



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

## KONTROL PİLOTLUĞU TALİMATI (SHT-Kontrol Pilotluğu)

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### Amaç, Kapsam, Hukuki Dayanak, Tanım ve Kısaltmalar

##### Amaç

**MADDE 1 –** (1) Bu Talimatın amacı, uçak, helikopter, hava gemisi, planör ve balon kategorilerinde 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 taşınması gereken şartlara, yetkilerinin onaylanmasına, verilmiş olan yetkilerinin temdit edilmesine, yenilenmesine ve genişletilmesine yönelik usulleri düzenlemektir.

##### Kapsam

**MADDE 2 –** (1) Bu Talimat; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden sivil havacılık alanında uçak, helikopter, hava gemisi, planör ve balon kategorilerinde kontrol pilotluğu için gerekli lisans, yetki, yetkilendirme ve sertifika almış, alacak, temdit edecek veya yenileyecek kişileri ve bunlara eğitim veren veya bünyelerinde bulunduran onaylı eğitim organizasyonları ile havacılık işletmelerini kapsar.

##### Hukuki dayanak

**MADDE 3 –** (1) Bu Talimat,

- 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununa,
- 15/07/2018 tarihli ve 30479 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 4 Sayılı Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi’nin 437 nci maddesinin birinci fıkrasının (n) bendine,
- 02/06/2017 tarih ve 30084 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan SHY-1 Pilot Lisans Yönetmeliğine,
- 05/06/1945 tarihli ve 4749 sayılı Kanun ile kabul edilen 07/12/1944 tarihli Şikago Konvansiyonuna dayanılarak hazırlanmıştır.

(2) Bu Talimat, Avrupa Komisyonu tarafından uçuş ekibi lisanslandırılması hususunda yayımlanan 1178/2011 sayılı uluslararası regülasyona uyumlu olarak hazırlanmıştır.

##### Tanımlar

**MADDE 4 –** (1) Bu Talimatta geçen,

- Aday: Kontrol pilotu veya kontrol pilotu adayı tarafından test veya kontrol edilen kişiyi,
- Çok pilotlu hava aracı: Operasyonu için en az iki pilotlu uçuş ekibi gerektirecek şekilde sertifikalandırılmış uçaklar ile uçuş el kitabına, işletme ruhsatına veya muadili bir dokümana

göre ikinci bir pilot ile birlikte uçurulması gereken helikopterler, hava gemileri ve dikey kalkışlı hava araçları gibi hava araçlarını,

c) Denetçi Kontrol Pilotu: Pilot adaylarının yetenek testlerini, pilotların yeterlilik kontrollerini, uçuş öğretmenlerinin ve diğer kontrol pilotlarının yetkinlik değerlendirmelerini yapmak üzere yetkilendirilen Genel Müdürlük bünyesinde görevli kontrol pilotlarını,

ç) Genel Müdürlük: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü,

d) Kıdemli Kontrol Pilotu: Pilot adaylarının yetenek testlerini, pilotların yeterlilik kontrollerini, uçuş öğretmenlerinin ve diğer kontrol pilotlarının yetkinlik değerlendirmelerini yapmak üzere yetkilendirilen ve Genel Müdürlükçe özel olarak belirlenen sektördeki kontrol pilotlarını,

e) Kısmen Geçti: Yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmelerinin, değerlendirme kriterlerinin tek pilotlu hava araçlarında sadece bir bölümünden veya çok pilotlu/tek pilotlu yüksek performanslı hava araçlarında değişik bölümlerden 5 ya da daha az maddeye kadar başarısız olunmasını,

f) Kontrol Pilotu: 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 pilotları,

g) Kontrol Pilotu Adayı: Kontrol pilotu olarak sertifikalandırılmak isteyen kişiyi,

ğ) Kontrol Pilotu Yetkisi: Pilot adaylarının, pilotların ve uçuş öğretmenlerinin yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmelerini yapmak üzere Genel Müdürlük tarafından yetki kategorileri onaylanarak atanan ve isimleri yayınlanan öğretmen pilotlara verilen yetkiyi,

h) Onaylı Eğitim Organizasyonu: Pilot lisansı alınmasına esas teşkil eden, teorik ve uçuş eğitimi veren Genel Müdürlük tarafından onaylanmış eğitim kuruluşunu,

ı) Sorumlu Pilot: Uçuş sorumlusu olarak görevlendirilen ve uçuşun emniyetli bir şekilde gerçekleştirilmesi ile yükümlü pilotu,

i) Temdit: Bir yetkinin veya onayın, geçerlilik süresi bitmeden gereksinimlerin yerine getirilmesi koşuluyla, sahibine sağladığı imtiyazların daha sonraki belirli bir periyoda kadar uzatılmasını,

j) Testin Yarım Kalması: Meteoroloji, NOTAM, hava aracı arızası gibi zorlayıcı nedenlerden dolayı yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmelerinin tamamlanamamasını,

k) Uçuş Ekibi İşbirliği: Sorumlu pilot idaresinde uçuş ekibinin uyumlu bir işbirliği içinde takım olarak çalışmasını,

l) Uçuş Öğretmenliği: Temel pilotaj eğitimi ve ilave yetkilerin alınması için gerekli olan uçuş eğitimlerinin yaptırılması için lisans sahibi pilotlara verilen yetkiyi,

m) 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,

n) Yetenek Testi: Bir adayın lisans veya yetki tanzimi için, sözlü sınavı da içerecek şekilde yeteneklerini kontrol pilotuna sergilemesini,

