

# UÇAK, HELİKOPTER, DİKEY KALKIŞLI HAVA ARACI VE HAVA GEMİSİ PİLOTU LİSANSLANDIRMA TALİMATI (SHT-FCL)

## BİRİNCİ BÖLÜM

### Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

#### Amaç

**MADDE 1–** (1) Bu Talimatın amacı, uçak, helikopter, dikey kalkışlı hava aracı ve hava gemisi kategorilerindeki hava araçlarında pilot olarak faaliyette bulunacak kişilerin lisanslandırılma ve yetkilendirilmelerine ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.

#### Kapsam

**MADDE 2–** (1) Bu Talimat; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden uçak, helikopter, dikey kalkışlı hava aracı ve hava gemisi kategorilerindeki hava araçlarında pilot olarak görev yapmak üzere lisans ve yetki almış, alacak, temdit edecek veya yenileyecek kişileri ve bunlara eğitim veren veya bünyelerinde bulunduran kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve tüzel kişileri kapsar.

#### Hukuki dayanak

**MADDE 3–** (1) Bu Talimat;

- a) 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununa,
- b) 15/07/2018 tarihli ve 30479 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında 4 No’lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi’nin 437 ve 441 inci maddelerine,
- c) 02/06/2017 tarih ve 30084 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan SHY-1 Pilot Lisans Yönetmeliğine,
- ç) Chicago’da 7/12/1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması ile Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve Bunların Eklerinin Onanması Hakkında 05/06/1945 tarihli ve 4749 sayılı Kanuna dayanılarak hazırlanmıştır.

(2) Bu Talimat, Avrupa Komisyonu tarafından uçuş ekibi lisanslandırılması hususunda yayımlanan 1178/2011 sayılı mevzuatın Ek 1’ine uyumlu olarak hazırlanmıştır.

#### Tanımlar ve kısaltmalar

**MADDE 4–** (1) Bu Talimatta geçen terimlerin tanımları:

- a) Ab-initio: Adayın; alacak olduğu uçuş eğitiminde daha önceki uçuş tecrübelerinin dikkate alınmadığı durumu,
- b) Açısal operasyon: Planlanan rota takibine göre tolere edilebilir azami hatanın/sapmanın, Rota Sapma Göstergesindeki (CDI) veya kokpitteki eşdeğer ekrandaki ibrelerin sapması cinsinden ifade edildiği aletli yaklaşma operasyonunu,
- c) Akrobasi uçuşu: Normal uçuşta veya akrobasi yetkisi dışındaki uçuş eğitiminde gerekli olmayan, hava aracının pozisyonunda ani durum değişikliği, anormal bir durum veya anormal hızlanma gerektiren kasıtlı manevrayı,
- ç) Aletli süre: Aletli uçuş süresini veya aletli yer süresini,

- d) Aletli uçuş süresi: Pilotun hava aracını sadece aletleri referans alarak uçurduğu süreyi,
- e) Aletli Uçuş Kuralları (IFR) altında uçuş süresi: Hava aracının aletli uçuş kuralları altında uçurulduğu uçuş süresini,
- f) Aletli yer süresi: Bir pilotun, uçuş simülasyonu eğitim cihazlarında (FSTD) benzetilmiş aletli uçuş şartlarında aldığı eğitim süresini,
- g) Balon: Gaz yardımıyla veya bünyesine entegre ısıtıcı vasıtasıyla havada seyredabilen, havadan hafif motorsuz hava aracını ve motorlu olmalarına rağmen bu Talimatta balon olarak değerlendirilen sıcak hava ile çalışan hava gemilerini,
- ğ) Çift kumanda eğitim süresi: Uygun şekilde yetkilendirilmiş bir öğretmenden uçuş eğitimi alan bir kişinin uçuş eğitimi esnasındaki uçuş süresini veya aletli yer süresini,
- h) Çok pilotlu hava aracı (MPA):
1. Uçaklarda, en az iki pilotla operasyon yapmak üzere sertifikalandırılmış uçakları,
  2. Helikopterler, hava gemileri ve dikey kalkışlı hava araçlarında en az iki pilotla operasyon yapmak üzere sertifikalandırılmış veya en az iki pilotla işletilmesi gereken hava araçlarını,
- ı) Çok pilotlu operasyon: En az iki pilotun uçuş ekibi işbirliği kullanarak çok pilotlu veya tek pilotlu hava aracında gerçekleştirdiği operasyonu,
- i) Diğer eğitim cihazları (OTD): Tam bir uçuş kokpit ortamının gerekli olmadığı, eğitime imkan sağlayan, FSTD'ler dışındaki eğitim yardımcı cihazlarını,
- j) Dikey kalkışlı hava aracı: Değişken geometrili rotorları veya gövdesinde veya kanatlarında yer alan motorlar/itici güç sağlayan aygıtlar vasıtasıyla dikey kalkış yapabilen ve havada ilerleyebilen/yükselebilen hava aracını,
- k) Doğrusal operasyon: Planlanan rota takibine göre tolere edilebilir azami hatanın/sapmanın, yataydaki rota takibinden sapma için uzunluk birimi (örneğin deniz mili) cinsinden ifade edildiği aletli yaklaşma operasyonunu,
- l) EBT: Kanıta dayalı eğitim modelini,
- m) EBT işleticisi: Bir işletme ruhsatına (AOC) sahip, Genel Müdürlük tarafından onaylanmış bir EBT programını uygulayan kuruluşu,
- n) EBT karma programı: Uçuş operasyon gereklilikleri uyarınca, bir kısmı EBT'nin uygulanmasına ayrılmış olan ancak bu Talimatın Ek 1.9'unda verilen yeterlilik kontrollerinin yerine geçmeyen, operatörün tazeleme eğitim ve kontrol programını,
- o) EBT'nin uygulamalı değerlendirmesi: Tüm yetkinlikleri doğrulamak üzere kullanılan ve simülasyon veya işletme ortamında gerçekleşen bir performans değerlendirme yöntemini,
- ö) EBT programı: Uçuş operasyon gereklilikleri uyarınca gerçekleştirilen pilot değerlendirme ve eğitim programını,

