



T.C.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Sayı : 26005653-010.06.02/3129
Konu : Hava Aracı Güvenilirlik Programları ve Raporları

02/10/2014

GENELGE
UED – 2014/5

Bilindiği üzere, bir hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini ve gerek operasyonel gerekse acil durum ekipmanlarının kullanılabilirliğini sağlama ve Genel Müdürlüğümüz tarafından onaylanmış hava aracı bakım programının etkinliğinin analizini yapma sorumluluğu hava aracı işleticisine aittir.

Bu kapsamda; büyük hava araçları için, bakım programının bakım yönetim grubu (MSG-Maintenance Steering Group) veya durum izleme mantığına dayalı olarak hazırlandığı durumlarda, SHT-M M.A.302 (f), AMC M.A.302 (f) ve Ek-2.1 Madde 6 hava aracı bakım programının bir güvenilirlik programı içermesini gerektirmekte, işleticileri bakım programının etkinliğini analiz edecek ve bakım programında gerekli değişiklikleri yapacak bir sistem kurmakla yükümlü kılmaktadır.

Bu doğrultuda; işletmeler hava aracında meydana gelen arızalar, uçuşu etkileyen olaylar, hasarlar, 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 sistem ve komponentleriyle, Bakım Programı ve personel eğitimleri içeriğiyle ilgili iyileştirmeler yapılması da mümkün olabilmektedir.

Ayrıca, işletmelerin 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 için onaylı güvenilirlik programının gereği olarak kuruluş içerisinde düzenli olarak hazırlanan detaylı güvenilirlik raporlarının Genel Müdürlüğümüzce özet ve ortak bir raporda izlenmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Gönderilen veriler kullanılarak tip bazında oluşturulacak ülke ortalamaları ile dünya ortalamaları şirketlerin güvenilirlik verileri ile karşılaştırılarak, Genel Müdürlüğümüzce yapılacak değerlendirme sonrası şirketlerin performansları daha yakından takip edilecek, ortalama değerler ile şirketlerin güvenilirlik verileri arasında Genel Müdürlükçe ciddi olduğu değerlendirilen farklar olması durumunda bu farkların giderilmesine yönelik düzeltici faaliyet talep edilebilecektir.

1 / 2

Daire/Birim	Uçuşa Elverişlilik Dairesi	Ayrıntılı Bilgi İçin
Şube	Uçuşa Elverişlilik Koordinatörlüğü	shy-m@shgm.gov.tr





T.C.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Genelgenin uygulanmasına ilişkin detaylar ve gereklilikler Ek-1’de yer almakta olup, Genelge ve ekleri onaylandığı tarihte yürürlüğe girer ve gereklerinin onay tarihi sonrasındaki ilk raporlar için yerine getirilmesi gerekmektedir. 2015 yılı Ocak ayında gönderilecek rapor içerisinde yer alacak veri tablosunun bu Genelge gereklerine uygun olarak hazırlanmış 2014 yılı verilerini içermesi ve bu tabloda belirtilen 12 aylık ortalamaların bu Genelge gerekleri doğrultusunda hazırlanmış 2014 yılı ortalamaları olması gerekmektedir. Genelgenin yürürlüğe girmesi ile 06/05/2014 tarihli ve 26005653-010.06.02/1245 sayılı “UED – 2014/1” sayılı Genelge ile bu konuda daha önce yayımlanmış tüm Genelgeler iptal edilmiştir.

Gereğini ve bilgilerinizi rica ederim.

