



**T.C.**  
**ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI**  
**Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü**

Sayı:

Konu: HAVA ARACI GÜVENİLİRLİK PROGRAMLARI VE RAPORLARI

**GENELGE**  
**UED-2022/1**

**BİRİNCİ BÖLÜM**  
**Genel Hükümler**

**Amaç**

**MADDE 1** -(1) Hava araçlarının sürekli uçuşa elverişliliğini ve gerek operasyonel gerekse acil durum ekipmanlarının kullanılabilirliğini sağlama ve Genel Müdürlük tarafından onaylanmış hava aracı bakım programının etkinliğinin analizini yapma sorumluluğu hava aracı işleticisine aittir.

(2) Karmaşık motorlu hava araçları için bakım programının, bakım yönlendirme grubu (Maintenance Steering Group - MSG-3) veya durum izleme mantığına dayalı olarak hazırlandığı durumlarda, SHT-M, Madde 9 (IR M.A.302 (f), AMC M.A.302 (f)) ve SHT-M, Ek-2.1, Madde 6 hava aracı bakım programının bir güvenilirlik programı içermesini gerektirmektedir. Hava aracının işleticisi, bakım programının etkinliğini analiz edecek ve bakım programında gerekli değişiklikleri yapacak bir sistem kurmakla yükümlüdür.

(3) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetim sisteminin en önemli parçalarından birisi olan güvenilirlik analizlerinin sürekli izlenebilmesi ve etkinliğinin değerlendirilebilmesi amacıyla hava araçlarının sürekli uçuşa elverişliliğini sağlamak için onaylı güvenilirlik programının gereği olarak işletmeler tarafından düzenli şekilde hazırlanan detaylı güvenilirlik raporları Genel Müdürlüğe sunulur.

(4) Gönderilen veriler kullanılarak tip bazında oluşturulacak ülke ortalamaları ile mevcut olması durumunda dünya ortalamaları, şirketlerin güvenilirlik verileri ile karşılaştırılarak Genel Müdürlük tarafından yapılacak değerlendirme sonrası şirketlerin performansları daha yakından takip edilir. Ortalama değerler ile şirketlerin güvenilirlik verileri arasında ciddi/önemli olduğu değerlendirilen farklar olması durumunda bu farkların giderilmesine yönelik düzeltici faaliyetler Genel Müdürlükçe talep edilebilir.

(5) Bu doğrultuda; işletmeler hava aracında meydana gelen arızaları, tekrar eden arızaları, uçuşu etkileyen olayları, hasarları, yedek parça stokunun yeterliliği gibi hususları güvenilirlik programı kapsamında analiz etmekte, bu analizler sayesinde işletmelerin hava aracının operasyonunu etkileyen uygunsuzlukları, hava aracı sistem ve komponentlerindeki performans düşüklüğünü tespit etmeleri mümkün olmaktadır. Hava aracı sistemleri ve komponentleri ile bakım programı ve personel eğitimleri içeriğiyle ilgili iyileştirmeler yapılması da mümkün olabilmektedir.

**Kapsam**

**MADDE 2** -(1) Bakım programının bakım yönlendirme grubu (Maintenance Steering Group - MSG-3) veya durum izleme mantığına dayalı olarak hazırlandığı durumlarda, karmaşık motorlu hava araçları ile bunların işleticileri veya sahiplerini kapsar.

**Dayanak**

**MADDE 3** -(1) Bu Genelge, 14/10/1983 tarihli 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'na, 15/07/2018 tarihli 30479 sayılı Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 4 numaralı Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin Otuzbirinci Bölümüne ve 20/12/2012 tarihli 28503 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Yönetmeliği'nin 8 inci maddesine dayanılarak hazırlanmıştır.