p) Erişilebilir: Bir cihazın aşağıdakiler tarafından kullanılabilir durumda olduğunu ifade eder,

1. Sahip olduğu yetki kapsamında sınıf veya tip yetkisi eğitimi gerçekleştiren onaylı eğitim organizasyonu (ATO); veya

2. Değerlendirme, test etme veya kontrol etme amacıyla yetkinlik değerlendirmesi, yetenek testi veya yeterlilik kontrolü gerçekleştiren kontrol pilotu,

r) Gece: Akşam alacakaranlığın sonu (günbatımı+30 dk.) ve sabah alacakaranlığın başlangıcı (gündoğumu-30 dk.) arasındaki süreyi,

s) Genel müdür: Sivil Havacılık Genel Müdürünü,

ş) Genel müdürlük: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü,

t) Gözetim altında hat uçuşu (LIFUS): Onaylanmış bir “sadece simülatörle yapılacak tip yetkisi eğitim kursundan (ZFTT)” sonraki hat uçuşunu veya operasyonel uygunluk verileri (OSD) raporunun gerektirdiği hat uçuşunu,

u) Gözetim altındaki sorumlu pilot (PICUS): Uçuştan sorumlu pilotun gözetimi altında, uçuştan sorumlu pilotun görev ve işlevlerini icra eden ikinci pilotu,

ü) Gözlemlenebilir davranışlar: Bir rol ile ilgili gözlemlenebilen ve ölçülebilirliği değişebilen davranışı,

v) Hata: Uçuş ekibi tarafından yapılan, organizasyon veya uçuş amaçlarından veya beklentilerinden sapmalara yol açan eylemi veya eylemsizliği,

y) Hata yönetimi: Hataların oluşması ve hava aracının istenmeyen durumlara girmesi ihtimalini en aza indiren ve hataların menfi sonuçlarını azaltan veya ortadan kaldıran, hataların ve hata önleyici tedbirlerin tespiti ve uygulanması sürecini,

z) Hava aracı: Havanın dünya yüzeyine karşı reaksiyonları dışında, havanın reaksiyonlarından atmosferde destek alabilen her türlü makineyi,

aa) Hava aracı kategorisi: Uçak, dikey kalkışlı hava aracı, helikopter, hava gemisi, planör ve serbest balon gibi belirli temel özelliklere göre hava aracının sınıflandırılmasını,

bb) Hava aracı tipi: Sevk ve idare veya uçuş karakteristiklerinde değişikliğe sebebiyet verecek modifikasyonlar hariç olmak üzere, SHT-21'e uygun olarak oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde tip yetkisi gerektirdiği belirlenmiş tüm modifikasyonlar dahil olmak üzere, aynı temel dizayna sahip hava araçları grubunu,

cc) Hava gemisi: Bu Talimatta balon tanımına giren sıcak hava gemileri haricindeki, motor gücüyle seyreden havadan hafif hava aracını,

çç) Havacılık kültürü: Uçuş amaçlarını yerine getirmek üzere iyi muhakeme ile gerekli bilgi, beceri ve yaklaşımların tutarlı bir şekilde kullanımını,

dd) Helikopter: Uçuş sırasında temelde, havanın motordan güç alarak ve prensip olarak dikey eksen üzerindeki bir veya daha fazla sayıda rotor üzerindeki reaksiyonlarıyla uçan, havadan ağır hava aracını,

ee) Hususi pilot: Uçuş eğitimi veya kontrolleri dışında, ücret karşılığı olmayan uçuş operasyonlarında hava aracı kullanma imtiyazı bulunan lisans sahibi pilotu,

ff) İki boyutlu (2D) aletli yaklaşma operasyonu: Sadece yatay seyrüsefer yönlendirmesinin kullanıldığı aletli yaklaşma operasyonunu,

gg) İkinci pilot: Hava aracında lisans veya yetki için uçuş eğitimi almak amacıyla bulunan pilotlar haricinde, birden çok pilotu gerektiren bir hava aracında, sorumlu pilot olarak görev yapan pilot dışında görev yapan pilotu,

hh) İkinci pilotla uçurulması gereken uçak: Uçuş el kitabında veya işletme ruhsatında belirtildiği gibi ikinci pilotla uçurulması gereken uçak türünü,