Bilal EKŞİ
Genel Müdür

EKLER:

- 1- Genelge uygulama detayları ve gereksinimleri
- 2- Güvenilirlik Raporu İçeriğinde yer alacak sayfa ve tablolar

2 / 2

Daire/Birim	Uçuşa Elverişlilik Dairesi	Ayrıntılı Bilgi İçin
Şube	Uçuşa Elverişlilik Koordinatörlüğü	shy-m@shgm.gov.tr





T.C.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

EK-1 | Uygulama

Güvenilirlik Programları

İşletmelerin, ilgili mevzuat kapsamına giren hava araçları için yapılması zorunlu olan analizlere yönelik prosedür ve sistemlerini, gerek Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi El Kitabı 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. SHT-M Ek-2.1 Madde 6.5'de belirtilen formata uygun olarak hazırlanması gereken güvenilirlik programlarının ayrı bir prosedür olarak hazırlanması, Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi El Kitabı veya ilgili hava aracı tipi bakım programı içerisinde yer alması kuruluşun tercihi olmakla birlikte her durumda SEK ve bakım programı ilgili bölümlerinde güvenilirlik programına atıfta bulunulması ve ilgili el kitabının ekinde onay için Genel Müdürlüğe gönderilmesi gerekmektedir. Güvenilirlik programı içermeyen ve/veya ilgili programa atıfta bulunmayan el kitapları Genel Müdürlükçe onaylanmayacaktır.

İlgili mevzuat hükümlerinde küçük filo olarak tanımlanan (5 ve daha az aynı tip hava aracı içeren filo), aynı tipten 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 diğer işleticilerden farklı olabilecektir.

Güvenilirlik Raporları

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 için onaylı güvenilirlik programının gereği olarak kuruluş içerisinde düzenli olarak hazırlanan detaylı güvenilirlik raporlarının Genel Müdürlüğümüzce özet ve ortak bir raporda izlenmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Bu nedenle, mevzuat kapsamına giren hava aracı işleten tüm **havayolu** işleticilerinin Genelge'nin Ek-2'sinde yer alan sayfa ve tabloları içeren Aylık Güvenilirlik Raporu'nu her ayın 20inci günü mesai bitimi öncesinde bir önceki ayın verileri ile hazırlayıp, işletme Sürekli Uçuşa Elverişlilik Müdürü ve Kalite Müdürü imzasıyla Sorumlu Müdür'e kopya (CC) vererek, Genel Müdürlüğümüz "aircraftreliability@shgm.gov.tr" adresine e-posta yoluyla sunması gerekmektedir. Raporun ayrıca basılı kopya olarak üst yazı ile gönderilmesine gerek duyulmamaktadır.

Mevzuat kapsamına giren hava aracı işleten **hava taksi** işleticilerinin mevzuat gereği olan güvenilirlik programına sahip olmaları ve kuruluş içerisinde bu programı etkin bir şekilde işletmeleri beklenmekle birlikte, aylık olarak Genel Müdürlüğümüze rapor göndermelerine gerek duyulmamaktadır. Düzenli olarak yapılan SHY-M denetimlerinde ve yapılacak

1 / 6

Daire/Birim	Uçuşa Elverişlilik Dairesi	Ayrıntılı Bilgi İçin
Şube	Uçuşa Elverişlilik Koordinatörlüğü	shy-m@shgm.gov.tr





T.C.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

değerlendirme sonrası gerek duyulduğu takdirde kuruluş içerisinde oluşturulan detaylı güvenilirlik raporları talep edilecektir.

Gönderilecek rapor, hazırlanacak programlarda ve kurulacak sistemde dikkat edilmesi önem arz eden bazı hususlar aşağıda listelenmiştir;

- a) SHT-M Ek-2.1 Madde 6.2’de ifade edildiği üzere aynı tipten 5 ve daha az sayıda hava aracına sahip filo küçük olarak tanımlanmaktadır. Büyük filo sahiplerinin tüm gereklilikleri yerine getirmesi beklenirken, küçük filo sahibi işleticilerin hazırlayacakları güvenilirlik programlarının, elde edilebilecek veri sayısının az olacağı hesaba katılarak 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 esnasındaki, satın almadan servise verilene kadar geçen, son ticari uçuşu ile satılması arasında geçen, büyük kaza veya dönüşüm sebebiyle kullanımda olmadığı süreler 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 ortalamadır.
 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” IATA gecikme kodları ile bildirilen gecikmeler ve iptaller olmaksızın hava aracının sefere verilebilme ihtimalidir. Ardışık gecikmelerde 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

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

2 / 6

Daire/Birim	Uçuşa Elverişlilik Dairesi	Ayrıntılı Bilgi İçin
Şube	Uçuşa Elverişlilik Koordinatörlüğü	shy-m@shgm.gov.tr





T.C.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

şeklinde hesaplanır.