### **Tanımlar ve kısaltmalar**

**MADDE 4** -(1) Bu Genelge'de geçen;

- a) Genel Müdürlük: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nü,
- b) Hava aracı sahibi: Hava aracının mülkiyetine sahip olan kişi veya kuruluşu,
- c) İşletici: Uçuş operasyonu gerçekleştirmek amacıyla Genel Müdürlükten işletme ruhsatı almış kişi veya kuruluşları,
- ç) Karmaşık motorlu hava aracı:
  1. Azami Kalkış Kütlesi 5,700 Kg ve üzerinde olan veya azami yolcu koltuk kapasitesi on dokuzdan fazla olan veya iki pilot veya üzeri pilotla uçuş için sertifikalandırılmış olan veya turbo jet motor veya motorlara sahip olan veya birden fazla turboprop motora sahip uçakları,
  2. Azami Kalkış Kütlesi 3,175 Kg ve üzerinde olan veya azami yolcu koltuk kapasitesi dokuzdan fazla olan veya iki pilot veya üzeri pilotla uçuş için sertifikalandırılmış olan helikopterleri,
  3. Tilt rotor hava araçlarını,
- d) Kuruluş: Bir gerçek kişi, tüzel kişi veya tüzel kişiliğin bir parçasını,
- e) Küçük filo: 5 ve daha az sayıda aynı tip hava aracı içeren filoyu,
- f) SEK: Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi El Kitabını,
- g) SHT-M: 12/03/2021 tarihinde Genel Müdürlük tarafından yayımlanan Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Talimatını,
- ğ) SHT-OLAY: 02/09/2015 tarihinde Genel Müdürlük tarafından yayımlanan Sivil Havacılık Emniyet Olaylarının Raporlanmasına Dair Talimatını,
- h) SHY-6A: 06/01/2021 tarihli 31356 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliğini,
- i) SHY-M: 20/12/2012 tarihli 28503 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Yönetmeliğini,

ifade eder.

## **İKİNCİ BÖLÜM**

### **Uygulama Esasları**

#### **Güvenilirlik Programları**

**MADDE 5** -(1) İşleticilerin veya hava aracı sahiplerinin, ilgili mevzuat kapsamına giren hava araçları için yapılması zorunlu olan analizlere yönelik prosedür ve işlemleri, gerek SEK Bölüm 1.10 içerisinde gerekse ilgili hava aracı bakım programı içerisinde, SHT-M Ek-2.1 Madde 6'da belirtilen gereklere uygun şekilde ifade etmeleri gerekmektedir.

(2) SHT-M Ek-2.1 Madde 6.5'te belirtilen formata uygun olması gereken güvenilirlik programlarının ayrı bir prosedür olarak hazırlanması veya SEK veya ilgili hava aracı bakım programı içerisinde yer alması kuruluşun tercihi olmakla birlikte, ayrı bir prosedür olarak hazırlanması durumunda SEK ve bakım programının ilgili bölümlerinde güvenilirlik programına atıfta bulunulması ve ayrıca güvenilirlik analizine yönelik prosedürde ve işlemlerde değişiklikler veya güncellenmeler olması durumunda onay için Genel Müdürlüğe gönderilmesi gerekmektedir. Güvenilirlik programı içermeyen ve/veya ilgili programa atıfta bulunmayan el kitapları Genel Müdürlükçe onaylanmayacaktır.

(3) İlgili mevzuat hükümlerinde küçük filo olarak tanımlanan, aynı tipten 5 veya daha az sayıda hava aracı işleten kuruluşların sahip olmaları gereken güvenilirlik programlarının kapsamı ve şekli Genel Müdürlük tarafından ilgili mevzuat hükümleri temel alınarak yapılacak değerlendirme ile ayrıca belirlenir.