ıı) Kredilendirme: Bir pilot veya pilot adayının havacılık deneyiminin resmi olarak tanınmasını,

ii) Kullanılabilir FSTD: Herhangi bir zaman hususuna bakılmaksızın, FSTD operatörünün veya müşterinin kullanımı için müsait olan herhangi bir uçuş simülasyon eğitim cihazını (FSTD),

jj) Kumandada olan pilot (PF): Uçuşun herhangi bir safhasında hava aracının kumandalarındaki pilotu,

kk) Kumandada olmayan pilot (PM veya PNF): Uçuşun herhangi bir safhasında kumandalardaki pilotun uçuşu yönetmesini izlemekten birincil derecede sorumlu olan ve uçuşa yönelik olmayan radyo iletişimi ve diğer operasyonel faaliyetler gibi eylemleri gerçekleştiren pilotu,

ll) Lisansın çevrilmesi veya dönüştürülmesi: Yabancı ülkelere tanzim edilmiş lisansların Türk lisansına çevrilmesini,

mm) LNAV: Yatay seyrüseferi,

nn) LPV: Dikey yönlendirme ile localiser performansı,

oo) Motorlu gezi planörü (TMG): SHT-21 uyarınca sertifikalandırma sürecini takiben aksi belirtilmedikçe, entegre olarak takılmış içeri alınamaz bir motora ve içeri alınamaz bir pervaneye sahip, uçuş el kitabı doğrultusunda kendi motor gücü ile kalkış ve tırmanış yapabilen özel bir sınıfta motorlu planörü,

pp) Motorlu planör: Bir veya daha fazla sayıda motorla donatılmış olan ve bu motorlar devre dışı bırakıldığında bir planörün özelliklerini sergileyen hava aracını,

qq) Operasyonel uygunluk verisi (OSD): SHT-21'e uygun olarak oluşturulan operasyonel uygunluk verilerini,

rr) Performansa dayalı seyrüsefer (PBN): Bir ATS rotası boyunca, bir aletle yaklaşma usulünde veya belirlenmiş bir hava sahasında uçan hava araçları için performans şartlarına dayalı saha seyrüseferi,

ss) Performans kriterleri: Yetkinlik unsurunda, beklenen sonuca ve gerekli performans seviyesine ulaşıp ulaşılmadığına karar vermek üzere kullanılan kriterlerin tanımını,

tt) Planör: Uçuş sırasında, sabit kaldırma yüzeylerine havanın gösterdiği dinamik reaksiyon ile desteklenen, serbest uçuşu sırasında herhangi bir motora bağımlı olmayan, havadan ağır hava aracını,

uu) RNP APCH: Aletli yaklaşma operasyonları için kullanılan PBN gerekliliklerini,

vv) RNP APCH -LNAV minimasına kadar-: Yatay yönlendirmenin GNSS konumlandırmasına dayalı olduğu 2 boyutlu aletli yaklaşma operasyonunu,

ww) RNP APCH -LNAV/VNAV minimasına kadar-: Yatay yönlendirmenin GNSS konumlandırmasına dayandığı ve dikey yönlendirmenin Baro VNAV fonksiyonu veya SBAS dahil GNSS konumlandırması tarafından sağlandığı, 3 boyutlu aletli yaklaşma operasyonunu,

xx) RNP APCH -LPV minimasına kadar-: Hem yatay hem de dikey yönlendirmenin SBAS dahil GNSS konumlandırmasına dayandığı 3 boyutlu aletli yaklaşma operasyonunu,

yy) RNP AR APCH: Spesifik onay gerektiren aletli yaklaşma operasyonları için kullanılan seyrüsefer gerekliliklerini,

zz) Rota sektörü: Kalkış, ayrılış, 15 dakikadan az olmayan seyir, varış, yaklaşma ve iniş safhalarını kapsayan bir uçuşu,

aaa) Sentetik uçuş eğitim cihazı (FSTD): Yerde, uçuş şartlarını simüle eden FFS, FTD, FNPT, BITD cihazlarından herhangi birini,

bbb) Seyrüsefer uçuşu: Standart seyrüsefer usullerinin kullanıldığı, önceden planlanmış bir rotanın izlendiği, bir kalkış yeri ile bir varış yeri arasındaki uçuşu,

ccc) Seyir safhası yedek ikinci pilot: FL 200 üzerinde gerçekleştirilen ve birden çok pilotun yer aldığı operasyonlarda seyir safhasında ikinci pilotu dinlendirmek amacı ile ikinci pilotun görevlerini üstlenen pilotu,

ddd) Sınıf/Tip yetkileri listesi: OSD değerlendirmesinin sonucuna göre EASA tarafından yayımlanan ve uçuş ekibine lisans verilmesi amacıyla uçak sınıflarını ve hava aracı tiplerini içeren listeyi,