- o) Yeterlilik Kontrolü: Bir adayın yetkilerinin temdidini ya da yenilenmesi için, gerektiğinde sözlü sınavı da kapsayacak şekilde yeteneklerini kontrol pilotuna sergilemesini,
- ö) Yetki: Lisans üzerinde lisansa ait özel koşulları, imtiyazları veya sınırlandırmaları belirten kaydı,
- p) 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 ifade eder.

(2) Bu talimatta geçen kısaltmalar:

- a) AFM: Hava Aracı Uçuş El Kitabı  
b) AMC: Kabul Edilebilir Uyumluluk Yöntemleri  
c) AOM: Hava aracı İşletme El Kitabı  
ç) ATC: Hava Trafik Kontrolörü  
d) ATPL: Havayolu Nakliye Pilotu Lisansı  
e) BPL: Balon Pilot Lisansı  
f) CPL: Ticari Pilot Lisansı  
g) CRE: Sınıf Yetkisi Kontrol Pilotu  
ğ) CRI: Sınıf Yetkisi Öğretmeni  
h) EASA: Avrupa Havacılık Emniyet Ajansı  
ı) FCL: Uçuş Ekibi Lisanslandırması  
i) FE: Kontrol Pilotu  
j) FFS: Tam Uçuş Simülatörü  
k) FI: Uçuş Öğretmeni  
l) FIE: Uçuş Öğretmenliği Kontrol Pilotu  
m) FSTD: Uçuş Simülasyonu Eğitim Cihazı  
n) GM: Rehber Doküman  
o) IMC: Aletli Uçuş Yapılmasını Gerektiren Meteorolojik Şartlar  
ö) IR: Aletli Uçuş Yetkisi  
p) IRE: Aletli Uçuş Kontrol Pilotu  
r) IRI: Aletli Uçuş Öğretmeni  
s) LAPL: Hafif Hava Aracı Pilot Lisansı  
ş) MCC: Uçuş Ekibi İşbirliği  
t) MP: Çok Pilotlu  
u) MPL: Çoklu Ekip Pilot Lisansı  
ü) OEO: Onaylı Eğitim Organizasyonu  
v) Part-FCL: Avrupa Komisyonu tarafından 3/11/2011 tarihli ve 1178/2011 sayılı regülasyonla yayınlanan Ek 1 düzenlemesini,  
y) PIC : Sorumlu Pilot  
z) PPL : Hususi Pilot Lisansı  
aa) SFE: Sentetik Uçuş Kontrol Pilotu  
bb) SFI: Sentetik Uçuş Öğretmeni  
cc) SOP: Standart İşletme Usulleri



- çç) SP : Tek pilotlu  
dd) SPL: Planör Pilot Lisansı  
ee) TRE: Tip Yetkisi Kontrol Pilotu  
ff) TRI: Tip Yetkisi Öğretmeni

(3) Bu Talimatta belirtilmeyen tanımlar ve kısaltmalar için 2920 sayılı Kanun, SHY-1 Pilot Lisans Yönetmeliği ve uluslararası sivil havacılık kuruluşları tarafından yayımlanan belgelerde belirtilen tanımlar esas alınır.

## İKİNCİ BÖLÜM

### Genel Esaslar

#### Kontrol pilotu yetkileri

**MADDE 5** – (1) Kontrol pilotluğu yetkileri altı kategoride düzenlenir. Bunlar:

- Uçuş Kontrol Pilotu (FE),
- Tip Yetkisi Kontrol Pilotu (TRE),
- Sınıf Yetkisi Kontrol Pilotu (CRE),
- Aletli Uçuş Yetkisi Kontrol Pilotu (IRE),
- Sentetik Uçuş Kontrol Pilotu (SFE),
- Uçuş Öğretmenliği Kontrol Pilotu (FIE).

#### Kontrol pilotu yetkilendirmesi için ön koşullar

**MADDE 6** – (1) 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.

(2) 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, bu Talimatta belirtilmiş nitelikleri ve tecrübe gereksinimlerini karşılayan kişiler arasından seçilirler.

(3) Kontrol pilotluğu için başvuran aday son üç yıl içerisinde bu Talimata 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.

(4) 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.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

### **Kontrol pilotlarının sertifikalandırılması**

**MADDE 7 – (1)** Kontrol pilotluğu için başvuruda bulunan adaylar, kontrol pilotu standardizasyon kursunu başarı ile tamamlamalıdır.

(2) Kontrol pilotunun yetkilendirilebilmesi için, başvurusu uygun görülen kontrol pilotu adayının, Genel Müdürlüğün görevlendirdiği bir kontrol pilotu tarafından yapılan yetkinlik değerlendirmesinde başarılı olması gerekmektedir.