### **Güvenilirlik Raporları**

**MADDE 6** -(1) İşletmelerin filolarındaki hava araçlarının sürekli uçuşa elverişliliğini sağlamak adına kurmuş oldukları sürekli uçuşa elverişlilik yönetim sisteminin en önemli parçalarından birisi olan güvenilirlik analizlerinin sürekli izlenebilmesi ve etkinliğinin değerlendirilebilmesi gereklidir. Bunun için onaylı güvenilirlik programının gereği olarak kuruluşların kendi içerisinde düzenli olarak hazırladıkları detaylı güvenilirlik raporları, Genel Müdürlük tarafından özet ve ortak bir raporla izlenir.

(2) SHY-6A yönetmeliği kapsamında olan ve bu mevzuat kapsamına giren hava aracı işleten tüm **havayolu** işleticilerinin Genelge'nin ekinde yer alan sayfaları ve tabloları içeren Aylık Güvenilirlik Raporu'nu her ayın 20 nci günü mesai bitimi öncesinde, hafta sonu olması durumunda ilk mesai gününde, bir önceki ayın verilerine göre hazırlayıp, işletme Sürekli Uçuşa Elverişlilik Müdürü ve Kalite Müdürü imzasıyla Sorumlu Müdür'e kopya (CC) vererek, Genel Müdürlük "aircraftreliability@shgm.gov.tr" adresine e-posta yoluyla sunması gerekmektedir. Aylık raporların basılı kopya olarak üst yazı ile Genel Müdürlüğe gönderilmesi gerekmeyecek şekilde, sadece her yılın Ocak ayının 20 nci günü mesai bitimi öncesinde, hafta sonu olması durumunda ilk mesai gününde gönderilecek Güvenilirlik Raporlarının basılı kopyası ayrıca Genel Müdürlüğe resmi yazı ile iletilir.

(3) SHY-6A yönetmeliği kapsamında olan ve bu mevzuat kapsamına giren hava aracı işleten **diğer kuruluşların** tabi oldukları mevzuatın gerektirmesi durumunda güvenilirlik programına sahip olmaları ve kuruluş içerisinde bu programı etkin bir şekilde işletmeleri/yürütmeleri gerekmektedir. Ancak bu kuruluşların bu maddenin ikinci fıkrasında belirtilen aylık raporları Genel Müdürlüğümüze göndermeleri zorunlu değildir. Düzenli olarak yapılan SYK yetki denetimlerinde ve yapılacak değerlendirme sonrası Genel Müdürlük tarafından gerekli görülmesi halinde kuruluş içerisinde oluşturulan detaylı güvenilirlik raporları işletmeden talep edilir.

(4) Bu maddenin ikinci fıkrasına göre gönderilmesi gereken raporlarda, hazırlanacak programlarda ve kurulacak sistemde dikkat edilmesi gereken hususlar aşağıda belirtilmiştir:

a) SHT-M Talimatı Ek-2.1 Madde 6.2'de ifade edildiği üzere küçük çaplı hava aracı filosu, aynı tipten 6 'nın altında hava aracından oluşan filo anlamına gelmektedir. Büyük filo sahiplerinin tüm gereklilikleri yerine getirmesi beklenirken, küçük filo sahibi işleticilerin hazırlayacakları güvenilirlik programlarının, elde edilebilecek veri sayısının az olacağı dikkate alınarak hazırlanması, özellikle alarm seviyelerinin belirlenmesi ve mühendislik muhakemelerinin yapılması hususlarında filo boyutu dikkate alınarak değerlendirmelerin yapılması gerekmektedir.

b) Kuruluşlardan talep edilen raporlarda yer alacak veri türleri ekli tabloda da görüleceği üzere şu şekildedir;

1) "Number of Aircraft in Fleet"

2) "Number of Aircraft in Service" planlı/plansız bakım esnasında geçen süre, üretici prosedürlerine uygun şekilde gerçekleştirilen parking/storage esnasında geçen süre, satın almadan servise verilene kadar geçen süre, son ticari uçuşu ile satılması arasında geçen süre, büyük kaza veya dönüşüm sebebiyle hava aracının kullanımda olmadığı süre hariç, uçuşa elverişli durumdaki hava aracı sayısıdır.