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

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

şeklinde hesaplanır.

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

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

şeklinde hesaplanır.

10. “PIREPS-Pilot Raporları”, ATA Spec100 bölümlerinden Chap.23 (printer kâğıdı), Chap.25 (missing lifevest, first aid kit, baby bassinet, sedye), Chap.32 (tire, brake units), Chap.34 (navdata güncelleme), Chap.35 (used oxy. bottles), Chap.51 (yapısal hasar olmayan boya hasarları) ve Chap.56 (kirli cam, kirli uçak) için parantez içinde belirtilenler hariç olmak üzere pilotun girdiği kayıt/rapor sayısıdır. Yaşanan olayın birden fazla ATA Chapter ile ilişkili olduğu durumlarda SHT-OLAY kapsamına girmeyen olaylar ile kuş çarpması, yıldırım çarpması ve FOD hariç tutulur.

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

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 de geçerlidir. Ayrıca, kiralık olarak arıza gidermek için takılan parçaların geri dönüşü (loan return) için yapılan parça değişimleri de hariç bırakılacaktır.

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

şeklinde hesaplanır.

Daire/Birim	Uçuşa Elverişlilik Dairesi	Ayrıntılı Bilgi İçin
Şube	Uçuşa Elverişlilik Koordinatörlüğü	shy-m@shgm.gov.tr





T.C.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

12. “IFSD-In-Flight Shutdown”, 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.

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

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.

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

şeklinde hesaplanır.

14. “Applied MEL” verilerin ait olduğu ilgili ay içerisinde açılan MEL item sayısıdır ve “CDL” ile kuruluşun onaylı MEL’i 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 Genelge ile belirlenen oranda artış olduğunda Genel Müdürlüğe gönderilen raporda MEL kategorisine bağlı olarak açıklama yapılacaktır.

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

şeklinde hesaplanır.

15. “Unscheduled Component Removals” için (tire, brake units, used Oxy. bottles, life vest değişimleri hariç) plansız komponent sökülerinin sayısı alınmalıdır. “Unscheduled Component Removals Rate” için 12 aylık kayar ortalama (her ay son 12 aylık ortalama) gönderilecektir.

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

şeklinde hesaplanır.

- c) Aylık olarak gönderilecek raporlarda yer alan grafikler üzerinde işletme güvenilirlik programında belirtilen alarm seviyeleri ve ilgili veri türünde bir önceki yılın Türkiye ortalaması veya Genel Müdürlükçe belirlenecek alarm seviyesi alarm çizgisi olarak belirtilecektir.

Daire/Birim	Uçuşa Elverişlilik Dairesi	Ayrıntılı Bilgi İçin
Şube	Uçuşa Elverişlilik Koordinatörlüğü	shy-m@shgm.gov.tr





T.C.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- d) Rapor içeriğinde sayı ve değişim olarak 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.
- e) Talep edilen veri türleri için Genelge ile belirlenen oranlarda olumsuz anlamda yaşanan değişikliklere ilişkin değerlendirme, açıklamalar ve kök-neden analizleri raporun son bölümünde mutlaka yer alacaktır.
- f) 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), Airbus A318/A319/A320/A321 (Airbus A320) şeklinde ortak bakım programına sahip hava aracı filoları için birer rapor hazırlanacaktır.
- g) 8 saat üzeri teknik sebepli tehirlenmeler sefer iptali (cancellation) olarak değerlendirilecektir.
- h) Tablo ve grafikler İngilizce olarak hazırlanacaktır.
- i) Aynı arızanın bir uçakta 10 gün içerisinde en az 3 defa tekrarlanması, tekrarlı arıza olarak değerlendirilecektir.