(3) Yeni bir hava aracı üretildiğinde, bu hava aracının kontrol uçuşlarını yapabilecek ve Talimatta belirtilen koşulları sağlayan bir kontrol pilotu bulunmaması durumunda, adaylara ilk yetkilerin verilebilmesi ve yeni hava aracında kontrol uçuşu yapılabilmesi için Genel Müdürlük bir kontrol pilotu yetkilendirir. Yetkilendirilen kontrol pilotu bu tipe intibaklı olmasa da en azından, aynı tip ve sayıda motoru ve benzer konfigürasyonu olan başka bir hava aracında kontrol pilotu sertifikasına sahip olmalıdır. Sertifikanın geçerliliği yeni hava aracı için ilk kontrol pilotlarını kalifiye etmek için gereken süreyle sınırlandırılmalıdır ancak hiçbir şekilde 3 seneyi aşmamalıdır.

(4) Aday, bu bölümde bahsedilen kontrol pilotluğu kategorileri içerisinde birden fazlasının şartlarını karşılayabiliyorsa, sadece bir kontrol pilotluğu kategorisi ile sınırlandırılmaz, Genel Müdürlük tarafından aynı anda birden fazla kategoride kontrol pilotluğu için yetkilendirilebilir.

(5) Genel Müdürlük, güncel kontrol pilot listesini resmi internet sitesinde yayımlar.

### **Kıdemli kontrol pilotu nitelikleri**

**MADDE 8 – (1)** Genel Müdürlük tarafından kontrol pilotu yetkilerinin yenilenmesini ve yetkinlik değerlendirmelerini gözlemlemek üzere görevlendirilen kıdemli kontrol pilotu, verilecek imtiyazlara uygun geçerli veya güncel kontrol pilotu sertifikasına sahip olmalıdır.

(2) Genel Müdürlük tarafından gerekli görüldüğünde kıdemli kontrol pilotu; Genel Müdürlük denetçi kontrol pilotu gözetimi altında yetenek testi veya yeterlilik kontrolünün icrası esnasında bir ön değerlendirmeye tabi tutulabilir.

(3) Adayların ilk yetkilendirilmesinde, Genel Müdürlük tarafından düzenlenen ve içeriği aşağıda belirtilen en az 1 günlük bir kıdemli kontrol pilotu brifingine, kursuna veya seminerine katılması gereklidir.

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

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

### **Kontrol pilotu standardizasyon kursu**

**MADDE 9** – (1) Standardizasyon kursu, Genel Müdürlük tarafından veya yetkilendirilen onaylı eğitim organizasyonları tarafından verilmelidir.

(2) Standardizasyon kurslarının süresi şu şekilde olmalıdır:

a) FE, FIE için teorik ve uygulamalı eğitim olarak bölünmüş şekilde ve en az 1 gün planlanmalıdır,

b) TRE, SFE, IRE ve CRE için 1 günü teorik eğitim, 2 günü yeterlilik kontrolleri ve yetenek testlerinin rol oynanarak yapıldığı uygulamalı eğitim olmak üzere, en az 3 günlük eğitim planlanmalıdır. Uygulamalı eğitimler; TRE ve SFE için FFS’de, IRE ve CRE için FSTD’de icra edilmelidir.

(3) Genel Müdürlük veya onaylı eğitim organizasyonu, kontrol pilotu adayı için standardizasyon kursu sonrasında ilave eğitim gerekip gerekmediğini belirlemeli, yeterli seviyede değilse yetkinlik değerlendirmesi talebinde bulunmamalıdır.

(4) Standardizasyon kursu teorik kısmının içeriği aşağıdaki gibi olmalıdır:

- a) AMC2 FCL.1015 ve Kontrol Pilotluğu El Kitabı,
- b) Part-FCL ve ilgili AMC’ler ile GM’ler,
- c) Operasyonel gereklilikler ve ilgili AMC’ler ve GM’ler,
- ç) Bu Talimat ve kontrol pilotluğu ile ilgili diğer ulusal gereklilikler,
- d) Uçuş kontrolü esnasında insan performansı ve limitlerin değerlendirilmesi,
- e) Adayın performansının değerlendirilmesi ile ilgili temel bilgiler,
- f) Onaylı eğitim organizasyonlarının yönetim sistemi,
- g) Uygulanabilirse; MCC, insan performansı ve sınırlandırmaları,
- ğ) Kişiyeye özel bilgilerin korunması, sorumluluklar, kaza sigortası ve ücretlendirme.

(5) Uygulamalı eğitim en az aşağıdakileri kapsamalıdır:

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

b) Söz konusu test veya kontrollerin idari prosedürlerine ilişkin bilgi.