3) "Total Take-offs"

4) "Total Flight Hours"

5) "Daily Utilization" saat ve dakika cinsinden (HH:MM) servisteki hava aracı başına günlük kullanım ortalamasıdır.

6) "Average Delay Time" dakika cinsinden (MM) 15 dakikadan büyük teknik kökenli tehirlerin ortalamasıdır.

7) "Technical Dispatch Reliability" "41 (TD) Aircraft Defects" ve "46 (TC) Aircraft Change for

Technical Reasons" gibi IATA gecikme kodları ile bildirilen gecikmeler ve iptaller olmaksızın hava aracının sefere verilebilme ihtimalidir. Ardışık gecikmeler bir adet gecikme sayılacaktır.

$$\text{Techn. Dispatch Reliability} = \frac{\text{Toplam Uçuş Sayısı} - \text{Yer Aksaklık Sayısı}}{\text{Toplam Uçuş Sayısı} \times 100}$$

ya da

$$\text{Technical Dispatch Reliability} = 100 - \frac{\text{Yer Aksaklık Sayısı} \times 100}{\text{Toplam Uçuş Sayısı}}$$

şeklinde hesaplanır.

8) "IFTB In-Flight Turn Back and Diversion Rate" için 12 aylık kayar ortalama (her ay son 12 aylık ortalama) gönderilecektir.

$$\text{IFTB\&Diversion Rate} = \frac{\text{IFTB\&Diversion Sayısı} \times 100}{\text{Toplam Uçuş Sayısı}}$$

şeklinde hesaplanır.

9) "Technical Incidents" SHT-OLAY kapsamında yer alan ve yıldırım çarpması, araç çarpması, kuş çarpması, kuyruk sürmesi, FOD ve sert iniş hariç teknik nedenli önemli olay sayısıdır. "Technical Incidents Rate" için 12 aylık kayar ortalama (her ay son 12 aylık ortalama) gönderilecektir.

$$\text{Technical Incidents Rate} = \frac{\text{Technical Incidents Sayısı} \times 100}{\text{Toplam Uçuş Sayısı}}$$

şeklinde hesaplanır.

10) "PIREPS Pilot Raporları", ATA Spec100 bölümlerinden Chapter 25 (missing lifevest, first aid kit, baby bassinet, stretcher), Chapter 34 (navdata güncelleme), Chapter 35 (used oxygen bottles), Chapter 51 (yapısal hasar olmayan boya hasarları) ve Chapter 56 (kirli cam, kirli uçak) için parantez içinde belirtilenler hariç olmak üzere pilotun girdiği kayıt/rapor sayısıdır. Yaşanan olay birden fazla ATA Spec100 bölümleri ile ilişkili olduğu durumlarda, SHT-OLAY kapsamına girmeyen olaylar ile kuş çarpması, yıldırım çarpması ve FOD kaynaklı olaylar hariç tutulur.

$$\text{PIREPS Rate} = \frac{\text{Pilot Raporu Sayısı} \times 100}{\text{Toplam Uçuş Sayısı}}$$

şeklinde hesaplanır.

11) "MAREPS Bakım Raporları", hat bakım non-routine item formlarının sayısıdır. Filosunda aynı tipten 21 ve daha fazla hava aracına sahip kuruluşlar için bu veriyi sağlamak zorunlu iken diğer kuruluşlar için zorunlu değildir. Pilot raporları için hariç bırakılan hususlar bakım raporları için geçerlidir. Ayrıca kiralık olarak arıza gidermek için takılan parçaların geri dönüşü (loan return) için yapılan parça değişimleri de hariç bırakılacaktır.

$$\text{MAREPS Rate} = \frac{\text{Bakım Raporu Sayısı} \times 100}{\text{Toplam Uçuş Sayısı}}$$

şeklinde hesaplanır.

