm.gov.tr/shgmyesor>

### Tavsiye niteliğinde bilgilerin uygulama zorunluluğu bulunmamaktadır.

Sivil Havacılık Emniyet Bülteni; önemli emniyet bilgilerini aktarmak amacıyla kullanılır ve tavsiye niteliğinde bilgiler içerir. Ülkemizdeki havacılık endüstrisinin mümkün olan en emniyetli seviyede hizmet sunma çabalarına yardımcı olmak amacıyla hazırlanır. Burada yer alan bilgiler kritiktir ve zamanında uygun birime ulaştırılmalıdır. Yeni bilgilerin mevcut olması halinde revize edilebilir.