(6) İlk kontrol pilotu yetkisi için başvuruda bulunan adaya verilecek uygulamalı eğitim, uygun bir tipte, eğitimi veren uygun kategorideki bir kontrol pilotu gözetiminde; aynı simülatör oturumunda gerçekleştirilebilecek, en az iki yetenek testi veya yeterlilik kontrolünün, kontrol pilotu rolünde icrası esnasında ilgili kontrole ilişkin uçuş öncesi briefing, testin yürütülmesi, teste giren adayın değerlendirilmesi, uçuş sonrası briefing ve belgelerin doldurulması hususlarını içerecek şekilde yapılmalıdır. Testin veya kontrolün hava aracında yapılması gerekiyorsa bu



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

eğitim hava aracında yürütülür. Eğer başvuruda bulunan adayın yetkileri FSTD’de de icra edilecek kontrolleri kapsayacaksa, bu uygulamalı eğitim FSTD’nin kullanımını da içermelidir.

(7) Bir kontrol pilotluğu yetkisinin, yeterlilik kontrolü esnasında alet yetkisini de temdit veya yenileme imtiyazını içerebilmesi için, bu adaya verilecek uygulamalı eğitim, eğitimi veren uygun kategorideki bir kontrol pilotu gözetiminde; kontrol pilotu rolünde en az dört alet kontrol profili esnasında ilgili kontrole ilişkin uçuş öncesi briefing, testin yürütülmesi, teste giren adayın değerlendirilmesi, uçuş sonrası briefing ve belgelerin doldurulması hususlarını içerecek şekilde yapılmalıdır. Testin veya kontrolün hava aracında yapılması gerekiyorsa bu eğitim hava aracında yürütülür. Eğer başvuruda bulunan adayın yetkileri FSTD’de de icra edilecek kontrolleri kapsayacaksa, bu uygulamalı eğitimin en az bir tanesi FSTD’de yapılmalıdır.

(8) Bir kontrol pilotu yetkisinin, TRE için gerektiği şekilde diğer tiplere genişletilebilmesi için yeni tipte daha fazla uygulamalı eğitim gerekebilir. Başvuruda bulunan adaya verilecek uygulamalı eğitim, eğitimi veren uygun kategorideki bir kontrol pilotu gözetiminde; en az bir yetenek testi veya kontrolün icrası esnasında ilgili kontrole ilişkin, uçuş öncesi briefing, testin yürütülmesi, teste giren adayın değerlendirilmesi, uçuş sonrası briefing ve belgelerin doldurulması hususlarını içerecek şekilde yapılmalıdır.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### Yetkinlik Değerlendirmesi

#### **Kontrol pilotu yetkinlik değerlendirme**

**MADDE 10** – (1) Kontrol pilotu adaylarının yetkinliği, denetçi kontrol pilotları ya da kıdemli kontrol pilotları tarafından değerlendirilir.

(2) Kontrol pilotu aday, yetenek testi veya yeterlilik kontrolüne giren bir adayın kontrol uçuşunun icrası esnasında kontrol pilotu olarak görevlendirilir. Aynı kontrol uçuşuna Genel Müdürlüğün bir denetçi kontrol pilotu ya da kıdemli bir kontrol pilotu gözlemci olarak 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 briefing, yetenek testi/yeterlilik kontrolünün yürütülmesi ve teste/kontrole giren adayın değerlendirilmesi, uçuş sonrası briefing ve belgelerin doldurulması hususlarını içerecek şekilde olmalıdır. Kontrol uçuşu sonrası teste/kontrole giren adaya sonuç iletilmeden önce; denetçi veya kıdemli kontrol pilotu ile kontrol pilotu aday görüşerek değerlendirme sonucu hakkında mutabakata varacaktır. Mutabakat sağlanamaması halinde, Denetçi ya da Kıdemli kontrol pilotunun kararı, teste tabi tutulan adayın test/kontrol sonucu hakkında nihai karardır. Bu durum oluştuğunda, kontrol pilotu adayının mevzuatın gereklerine uygun değerlendirme yapmadığı durumu oluşur ve kontrol pilotu aday yetkinlik değerlendirmesinde kaldı olarak değerlendirilir.



(3) Yetkinlik değerlendirmesi, pilot/pilot adayının olmadığı durumlarda; öncelikle organizasyondan bir pilotun pilot/pilot adayı rolünü üstlenerek, hava aracının konfigürasyonunun uygun olmadığı durumlarda ise kıdemli kontrol pilotu ya da denetçi kontrol pilotunun pilot/pilot adayı rolünü üstlenmesi ile icra edilecektir.

### **Aday ile uçuş öncesi brifing**

**MADDE 11** – (1) Kontrol pilotu adayı, adaya kontrol uçuşuna hazırlanması için yeterli zaman ve imkânı vermelidir. 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) 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.

(2) Kontrol pilotu adayı, aday ile gerekli iletişim seviyesini korumalıdır. Kontrol pilotu adayı, aşağıdaki kontrol uçuşu ayrıntılarına uymalıdır:

- a) Kontrol pilotu adayının çok pilotlu çalışma ortamına dâhil olması,
- b) Adaya net talimatlar verilmesi ihtiyacı,
- c) Uçuşun güvenli bir şekilde yapılması sorumluluğu,
- ç) Gerekğinde kontrol pilotu adayının müdahalesi,
- d) Ekranların kullanımı,
- e) ATC talimatlarına uyma ve niyetin kolaylıkla anlaşılır şekilde iletilmesi,
- f) Pas geçme gibi müteakip gelişebilecek olaylar için, adayın zamanında yönlendirilmesi,
- g) Kısa, gerçekçi ve dikkat çekmeyecek şekilde notlar tutma.