12) "IFSD In-Flight Shut-down", SHT-OLAY kapsamında olmayanlar hariç uçuş sırasında motor durması olaylarının sayısıdır. "IFSD Rate" için 12 aylık kayar ortalama (her ay son 12 aylık ortalama)

gönderilecektir.

$$IFSD \text{ Rate} = \frac{\text{Uçuşta Motor Durma Olaylarının Sayısı} \times 1000}{\text{Uçaktaki Motor Sayısı} \times \text{Toplam Uçuş Saati}}$$

şeklinde hesaplanır.

13) "Unscheduled Engine Removals" uçağın uçuşunu durduran teknik arızalar sonucu gerçekleşen plansız motor değişimlerinin sayısıdır. "Unscheduled Engine Removals Rate" için 12 aylık kayar ortalama (her ay son 12 aylık ortalama) gönderilecektir.

$$\text{Unsch. Engine Rem. Rate} = \frac{\text{Plansız Motor Söküm Sayısı} \times 1000}{\text{Uçaktaki Motor Sayısı} \times \text{Toplam Uçuş Saati}}$$

şeklinde hesaplanır.

14) "Applied MEL" verilerin ait olduğu ilgili ay içerisinde açılan MEL item sayısıdır ve "CDL" ile kuruluşun onaylı MEL içerisinde tanımlı olan "NEF Nonessential Equipment and Furnishings" itemler hariç tutulur. Filosunda aynı tipten 6 ve daha fazla hava aracına sahip kuruluşlar için bu veriyi sağlamak zorunlu iken diğer kuruluşlar için zorunlu değildir. "Applied MEL Rate" için bu maddenin 7 nci fıkrası ile belirtilen oranda artış olduğunda Genel Müdürlüğe gönderilen raporda MEL kategorisine bağlı olarak açıklama yapılacaktır.

$$MEL \text{ Rate} = \frac{\text{Applied MEL Sayısı} \times 100}{\text{Toplam Uçuş Sayısı}}$$

şeklinde hesaplanır.

15) "Unscheduled Component Removals" için (used oxygen bottles, life vest değişimleri hariç) plansız komponent sökülerinin sayısı dikkate alınmalıdır. "Unscheduled Component Removals Rate" için 12 aylık kayar ortalama (her ay son 12 aylık ortalama) gönderilecektir.

$$\text{Unsch. Comp. Remv. Rate} = \frac{\text{Plansız Komponent Söküm Sayısı} \times 1000}{\text{Toplam Uçuş Saati}}$$

şeklinde hesaplanır.

c) Aylık olarak gönderilecek raporlarda yer alan grafikler üzerinde işletme güvenilirlik programında belirtilen alarm seviyeleri ve ilgili veri türünde Genel Müdürlüğümüzce Kasım-Nisan dönemleri için Mayıs ayında ve Mayıs-Ekim dönemleri için Kasım aylarında yayımlanan 6 aylık Türkiye ortalamaları, raporun gönderildiği 6 aylık döneme ait geçerli olan son yayımlanan ortalama veya Genel Müdürlükçe belirlenecek alarm seviyeleri alarm çizgisi olarak belirtilecektir.

ç) Rapor içeriğinde sayı ve değişim olarak grafik şeklinde belirgin bir trendin izlenemediği "IFTB & Diversion", "IFSD", "Unscheduled Engine Removals" ve "Technical Incidents" sayıları Genelge ekinde yer alan tabloda belirtilecek ve rapora eklenecektir. Ayrıca grafik olarak rapora eklenmesi kuruluşun kendi tercihidir.

d) Talep edilen veri türleri için Genelge ile belirlenen oranlarda olumsuz anlamda yaşanan değişikliklere ilişkin değerlendirmeler, açıklamalar ve kök-neden analizleri raporun son bölümünde mutlaka yer alacaktır.