İşletmeler tarafından, kuruluş içerisinde düzenli olarak hazırlanan detaylı Güvenilirlik Raporları Genel Müdürlüğümüz tarafından talep edildiğinde gönderecektir. Ancak kuruluş tarafından yılda en az 2 kez yapılacak güvenilirlik toplantılarının ve yılda en az 1 kez Sorumlu Müdür katılımı ile gerçekleşecek güvenilirlik toplantılarının sonuçlarına ilişkin Genel Müdürlüğümüze rapor gönderilecektir. Katılımcı bilgilerini de içerecek bu raporların Genel Müdürlüğümüz “aircraftreliability@shgm.gov.tr” adresine gönderilmesi yeterlidir. Gerçekleştirilecek bu toplantılara Genel Müdürlüğümüzden katılımın mümkün olabilmesi için toplantı zamanının 15 gün öncesinden bildirilmesi gerekmektedir. Düzenli olarak kuruluş içinde yapılacak analizler ve raporlar ile gönderilecek aylık güvenilirlik raporları sayesinde hem kapsamlı bir değerlendirme ihtiyacının hem de trendler ve bireysel olaylara herhangi bir önlemin gerekli olup olmadığının analiz edilmesi sağlanacaktır. Aylık olarak gönderilen raporların değerlendirmesi ve düzenli olarak gerçekleştirilen SHY-M denetimleri esnasında tespit edilen uygunsuzluklar veya yetersiz veri paylaşımlarına dair sorumlu Genel Müdürlük personeli tarafından detaylı veri ve analiz talebi yapılabilecektir.

Bu raporlarda yer alan bilgilerin güncelliği ve doğruluğundan Sürekli Uçuşa Elverişlilik Müdürü sorumlu olacaktır. Bu raporların uygunluğunun ve hazırlanacak güvenilirlik programlarının Kalite birimi tarafından düzenli olarak denetlenmesi gerekmekte olup, bu konuda kalite denetleme planlarında gerekli değişiklikler yapılacaktır. Aylık hazırlanacak güvenilirlik raporları ve kalite biriminin gerçekleştireceği denetleme raporlarının en az 5 yıl uygun şartlarda saklanması ve gerektiğinde Genel Müdürlüğümüz denetçilerine gösterilmesi gerekmektedir.

5 / 6

Daire/Birim	Uçuşa Elverişlilik Dairesi	Ayrıntılı Bilgi İçin
Şube	Uçuşa Elverişlilik Koordinatörlüğü	shy-m@shgm.gov.tr





T.C.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Özellikle, e) maddesinde de belirtildiği üzere sonuç bölümünde bir önceki aya göre b) maddesinde kayar ortalama olarak bildirilmesi gerektiği belirtilen veri türleri için %5, diğer veri türleri için %10 olumsuz yönde değişim göstermiş veya son üç aylık dönemde olumsuz yönde sürekli artma eğiliminde olan konular için analizlerin ve mühendislik muhakemelerinin uygun şekilde yapılması, olumsuz trendin temel nedeninin belirlenmesi, gerekli düzeltici ve önleyici işlemlerin tanımlanması ve biran önce uygulanması hususlarında yapılacak değerlendirme ve faaliyetlere ilişkin raporun sonraki ayın raporu ile birlikte gönderilmesi, yapılması gereken faaliyetlere ilişkin sonuçların bu süre içerisinde sonuçlanmaması durumunda konuya ilişkin Genel Müdürlüğümüze yazılı bilgilendirme yapılması gerekmektedir.

Ayrıca, bu tür durumların izlenebilirliğini artırmak için bu konuların tanımlandığı, ortaya çıktığı tarih, kapatıldığı tarih, mevcut durumu gibi hususların belirtildiği bir tablonun rapor içerisinde yer alması gerekmektedir.