### **Değerlendirme**

**MADDE 12** – (1) Kontrol pilotu adayı, ilgili test veya kontrole ilişkin belirlenen uçuş testi toleranslarını esas almalıdır ve aşağıdaki noktalara dikkat etmelidir:

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



### **Aday ile uçuş sonrası brifing**

**MADDE 13** – (1) Kontrol pilotu aday, adil, tarafsız ve gerçekçi ögelere dayanan bir uçuş sonrası brifing yapabilmeye yetkinliğini denetçi veya kıdemli kontrol pilotuna göstermelidir. Aşağıdaki noktalar, kontrol pilot adayının takdirine göre aday ile konuşulmalıdır:

- Adaya hatalardan kaçınma ve bunları düzeltme konusunda tavsiyelerde bulunma,
- Tespit edilen diğer eleştirilerden bahsetme,
- Adaya yardımcı olabileceği düşünülen diğer tavsiyeleri sunma.

### **Kayıt ve belgelendirme**

**MADDE 14** – (1) Kontrol pilotu aday, denetçi veya kıdemli kontrol pilotuna ilgili kayıtları doğru bir şekilde tamamlayabildiğini göstermelidir. Bu kayıtlar şunlar olabilir:

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

### **Teorik bilgilerin gösterilmesi**

**MADDE 15** – (1) Kontrol pilotu aday, göreviyle ilgili mevzuat hakkında yeterli bilgiye sahip olduğunu denetçi veya kıdemli kontrol pilotuna göstermelidir.

### **Kontrol pilotluğu yetkilerinin genişletilmesi**

**MADDE 16** – (1) Bir TRE/SFE kontrol pilotu yetkisinin, diğer tiplere de genişletilebilmesi için yeni tipte daha fazla uygulamalı eğitim gerekebilir. Başvuruda bulunan adayın, bu Talimatın 9 uncu maddesinin 8 inci fıkrasında açıklanan gereklilikleri sağlamasını müteakip, Genel Müdürlüğün denetçi kontrol pilotu ya da kıdemli kontrol pilotu gözetiminde yeni tipte kontrol pilotu kabul testi yapılır.

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **Kontrol Pilotu Standardizasyonu**

### **Tarafsızlığın ihlal edilebileceği durumlarda imtiyazların sınırlanması**

**MADDE 17** – (1) Kontrol pilotları, aşağıda belirtilen durumlarda lisans, yetki ya da sertifika tanzimine yönelik olarak adayların yetenek testlerini ya da yetkinlik değerlendirmelerini icra edemezler;

a) Yetenek testi veya yetkinlik değerlendirmesinin gerçekleştirileceği lisans, yetki ya da sertifika ile ilgili olarak adayın gerekli uçuş eğitiminin %25'inden fazlasını vermeleri durumunda,

b) Adayın yetenek testine önerilmesinden sorumlu oldukları durumlarda.

(2) Kontrol pilotları tarafsızlığın etkilenebileceği durumları gözönüne alarak; başvuru sahibi adaylarla ilgili olarak akrabalık, arkadaşlık ilişkisi, ekonomik çıkar ya da politik bağlarla bağlı olduklarında, yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmelerini icra edemezler.

#### **Yetenek testi ve yeterlilik kontrolünün amacı**

**MADDE 18** – (1) Pratik uygulama vasıtasıyla kontrol pilotu adayının istenen bilgi, beceri ve yeterlilik seviyesine ulaştığına veya muhafaza ettiğine karar vermek,

(2) Testlerde ve kontrollerde genellikle başarısız olunan madde ve bölümler hakkında kontrol pilotlarından gelen bilgilerin, geri besleme ile ilgili onaylı eğitim organizasyonları'na iletilerek teorik eğitim ve uçuş eğitimini geliştirmek,

(3) Testler ve kontroller esnasında, kontrol pilotlarının iyi bir havacılık ve uçuş disiplini sergilemeleri suretiyle, havacılık emniyet standartlarının muhafaza edilmesine ve mümkün olduğunda gelişmesine yardım etmektir.

#### **Yetenek testi ve yeterlilik kontrolünün yürütülmesi**

**MADDE 19** – (1) Kontrol pilotlarının bir kontrol uçuşu esnasında bu Talimat standartlarını uygulamaları esastır. Bununla beraber bir kontrol pilotu tarafından uygulanan her bir kontrolün şartları değişebileceğinden, kontrol süresince karşılaşılabilecek olumsuz şartlar kontrolün değerlendirilmesi esnasında dikkate alınmalıdır.

(2) Kontrol pilotu; adayın test ya da kontrolünü SHT-FCL talimatının gerekliliklerine uygun olarak tamamladığından ve gerekli test ya da kontrol standartlarına göre değerlendirdiğinden emin olmalıdır.

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

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

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



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

(6) 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 maksadıyla anlatmalıdır.

(7) 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.

(8) 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.