e) Güvenilirlik raporu tip yerine filo bazında ayrı ayrı hazırlanacaktır. Örneğin, Boeing 737-300/-400/-500 (Boeing 737 Classic), Boeing 737-600/-700/-800/-900 (Boeing 737NG), Boeing 737-8/-9 (Boeing 737MAX), Airbus A318/A319/A320/A321 (Airbus A320) şeklinde ortak bakım programına sahip hava aracı filoları için ayrı ayrı birer rapor hazırlanacaktır.

f) 8 saat üzeri teknik sebepli tehirler sefer iptali (cancellation) olarak değerlendirilecektir.

g) Aynı arızanın bir uçakta 10 gün içerisinde en az 3 defa tekrarlanması, tekrarlı arıza olarak değerlendirilecektir.

h) Tablolar ve grafikler İngilizce dilinde hazırlanacaktır.

(5) Kuruluş yılda en az 2 kez Güvenilirlik toplantısı yapar ve bu toplantılardan en az bir tanesini Sorumlu Müdürün katılımıyla gerçekleştirir. Kuruluş güvenilirlik toplantılarının sonuçlarını, katılımcı bilgilerini de içerecek şekilde Genel Müdürlüğün "aircraftreliability@shgm.gov.tr" adresine rapor olarak gönderir.

a) Gerçekleştirilecek bu toplantılara Genel Müdürlükten ilgili personelin katılımının sağlanabilmesi için toplantı tarihinin en az 15 gün öncesinden, toplantı zamanını kuruluş Genel Müdürlüğe bildirir.

b) Kuruluş içinde düzenli olarak yapılan analizler ve hazırlanan raporlar ile gönderilecek aylık güvenilirlik raporları sayesinde ulusal düzeyde değerlendirme yapılabilecek ve ayrıca yönelimler ve olaylar hakkında herhangi bir önlemin gerekli olup olmadığı analiz edilebilecektir.

c) Aylık olarak hazırlanan raporların değerlendirilmesinde ve düzenli olarak gerçekleştirilen SYK yetki denetimlerinde tespit edilen uygunsuzluklar veya yetersiz veri paylaşımları hakkında ilgili Genel Müdürlük personeli tarafından bilgi ve belge talep edilebilecek, verilerin detaylı analizi istenerek düzeltici ve önleyici faaliyetler talep edilebilecektir.

(6) İşleticiler tarafından kuruluş içerisinde düzenli olarak hazırlanan detaylı Güvenilirlik Raporları, bu maddenin ikinci fıkrasında belirtilen zamanlarda Genel Müdürlüğe gönderilir.

a) Aylık raporlardaki bilgilerin güncelliğinden ve doğruluğundan Sürekli Uçuşa Elverişlilik Müdürü sorumlu olacaktır. Güvenilirlik programında belirtilen faaliyetler ve aylık raporların güvenilirlik programı ile uygunluğu Kalite birimi tarafından düzenli şekilde denetlenir.

b) Aylık olarak hazırlanan güvenilirlik raporları ve denetleme sonrası kalite birimi tarafından tanzim edilen denetleme raporları en az 5 yıl süreyle uygun şartlarda saklanır ve istenilmesi halinde Genel Müdürlüğümüz denetçilerine gösterilir.

(7) Bu maddenin 4'üncü fıkrası (d) bendinde belirtildiği üzere, kayar ortalama olarak bildirilmesi gereken veri türlerinde %5, diğer veri türlerinde %10 olumsuz yönde değişim görülen veya son üç aylık dönemde olumsuz yönde sürekli artma eğilimi olan konular için analizler ve mühendislik muhakemeleri için tekniğine uygun şekilde yapılmalıdır.

Olumsuz trendin temel nedeninin belirlenmesi, gerekli düzeltici ve önleyici işlemlerin tanımlanması ve uygulanması hususlarında yapılan değerlendirmeleri ve faaliyetleri içeren ek rapor, sonraki ayın güvenilirlik raporu ile birlikte gönderilir. Yapılması gereken faaliyetlerin sonuçları bir aylık zaman diliminde alınmaması durumunda Genel Müdürlük yazılı olarak bilgilendirilir.