ççç) Sınırlı panellerle aletli uçuş: Hava aracının mevcut durum, pozisyon ve istikametini gösteren AHRS sisteminin arızası halinde, yedek uçuş aletleri kullanılarak yapılan uçuşu,

ddd) Sorumlu öğrenci pilot (SPIC): Öğrenci pilotun sorumlu pilot olarak uçuş öğretmeni ile birlikte uçtuğu, uçuş öğretmenin sadece uçuşu gözlemlediği ve hava aracının uçuşuna etki etmediği veya uçuş kumandalarına müdahale etmediği uçuşu,

eee) Tam uçuş simülatörü (FFS): Uçuş hislerini yansıtan hareket sistemine sahip; kokpitten dışarının görünümünü sağlayan bir görüntü sistemi de olan, belirli bir tipte veya markada, modelde ve seride bir hava aracının yer ve uçuş operasyonlarını benzetmek için gerekli tüm teçhizat ve bilgisayar programlarını içeren, hava aracı kokpitinin tam boyutta birebir aynısı bir cihazı,

fff) Tehdit: Uçuş ekibinin kontrolü dışında gelişen, operasyonel karmaşıklığı arttıran ve emniyetin muhafaza edilmesi için yönetilmesi gereken olayları veya hataları,

ggg) Tehdit yönetimi: Tehditlerin oluşması ve hava aracının istenmeyen durumlara girmesi ihtimalini en aza indiren ve tehditlerin menfi sonuçlarını azaltan veya ortadan kaldıran, tehditlerin ve tehdit önleyici tedbirlerin tespiti ve uygulanması sürecini,

ğğğ) Tek pilotlu hava aracı:

1. Uçaklarda, tek bir pilot tarafından uçurulmak üzere sertifikalandırılmış hava araçlarını,
2. Helikopterler, hava gemileri ve dikey kalkışlı hava araçlarında, tek bir pilot tarafından uçurulmak üzere sertifikalandırılmış ve çok pilotla uçurulması gerekmeyen hava araçlarını,

hhh) Temel alet eğitimi cihazı (BITD): Öğrenci pilotun bir uçak sınıfındaki görev yerini temsil eden, yerde sabit, en azından aletli uçuşun usule ilişkin yönleri için eğitim platformu sunan, ekran bazlı alet panellerinden ve yay yüklü uçuş kumandalarından faydalanabilen eğitim cihazını,

iii) Ticari hava taşımacılığı: Sivil hava araçları ile belirli bir ücret veya kira karşılığında yapılan yolcu, yük veya posta taşımacılığını,

iii) Uçağın Anormal Durumlarını Önleme ve Kurtarma Eğitimi (UPRT): Aşağıdakilerden oluşan eğitimi:

1. Uçağın anormal durumunu önleme eğitimi: Uçuş ekibine uçak anormalliklerini önlemek için gerekli yeterliliği sağlamak amacıyla sunulan teorik bilgi ve uçuş eğitimi kombinasyonu,
2. Uçağı anormal durumdan kurtarma eğitimi: Uçuş ekibine uçağı anormal durumdan kurtarmak için gerekli yeterliliği sağlamak amacıyla sunulan teorik bilgi ve uçuş eğitimi kombinasyonu,

jjj) Uçak sınıfı: Tip yetkisi gerektirmeyen tek pilotlu uçaklar kategorisini,

kkk) Uçak: Havadan ağır, motor gücüyle seyreden, uçuş sırasında havanın kanatları üzerindeki dinamik reaksiyonundan destek alan, sabit kanatlı hava aracını,

lll) Uçuştan sorumlu pilot (PIC): Uçuş sorumlusu olarak görevlendirilen ve uçuşun emniyetli bir şekilde gerçekleştirilmesiyle yükümlü pilotu,

mmm) Uçuş eğitim cihazı (FTD): Belirli bir hava aracını, takılı olan sistemler doğrultusunda yer ve uçuş koşullarında benzetmek üzere gerekli olan teçhizat ve bilgisayar yazılımı programlarının donatılmış olması dahil, spesifik bir hava aracı tipinin açık bir kokpit alanındaki veya kapalı bir hava aracı kokpitindeki aletlerinin, teçhizatının, panellerinin ve kumandalarının tam boyutta birebir aynısı anlamını taşıyan, helikopterlerde görsel sistemlerin gerekli olduğu FTD 2 ve 3 seviyesi dışında, uçuş hislerini yansıtan hareket sistemine veya görsel bir sisteme gerek duymayan cihazı,

nnn) Uçuş ekibi işbirliği (MCC): Uçuş ekibinin, sorumlu pilot idaresinde uyum içerisinde takım olarak çalışmasını,

ooo) Uçuş ekibi üyesi: Uçuş süresince bir hava aracının operasyonu için gerekli olan görevleri yerine getirmekten sorumlu, Genel Müdürlük tarafından lisanslandırılmış kişileri,