Daire/Birim	Uçuşa Elverişlilik Dairesi	Ayrıntılı Bilgi İçin
Şube	Uçuşa Elverişlilik Koordinatörlüğü	shy-m@shgm.gov.tr



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

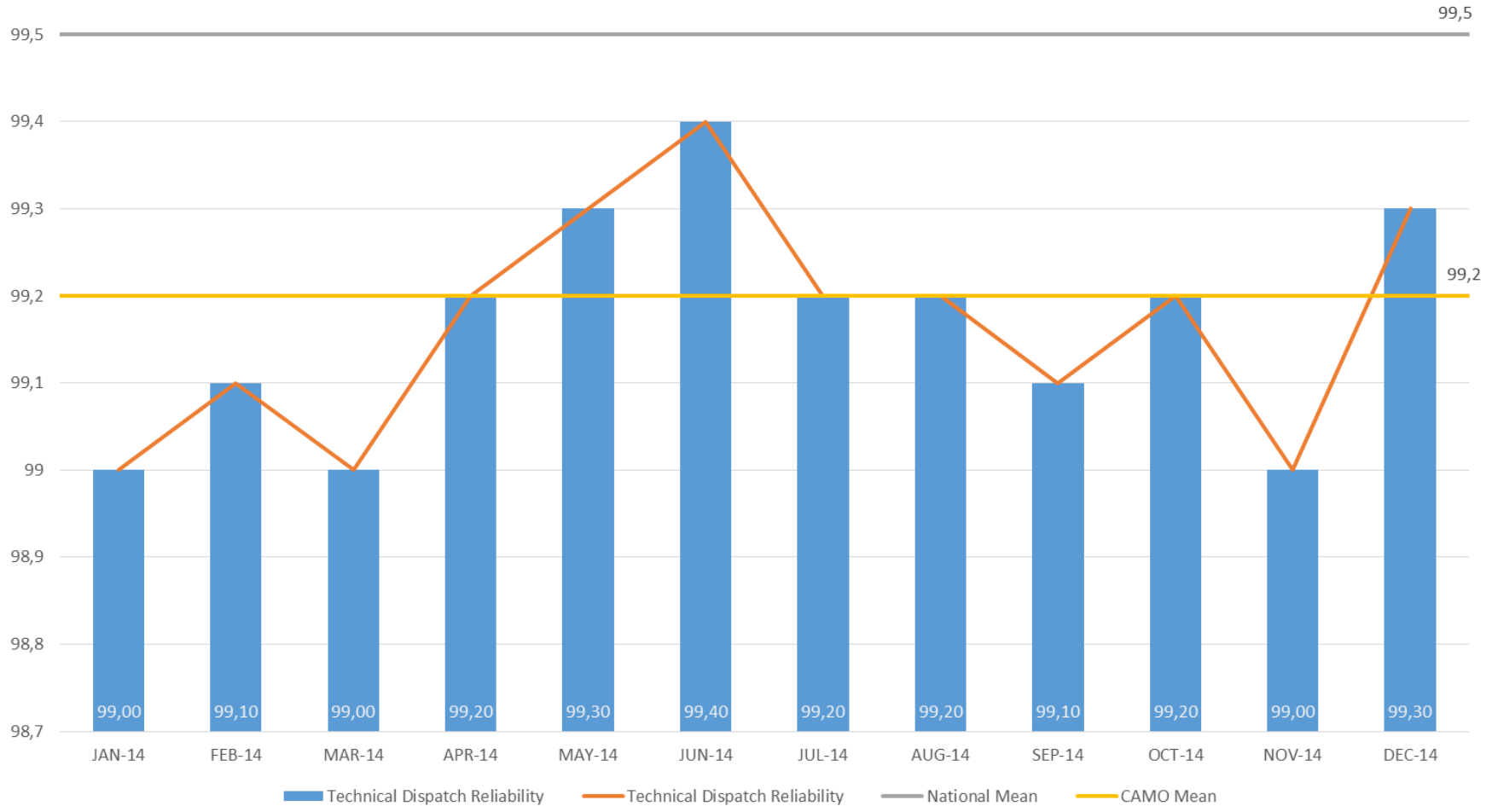
General Information

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.

RECURRENT DEFECTS TABLE

A/C Registration	Define the Recurrent Defect	ATA Chapter	How Many Times It Occurred?	State the Reason/ the Result of Analysis

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