Ayrıca dikkat çeken sapmaların izlenebilirliğini artırmak için olumsuz verinin kaynağının tanımlanması, mevcut durumu, ortaya çıktığı tarih, kapatıldığı tarih gibi hususları gösteren bilgiler ek raporda yer alır.

## **ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**

### **Çeşitli ve Son Hükümler**

#### **Yürürlük**

**MADDE 7** -(1) Bu Genelge yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

#### **Yürürlükten Kaldırılan Mevzuat**

**MADDE 8** -(1) Bu Genelgenin yürürlüğe girmesi ile birlikte; 02/10/2014 tarihli 26005653-010.06.02/3129 sayılı Genel Müdürlük yazısı ile yayınlanan UED-2014/5 "Hava Aracı Güvenilirlik Programları ve Raporları" konulu Genelge ile 16/12/2013 tarihli 26005653-010.06.02/2620 sayılı Genel Müdürlük yazısı ile yayınlanan "Hava Aracı Güvenilirlik Raporları" konulu Genelge yürürlükten

kalkar.

**Yürütme**

**MADDE 9** -(1) Bu Genelge hükümlerini Sivil Havacılık Genel Müdürü yürütür.

Bilgilerinizi ve gereğini rica ederim.

EKLER:

EK-1 - Güvenilirlik Raporu içeriğinde yer alacak sayfa ve tablolar

---

# ABC AIRLINES

## FLEET TYPE

# MONTHLY RELIABILITY REPORT

MONTH/YEAR

Prepared By	Inspected By	Evaluated and Approved By
Engineer	Quality Manager	Continuing Airworthiness Manager