ööö) Uçuş planı: Bir uçağın planlanan bir uçuşunu veya uçuşun bir bölümüyle ilgili olarak hava trafik hizmetleri birimine sağlanan belirli bilgileri,

ppp) Uçuş ve Seyrüsefer Usulleri Eğitim Cihazı (FNPT): Söz konusu sistemlerin bir hava aracı içerisinde çalıştıkları şekilde görünmeleri ölçüsünde bir hava aracı tipini veya sınıfını uçuş operasyonlarında yansıtmak üzere gerekli olan teçhizatın ve bilgisayar programlarının teçhiz edilmesi dahil olmak üzere, kokpiti veya kokpit ortamını yansıtan eğitim cihazını,

rrr) Uçuş süresi:

1. Uçaklarda, motorlu gezi planörlerinde ve dikey kalkışlı hava araçlarında; hava aracının kalkış yapmak amacıyla ilk hareketine başladığı andan, uçuşun sonunda tam olarak durduğu ana kadar geçen toplam süreyi;

2. Helikopterlerde, helikopterin rotor pallerinin dönmeye başladığı andan, uçuş sonunda helikopterin tam olarak durduğu ve rotor pallerinin durdurulduğu ana kadar geçen toplam süreyi;

3. Hava gemilerinde, hava gemisinin kalkış yapmak amacı ile direktten serbest bırakıldığı andan, uçuş sonrasında tam olarak durduğu ve direğe bağlandığı ana kadar geçen toplam süreyi;

sss) Üç boyutlu (3D) aletli yaklaşma operasyonu: Hem yatay hem de dikey seyrüsefer yönlendirmesi kullanan aletli yaklaşma operasyonunu,

şşş) Validasyon: EASA üyesi olmayan ülkelerce ICAO Ek-1'e göre düzenlenmiş lisansların Türk tescilli hava araçlarında kullanımının geçerli kılınmasını,

ttt) VNAV: Dikey seyrüseferi,

uuu) Yalnız uçuş süresi: Bir öğrenci pilotun uçuşu hava aracında tek başına bulunarak gerçekleştirdiği uçuş süresini,

üüü) Yalnızca aletleri referans olarak yapılan uçuş: Pilotların benzetilmiş veya gerçek aletli uçuş yapılmasını gerektiren meteorolojik şartlarda (IMC) uçağı harici görsel referans olmadan uçurmasını,

vvv) Yenileme: Yetki süresi dolduktan sonra, belirli gerekliliklerin yerine getirilmesinin ardından, yetkinin imtiyazlarını geçerli kılmak amacıyla yapılan idari işlemi,

yyy) Yetenek testi: Bir adayın lisans veya yetki tanzimi için, gerektiğinde sözlü sınavı da içerecek şekilde uçuş yeteneklerini sergilemesini,

zzz) Yeterlilik kontrolü: Sahip olunan yetkilerin veya imtiyazların temdidi veya yenilemesi için, gerektiğinde sözlü sınavı da kapsayacak şekilde uçuş yeteneklerinin sergilenmesini,

aaaa) Yetki: Lisans üzerinde lisansa ait özel koşulları, imtiyazları veya sınırlandırmaları belirten kaydı,

bbbb) Yetkilendirme: Genel Müdürlük tarafından ilgili koşulları karşılayan gerçek ve tüzel kişilere belirli bir amaca yönelik verilen imtiyazı,

cccc) Yetkinlik: Bir görevi, belirlenen standartta icra etmek üzere gerekli olan beceri, bilgi ve yaklaşım kombinasyonunu,

çççç) Yetkinlik değerlendirmesi: Bir öğretmen veya kontrol pilotu yetkisinin tanzimi, temdidi veya yenilemesi için beceri, bilgi ve yaklaşımların sergilenmesini,

dddd) Yetkinlik unsuru: Bir olayı başlatan ve sonlandıran, limitlerini açık bir şekilde belirleyen, gözlemlenebilir bir sonuçtan oluşan bir işlemi,

eeee) Yetkinlik birimi: Bir dizi yetkinlik unsurundan oluşan belirli bir işlev anlamını, ifade eder.

(2) Bu talimatta geçen kısaltmalar:

- a) A: Uçak kategorisini,
- b) AMC: Kabul edilebilir uyumluluk yöntemlerini,
- c) As: Hava gemisi kategorisini,
- ç) ATO: Onaylı eğitim organizasyonunu,
- d) ATPL: Havayolu nakliye pilotu lisansını,
- e) ATS: Hava trafik hizmetini,
- f) CPL: Ticari pilot lisansını,
- g) CRE: Sınıf yetkisi kontrol pilotluğunu,
- ğ) CRI: Sınıf yetkisi öğretmenini,
- h) DTO: Beyan edilmiş eğitim organizasyonunu,
- ı) EASA: Avrupa Havacılık Emniyet Ajansını,
- i) FE: Uçuş kontrol pilotunu,
- j) FI: Uçuş öğretmenini,
- k) FIE: Uçuş öğretmeni yetkisi kontrol pilotunu,
- l) GM: Rehber dokümanı,
- m) H: Helikopter kategorisini,
- n) ICAO: Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonunu,
- o) IFR: Aletli uçuş kurallarını,
- ö) IMC: Aletli uçuş yapılmasını gerektiren meteorolojik şartları,
- p) IR: Aletli uçuş yetkisini,
- r) IRE: Aletli uçuş yetkisi kontrol pilotunu,
- s) LAPL: Hafif hava aracı pilot lisansını,
- ş) MCC: Uçuş ekibi işbirliğini,
- t) MCCI: Uçuş ekibi işbirliği öğretmenini,
- u) ME: Çok motorlu hava aracını,
- ü) MP: Çok pilotlu operasyonu,
- v) MPL: Çoklu ekip pilot lisansını,
- y) OML: Operasyonel çok pilot kısıtlaması,
- z) Part-FCL: Avrupa Komisyonu tarafından 3/11/2011 tarihli ve 1178/2011 sayılı regülasyonla yayınlanan Ek 1 düzenlemesini,
- cc) PL: Dikey kalkışlı hava aracı kategorisini,
- dd) PPL: Hususi pilot lisansını,
- ee) R/T: Telsizle haberleşme yetkisini,
- ff) S: Planör kategorisini,
- gg) SE: Tek motorlu hava aracını,
- hh) SFE: Sentetik uçuş kontrol pilotluğunu,
- ıı) SFI: Sentetik uçuş öğretmenini,



- ii) SP: Tek pilotlu operasyonu,
- iii) SPL: Planör pilotu lisansını,
- jj) StPL: Öğrenci pilot lisansını,
- kk) TRE: Tip yetkisi kontrol pilotunu,
- ll) TRI: Tip yetkisi öğretmenini,
- mm) VFR: Görerek uçuş kurallarını,
- nn) VMC: Görerek uçuş yapılabilecek meteorolojik şartları,

ifade eder.

(3) Bu Talimatta belirtilmeyen tanımlar ve kısaltmalar için 2920 sayılı Kanunve uluslararası sivil havacılık kuruluşları tarafından yayımlanan belgelerde belirtilen tanımlar esas alınır.

## İKİNCİ BÖLÜM

### Genel Esaslar

#### Uygulama gerekliliği

**MADDE 5–** (1) Uçak, helikopter, dikey kalkışlı hava aracı ve hava gemisi kategorilerindeki havaaraçlarında pilot olarak faaliyette bulunacak kişiler, bu kategorilerde eğitim vermek üzere yetkilendirilen Onaylı Eğitim Organizasyonları ve bu organizasyonlarda görev yapacak personel bu Talimatın hükümleri ile Ek’lerinde yer alan gereklilikleri yerine getirmelidir.

(2) EASA tarafından yayımlanan 1178/2011 sayılı mevzuatın Ek-1’inde yer alan kurallar, kabul edilebilir uyumluluk yöntemleri ve rehber dokümanları, Genel Müdürlükçe farklı bir düzenleme yapılmadığı takdirde aynen kabul edilir ve uygulanır.

#### Yurtdışında gerçekleştirilen uçuşların kaydedilmesi

**MADDE 6–** (1) Yurtdışında tek pilota sertifikalı hava aracı ile gerçekleştirilen bir uçuşun, uçuş kayıt defterine, hem çift kumanda hem de sorumlu pilot olarak kaydedilmesi durumunda bu uçuş süreleri lisans sahibi olmak için karşılanması gereken koşullar açısından kredilendirilemez.

#### OML Operasyonel çok pilot kısıtlanmalı uçuş öğretmenleri

**MADDE 7–** (1) 1. sınıf sağlık sertifikasında OML kısıtlaması bulunan öğretmen pilot veya kontrol pilotu; lisans ve yetki imtiyazları kapsamındaki eğitim verme, yetenek testi veya yeterlilik kontrolü yapma imtiyazlarını Ek-2’de yer alan tablolardaki gerekliliklere uygun olarak kullanır.

#### EASA üyesi ülkeler tarafından lisanslandırılan pilotlar

**MADDE 8-** (1) EASA üyesi bir ülke tarafından tanzim edilmiş lisansa sahip pilotları çalıştırabilmeleri için havacılık işletmeleri, aşağıda belirtilen hususlar çerçevesinde “EASA Lisanslı Pilot Çalıştırma Yetki Belgesi” alacaklardır:

a) Yetki Belgesi, EASA üyesi herhangi bir otoriteden lisans almış Türk veya yabancı uyruklu pilotlar için tanzim edilecektir.

b) Yetki Belgesi, Genel Müdürlük tarafından bir yıl süre için verilecek olup, bu süre içerisinde lisansını Türk lisansına çevrim işlemine başlayan, ancak tamamlayamayan pilotlar için en fazla 1 yıl daha temdit edilecektir. Bu sürelerin sonunda ilgili pilot lisans çevrim talimatına uygun şekilde lisans çevrim işlemleri tamamlanamaz ise yetki belgesi

düzenlenmeyecektir. Söz konusu pilot işletmeden ayrıldığında ise belgegeçersiz olacak ve belgenin 15 gün içerisinde Genel Müdürlüğe iade edilmesi gerekecektir.

c) Yetki Belgesi; pilotun EASA üyesi bir devlet tarafından tanzim edilmiş Part-FCL lisansının, ilgili hava aracında tip/sınıf yetkisinin, Genel Müdürlük tarafından uygun sınıfta tanzim edilmiş sağlık sertifikasının, çalışma izin belgesinin ve İngilizce dil yeterliliğinin geçerli olması halinde düzenlenecektir.