### **Kontrol pilotunun hazırlığı**

**MADDE 20** – (1) Kontrol pilotu, sadece şahsi hazırlığıyla kalmayıp, kontrol uçuşu ile ilgili tüm hazırlıklara her yönüyle nezaret eder.

(2) Kontrol pilotu, SHT-FCL talimatının gereklilikleriyle uyumlu bir kontrol planlamalıdır. Sadece kontrol formlarında yer alan manevra ve usulleri, onaylı eğitim organizasyonunun standart uygulama usüllerine uygun olarak yaptırılmalıdır.

### **Kontrol pilotunun yaklaşımı**

**MADDE 21** – (1) Kontrol pilotu, dostça ve rahatlatıcı bir atmosfer yaratmalı ve uçuş emniyetini ön planda tutmalıdır. Kontrol esnasında olumsuz ve rahatsız edici bir yaklaşım sergilememelidir. Uçuş esnasında olumsuz yorumlar ve eleştiriler yapmamalı, bütün değerlendirmeler uçuş sonu brifingine bırakılmalıdır.

### **Adayın değerlendirilmesi**

**MADDE 22** – (1) 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:

1) Türbülans ve ATC talimatlarını dikkate alarak kontrol pilotunun uygun gördüğü ilave toleransların üzerinde, 02/06/2017 tarihli Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatında yer alan uçuş test toleransları aşıldı ise,

2) Test veya kontrolün amacı adayın hataları sebebiyle gerçekleşmedi ise,

3) Bir manevra tamamlandı fakat uçuş emniyeti, bir kural veya yönergede belirtilen usullerin ihlali, zayıf havacılık nosyonu, veya sert kumanda kullanımı tespit edildi ise,

4) Gerekli bilgi seviyesine ulaşamadığı tespit edildi ise,

5) Gerekli seviyede uçuşa hakimiyet sergilenmedi ise,

6) Emniyet açısından kontrol pilotu veya emniyet pilotu tarafından kumandalara müdahale edilmek zorunda kalındı ise.

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 geçti olarak tanımlar. Birden fazla bölümden başarısız olması durumunda, adayın testin tümüne tekrar girmesi gerekir. Herhangi bir bölümde başarısız olan aday bir sonraki kontrolde, sadece ilgili bölümden tekrar teste tabi tutulur. Kontrol pilotu ikinci test esnasında test formunun sadece başarısız olunan kısmını değerlendirir. İkinci testte de başarısız olması durumunda tüm test tekrar edilir. Ancak, aday kontrol esnasında başarısız olduğu konuların yanında genel havacılık bilgisi ve uygulaması anlamında eksiklik 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.

### **Test veya kontrol metodu**

**MADDE 23** – (1) Kontrol pilotu, uçuş kontrolüne hazırlanması için adaya yeterli zamanı vermelidir. Ancak bu süre bir saati aşmamalıdır.

(2) 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.

(3) 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.

(4) Kontrol uçuşu, hava aracı uçuş el kitabı (AFM), uçağın işletme el kitabı (AOM) ve işletmenin standart işletme usulleri (SOP) ile uyumlu olarak yürütülür.

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

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

(7) Aletli uçuş yetkilerinin değerlendirildiği kontrol uçuşunda, aletli uçuş koşullarını (IMC) simüle etmek için gözlük, körük gibi uygun bir görüntüleme yöntemi kullanılmalıdır.

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

(9) ATC, uçuş öncesi brifingde planlanan senaryodan farklı talimatlar verdiğinde, kontrol pilotu oluşabilecek değişikliklere karşı esnek olmalıdır.

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

(11) 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.

(12) 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.

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

### **Test veya kontrol içeriği**

**MADDE 24 – (1)** Bir test veya kontrol aşağıdaki kısımlardan oluşur:

- a) Yerde sözlü sınav (uygulanabilme durumunda),
- b) Uçuş öncesi brifing,
- c) Havada uçuş manevraları,
- ç) Uçuş sonu brifingi.

(2) Yerde yapılan sözlü sınav aşağıdaki konuları kapsamalıdır:

- Hava aracı genel bilgisi ve performansı,
- Planlama ve operasyonel usuller,
- Test veya kontrolün diğer ilgili konu ve bölümleri.

(3) Uçuş öncesi brifing aşağıdaki konuları kapsamalıdır:

- Test veya kontrol senaryosu,
- Güç ayarları, süratler ve yaklaşma minimumları,
- Uçuş Emniyeti konuları.

(4) Uçuştaki manevralar ilgili test veya kontrolün madde ve bölümlerini kapsamalıdır.

(5) Uçuş sonrası brifing aşağıdaki konuları kapsamalıdır:

- Adayın değerlendirilmesi,
- Test veya kontrolün dokümantasyonunun mümkün ise adayın öğretmeni varken yapılması.

### **Kontrol uçuş süreleri ve limitleri**

**MADDE 25** – (1) Bir kontrol pilotunun yapabileceği günlük kontrol uçuşu sayısı, yetenek testi, yeterlilik kontrolü ve yetkinlik değerlendirme türlerine ait yapması gereken uçuş süreleri bu Talimatın Ek-1’inde yer alan tabloda açıklanmıştır.