Month/Year



# Fleet Composition

Aircraft TYPES (Series)	# of Aircrafts
Total	

Month/Year

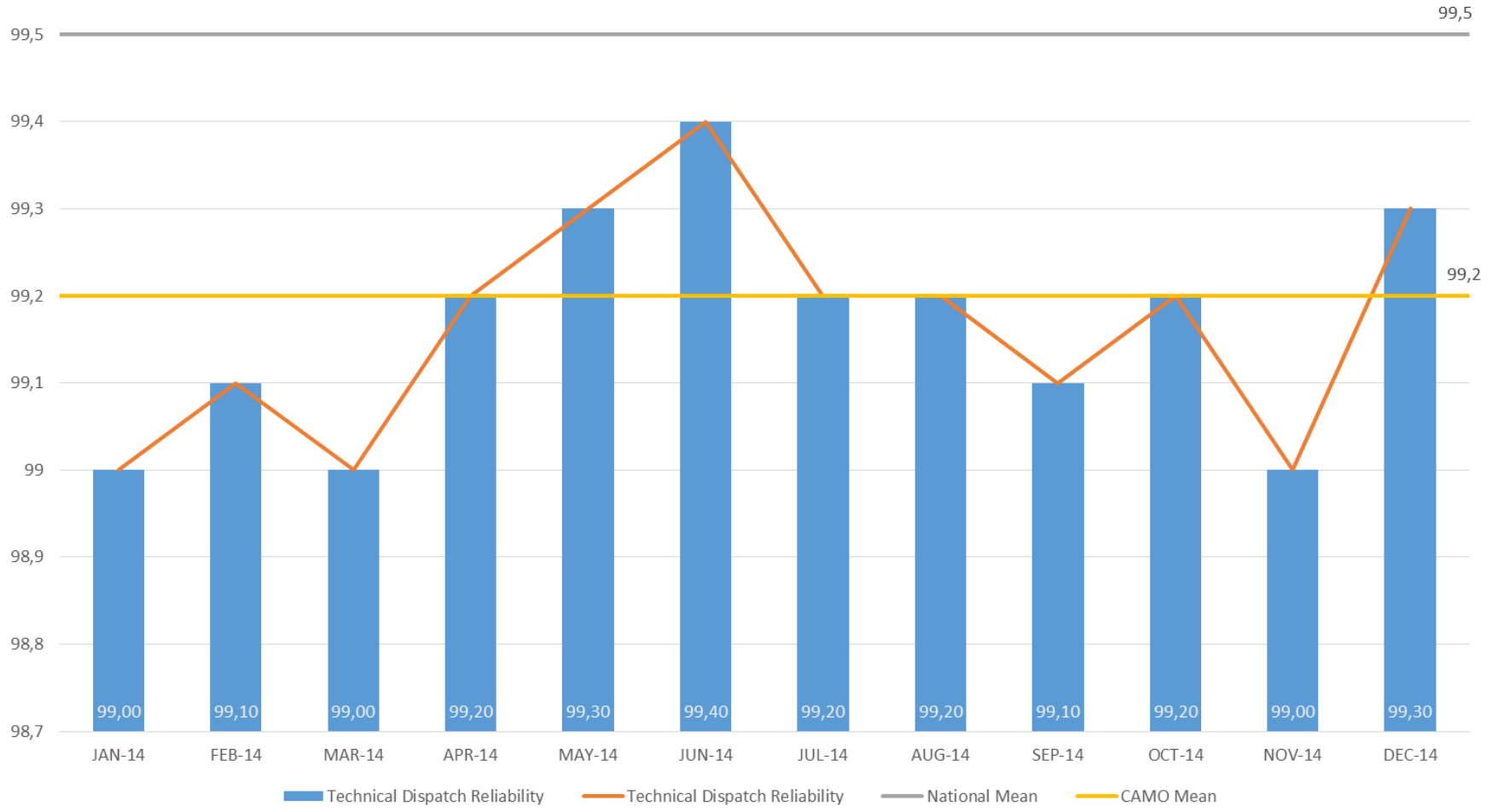
# General Information

Fleet Type		JAN-14	FEB-14	MAR-14	APR-14	MAY-14	JUN-14	JUL-14	AUG-14	SEP-14	OCT-14	NOV-14	DEC-14	L3M	L12M
Number of Aircraft in Fleet															
Number of Aircraft in Service															
Total Take-offs															
Total Flight Hours															
Daily Utilization(Flight Hour)															
Technical Dispatch Reliability															
Average Delay Time															
IFTB/Diversions	Number														
	Rate (Per 100 FC)														
Technical Incidents	Number														
	Rate (Per 100 FC)														
PIREPS	Number														
	Rate (Per 100 FC)														
MAREPS*	Number														
	Rate (Per 100 FC)														
IFSD	Number														
	Rate (Per 1000 FH)														
Unscheduled Engine Removals	Number														
	Rate (Per 1000 FH)														
Applied MEL**	Number														
	Rate (Per 100 FC)														
Unscheduled Component Removals	Number														
	Rate (Per 1000 FH)														

Notes:

- a) This table will be prepared for each A/C Type (Series) in the fleet.
- b) PIREPS: Pilot Reports; MAREPS=Maintenance Reports; IFTB=In Flight Turn Backs; IFSD=In Flight Shut Downs
- c)\* Provided by large fleet owners (21 a/c and more)
- d)\*\* Provided by large and medium fleet owners (6 a/c and more)

### Technical Dispatch Reliability



\*\*Prepare graphs for all relevant data type. You can customize graphs as you wish as long as they are in compliance with the Circular.

Month/Year

**ADVERSE TREND STATUS TABLE**

Data Type (IFTB, IFSD, etc.)	Define the Situation	Date	Current Situation (Open/Closed)	Closing Date	State the Current Status

\*\*Prepare a table similar to this. You can customize it as you wish.