ç) Genel Müdürlükçe, lisansı düzenleyen ülkenin sivil havacılık otoritesinden lisans teyit mektubu talep edilecektir.

d) Pilotun çalıştığı işletmeden ayrılması ve başka bir işletmede çalışmaya başlaması halinde, yetki belgesi geçerlilik süresinde ve çevrim işlemine ilişkin sürede uzatma yapılmaz.

### **EASA üyesi olmayan diğer ICAO üyesi ülkeler tarafından lisanslandırılan pilotlar**

**MADDE 9-** (1) EASA üyesi olmayan bir ülke tarafından tanzim edilmiş ICAO lisansına sahip pilotlara Genel Müdürlük tarafından verilecek Validasyon Belgesi aşağıda belirtilen hususlar çerçevesinde düzenlenecektir:

a) Havacılık işletmelerinde görev alacak yabancı lisanslı bir pilotun, ICAO Küresel Emniyet Gözetim Denetim Programı - USOAP kapsamında yapılan denetimler sonucunda ortaya çıkan Genel Etkin Uyum Seviyesi'nin veya "Personel Lisanslandırma - PEL" başlığında Etkin Uyum Seviyesi'nin yurt dışı otoritesince tanzim edildiği tarihte veya Genel Müdürlüğe başvurulduğu tarih itibarıyla, 70'in üzerinde olan bir ICAO üyesi ülke tarafından düzenlenen lisansa sahip olması gerekmektedir.

b) Validasyon Belgesi; bir yıl süre için pilota verilecek olup, bu süre içerisinde lisansını Türk lisansına çevrim işlemine başlayan ancak tamamlayamayan pilotlar için en fazla 1 yıl daha temdit edilecektir. Bu sürelerin sonunda ilgili pilot lisans çevrim talimatına uygun şekilde lisans çevrim işlemleri tamamlanamaz ise validasyon belgesi düzenlenmeyecektir. Söz konusu pilot, işletmeden ayrıldığında ise belge geçerliliğini yitirecektir ve belgenin en geç 15 gün içerisinde Genel Müdürlüğe iade edilmesi gerekmektedir.

c) Validasyon belgesi düzenlenmesinden sonra, lisansı düzenleyen ülkenin ICAO USOAP kapsamında yapılan denetimler sonucunda ortaya çıkan Genel Etkin Uyum Seviyesi'nin ve Personel Lisanslandırma başlığında Etkin Uyum Seviyesi'nin 70'in altına düşmesi durumunda, pilotun validasyon belgesinin temdit işlemi (b) bendine uygun olarak yapılabilir. Pilotun çalıştığı işletmeden ayrılması ve başka bir işletmede çalışmaya başlaması halinde, validasyon belgesi geçerlilik süresinde ve çevrim işlemine ilişkin sürede uzatma yapılmaz.

ç) Validasyon Belgesi alacak olan pilotlar, Genel Müdürlükçe yapılacak teorik bilgi sınavlarına girerek Hava Hukuku ve Operasyon Usulleri derslerinden yüz üzerinden 75 not alarak başarılı olmalıdır. Bu derslerden alınan geçer not, validasyon belgesi tanzimi için 3 yıl süre ile geçerlidir ve ATPL sınavları için kredilendirilir.

d) Validasyon Belgesi lisansında geçerli İngilizce dil yeterliliği/seviyesi olan pilotlar için tanzim edilir.

e) Görev yapacağı hava aracı tipinde/sınıfında Genel Müdürlük veya EASA tarafından yetkilendirilen kontrol pilotu ile Genel Müdürlük veya EASA tarafından onaylı simülatörde/hava aracında başvuru tarihinden önceki 6 ay içerisinde yapılacak olan yetenek testinde başarılı olunmalıdır. Temdit işlemleri için de başvuru tarihinden önceki 6 ay içerisinde yetenek testi tamamlanmalıdır.

f) Çok pilota sertifikalı uçaklarda sorumlu pilot veya ikinci pilot olarak en az 1.500 saat uçuş tecrübesi bulunmalıdır.

g) Çok pilotlu operasyonlarda görev yapacak olan CPL/IR sahibi pilotlar ICAO esaslarına göre yapılmış olan ATPL sınavında başarılı olduğunu belgelemelidir.

ğ) Validasyon Belgesi; pilotun ICAO lisansının, ilgili hava aracında tip/sınıf yetkisinin, Genel Müdürlük tarafından uygun sınıfta tanzim edilmiş sağlık sertifikasının, çalışma izin belgesinin ve İngilizce dil yeterliliğinin/seviyesinin geçerli olması halinde düzenlenecektir.

h) Genel Müdürlükçe, lisansı düzenleyen ülkenin sivil havacılık otoritesinden lisans teyit mektubu talep edilir.