(2) Bir gün içerisinde farklı kontrol türlerinden en fazla 3 kontrol planlanabilir. Tabloda yer alan toplam süre; uçuş öncesi brifing ve hazırlık, testin, kontrol ya da yetkinlik değerlendirmesinin yürütülmesi, uçuş sonrası brifing, adayın değerlendirilmesi ve formların düzenlenmesi dâhil olmak üzere hesaplanmalıdır.

(3) Çok motorlu sınıf ve tip yetkilerinin temdit işleminde; FCL.740.A (a)(2) gereğince; yetki geçerlilik süresi içerisinde ilgili uçak tipinde ya da sınıfında, pilot olarak en az 10 sektör uçuşu olmayanlar, ilgili uçak tipinde ya da sınıfında veya bunları temsil eden FFS’ te bir kontrol pilotu ile birlikte, en az 1 sektör seyrüsefer uçuşunu tamamlamış olmalıdır. Bu uçuş en az 15 dakika olmalıdır ve yeterlilik kontrolü sırasında uçulabilir.

(4) LAPL(S) ve SPL test veya kontrol uçuşu için uçuş zamanı, her bir test ya da kontrol bölümündeki tüm maddelerin tamamlanmasına yetecek şekilde olmalıdır. Tüm maddeler tek uçuşta tamamlanamazsa ek uçuşlar yapılmalıdır.

### **Kontrol pilotluğu sertifikalarının geçerlilik süresi, temdit ve yenileme**

**MADDE 26** – (1) Geçerlilik süresi; kontrol pilotlarının yetkilendirilmesi, tanzim edilen ayın geri kalanına ilave olarak en fazla üç yıllık bir süre için geçerlidir.

(2) Temdit; kontrol pilotluğu sertifikası, sertifika sahibinin, söz konusu sertifikanın geçerlilik süresi içerisinde aşağıdakileri icra etmiş olması halinde temdit edilecektir:

a) Her yıl en az iki yetenek testi, yeterlilik kontrolü veya yetkinlik değerlendirmesi icra etmiş olması,

b) Geçerlilik süresinin son yılında yetkili otorite tarafından düzenlenen ya da bir onaylı eğitim organizasyonu'nda yetkili otoriteden onaylı bir kontrol pilotu tazeleme kursuna katılması,

c) Yukarıdaki (a) bendi uyarınca geçerlilik süresinin son yılında tamamlanan yetenek testlerinden ya da yeterlilik kontrollerinden biri yetkili otoritenin bir denetçisi ya da kontrol pilotu sertifikasından sorumlu olan yetkili otorite tarafından bu amaç doğrultusunda özel olarak yetkilendirilmiş bir kıdemli kontrol pilotu tarafından değerlendirilmesi,

ç) Temdit için başvuruda bulunan adayın birden çok kontrol pilotluğu kategorisinde imtiyazlara sahip olması durumunda, adayın sahip olduğu kontrol pilotluğu sertifikası kategorilerinden biri için (a) ve (b) bentleri ile FCL.1020'de öngörülen gereklilikleri karşılması kaydıyla ve yetkili otoritenin uygun görmesi halinde, sahip olduğu tüm kontrol pilotluğu imtiyazları birleştirilerek temdit edilebilir.

(3) Yenileme; sertifikanın geçerlilik süresinin sona ermesi halinde, adayların imtiyazlarını yeniden sahip olabilmeleri için, (2) nci fıkranın (b) bendi ile FCL.1020'de öngörülen gereklilikleri yerine getirmeleri gerekir.

(4) Kontrol pilotluğu sertifikası ancak adayın FCL.1010'da ve FCL.1030'da öngörülen gerekliliklere uygunluğunu devam ettirdiğini göstermesi koşuluyla temdit edilebilir veya yenilenebilir. Kontrol pilotları ön koşullardan en az birini kaybettiklerinde, Genel Müdürlük tarafından uçuş kontrol yetkileri iptal edildiğinde veya uzatılmadığında kontrol pilotluğu yetkileri sona erer. Yetkilerin tekrar kazanılması için yeniden müracaat gerekir.

### **Kontrol pilotu tazeleme kursu**

**MADDE 27** – (1) Kontrol pilotu tazeleme kursu, bu Talimatın 9'uncu maddesinde tanımlanan kontrol pilotu standardizasyonu kursunun içeriği göz önünde bulundurularak, bir program dâhilinde yürütülür.

## **BEŞİNCİ BÖLÜM**

### **Sorumluluklar, Aykırı Davranışlar, İdari Yaptırımlar ve Son Hükümler**

#### **Sorumluluklar**

**MADDE 28** – (1) Bu Talimatta belirtilen hususların uygulanmasından, onaylı eğitim organizasyonları, havacılık işletmeleri, işletme yönetiminden sorumlu müdür, eğitim müdürü, kontrol pilotları ve aday kontrol pilotları Genel Müdürlüğe karşı sorumludur.





Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

### **Aykırı davranışlar ve idari yaptırımlar**

**MADDE 29** – (1) Bu Talimat hükümlerine aykırı davranışlarda bulunan onaylı eğitim organizasyonları, havacılık işletmeleri ile ilgili yönetici personel ve kontrol pilotları hakkında SHY-1 Pilot Lisans Yönetmeliği gereğince idari yaptırımlar uygulanır. Mevzuata uygun davranmayan, pilot/pilot adaylarını mevzuatın gereklerine göre değerlendiremeyen ve havacılık kurallarına aykırı davranan kontrol pilotlarının yetkileri iptal edilir ve 3 yıl geçmeden tekrar verilmez.

(2) Genel Müdürlük tarafından yetkilendirilen kontrol pilotlarının, 3 kez geçerli bir mazeretleri olmadan kontrol pilotu olarak görevlendirilmeyi kabul etmemeleri veya kontrol uçuşu görevini yerine getirmemeleri halinde yetkileri iptal edilir ve 3 yıl geçmeden tekrar verilmez.

### **Yürürlükten kaldırılan mevzuat**

**MADDE 30** – (1) Bu Talimatın yayımlanması ile birlikte 01.10.2007 tarihli Kontrol Pilotluğu (Examiner) Talimatı (SHT-1C) yürürlükten kalkar. Yürürlükten kaldırılmış olan Talimata yapılmış olan atıflar bu Talimata yapılmış sayılır.

### **Geçiş süreci**

**MADDE 31** – (1) 01/10/2007 tarihli Kontrol Pilotluğu(Examiner) Talimatı (SHT-1C)'ye göre kontrol pilotu ya da kıdemli kontrol pilotu olmuş kişilerin yetkileri, geçerli yetki süresince aynen devam eder. Ancak, yetkilerinin temditleri bu Talimat hükümlerine göre yapılır.

### **Yürürlük**

**MADDE 32** – (1) Bu Talimat, yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

### **Yürütme**

**MADDE 33** – (1) Bu Talimat hükümlerini Sivil Havacılık Genel Müdürü yürütür.

<b>Test, kontrol ve yetkinlik değerlendirme türleri ve günlük kontrol limitleri</b>		
<b>Kontrol türü</b>	<b>Günlük (en fazla)</b>	
LAPL, SPL, BPL, SP tip yetkisi	4 test veya kontrol	
MP tip yetkisi (LPC veya OPC)	2 oturumda 4 yeterlilik kontrolü	
PPL, CPL, IR, sınıf yetkisi, IR ile birlikte sınıf	3 test veya kontrol	
CPL & IR (birleştirilmiş), MPL, ATPL	2 test veya kontrol	
Öğretmen ve kontrol pilotu sertifikası	2 yetkinlik değerlendirmesi	
1. Bir gün içerisinde farklı kontrol türlerinden en fazla 3 kontrol planlanabilir.		
2. Kontrol pilot yetkinlik değerlendirmesi yalnızca denetçi/kıdemli kontrol pilotları tarafından yapılır.		
<b>Yetenek testi türü ve uçuş süreleri</b>		
<b>Yetenek testi türü</b>	<b>Kontrol uçuş süresi / oturum (en az)</b>	<b>Toplam süre</b>
LAPL(B), BPL	45 dakika	2 saat
LAPL(A), LAPL(H), LAPL(S), SPL	90 dakika	
PPL, CPL	90 dakika	3 saat
IR, SP Sınıf/Tip Yetkisi	60 dakika	
SP Sınıf/Tip Yetkisi IR Yetkisini İçeriyorsa	90 dakika	
CPL&IR	150 dakika	4 saat
MP Tip Yetkisi	120 dakika	
MPL		
ATPL		
<b>Yeterlilik kontrolü türü ve uçuş süreleri</b>		
<b>Yeterlilik kontrol türü</b>	<b>Kontrol uçuş süresi / oturum (en az)</b>	<b>Toplam süre</b>
IR	60 dakika	3 saat
SP Sınıf/Tip Yetkisi	60 dakika	
SP Sınıf/Tip Yetkisi IR Yetkisini İçeriyorsa	90 dakika	
MP Tip Yetkisi (LPC&OPC)	120 dakika	4 saat
<b>Yetkinlik Değerlendirme türü ve uçuş süreleri</b>		
<b>Yetkinlik değerlendirmesi</b>	<b>Kontrol uçuş süresi / oturum (en az)</b>	<b>Toplam süre</b>
FI, CRI, IRI, STI, TRI (Hava aracında)	60 dakika	4 saat
TRI (Simülâtörde), SFI	180 dakika	
FE, CRE, IRE, TRE, FIE	Denetçi/kıdemli kontrol pilotları tarafından yapılan yetkinlik değerlendirmesinin süresi; yukarıdaki tablolarda açıklanan yetenek ya da yeterlilik kontrolü sürelerine bağlı olarak yapılır.	
3. Toplam süre; uçuş öncesi brifing ve hazırlık, testin, kontrol ya da yetkinlik değerlendirmesinin yürütülmesi, uçuş sonrası brifing, adayın değerlendirilmesi ve formların düzenlenmesi dâhil olmak üzere hesaplanır.		