ı) Pilotun çalıştığı işletmeden ayrılması ve başka bir işletmede çalışmaya başlaması halinde, validasyon belgesi geçerlilik süresinde ve çevrim işlemine ilişkin sürede uzatma yapılmaz.

## ÜÇÜNÇÜ BÖLÜM

### Son Hükümler

#### **Yürürlükten kaldırılan mevzuat**

**MADDE 10**– 08/06/2017 tarihli Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatı SHT-FCL yürürlükten kaldırılmıştır.

#### **Yürürlük**

**MADDE 11**– Bu Talimat yayımlandığı tarihte yürürlüğe girer.

#### **Yürütme**

**MADDE 12**– Bu Talimat hükümleri Sivil Havacılık Genel Müdürü tarafından yürütülür.

#### **Geçiş süreci**

**GEÇİCİ MADDE 1**– (1) Validasyon belgesini veya EASA lisanslı pilot çalıştırma yetki belgesini bu talimatın yürürlüğe girmesinden önce almış olan pilotlar için, Madde 8 ve 9 da belirtilen süreler bu Talimatın yürürlüğe girmesinden sonra yapacakları ilk temdit başvurusu ile başlayacaktır.

**(SHT-FCL)**  
**ALT BÖLÜM A**  
**GENEL GEREKLİLİKLER**

**FCL.001 Yetkili otorite**

Bu Talimatta belirtilen yetkili otorite Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü ifade eder.

**FCL.005 Kapsam**

Bu Talimat, pilot lisanslarının ve pilot lisansları ile ilgili yetkilerin düzenlenmesine ilişkin gereklilikler ile bunların geçerliliğine ve kullanımına ilişkin koşulları kapsar.

**FCL.015 Lisansların ve yetkilerin tanzimi, temdidi ve yenilemesi**

- (a) Pilot lisanslarının ve ilgili yetkilerin tanzimine, temdidine veya yenilemesine yönelik müracaatlar; Genel Müdürlüğe, Genel Müdürlük tarafından belirlenmiş usulde yapılır. Bu müracaatlara, müracaat sahibinin ilgili lisansın veya yetkinin tanzimi, temdidi veya yenilemesi için öngörülen gereklilikleri karşıladığını belgeleyen kanıtların yanı sıra bu Talimatta ve SHT-MED'de öngörülen yetkiler veya onaylar da eklenir.
- (b) Herhangi bir lisansın, yetkinin sağladığı imtiyazların kapsamına ilişkin sınırlamalar veya genişletmeler Genel Müdürlük tarafından ilgili lisansın veya yetki belgesinin üzerine işlenir.
- (c) Bir kişinin, bu Talimat uyarınca, aynı anda her bir hava aracı kategorisi için tanzim edilmiş sadece bir lisansı bulunabilir.
- (d) Pilotun yetkili otoritesini değiştirmek amacıyla lisans ve sağlık kayıtlarının söz konusu otoriteye transferi için talepte bulunduğu durumlar hariç; farklı bir hava aracı kategorisine ilişkin lisans tanzimi veya ilave yetkilerin tanzimi veya bu lisansların, yetkilerin değişikliği, temdidi veya yenilemesi amacı ile yapılacak müracaatlar ilgili pilot lisansını tanzim etmiş olan yetkili otoriteye yapılır.
- (e) Lisans, yetki veya sertifika tanzimi için başvuru yapan kişiler başvurularını, yetenek testinde veya yetkinlik değerlendirmesinde başarılı olduktan sonra en geç 6 ay içinde Genel Müdürlüğe sunmak zorundadır.

**FCL.020 Öğrenci pilotlar**

- (a) Öğrenci pilotlar, bir uçuş öğretmeni tarafından yetkilendirilmedikleri ve gözetim altında olmadıkları sürece yalnız uçuş yapamazlar.
- (b) Öğrenci pilot, ilk yalnız uçuşundan önce en az 16 yaşında olmalıdır.

**FCL.025 Lisans ve yetki tanzimi için gereken teorik bilgi sınavları**

- (a) Adayın sorumlulukları
  - (1) Adaylar, belirli bir lisans veya yetki için gereken tüm teorik bilgi sınavlarına tek bir yetkili otorite sorumluluğunda girerler.
  - (2) Adaylar; teorik bilgi eğitim kursunun uygun kısımlarını yeterli bir standartta tamamladıktan sonra, ancak eğitimlerinden sorumlu olan DTO veya ATO tarafından önerilmesi koşuluyla teorik bilgi sınavına girebilir.
  - (3) DTO veya ATO tarafından yapılacak bu öneri 12 ay süre ile geçerlidir. Adayın bu geçerlilik süresi içerisinde en azından bir teorik bilgi sınavına girmemiş olması durumunda, tabi tutulması gereken ilave eğitimler, eğitim ihtiyaçlarına dayanılarak ilgili DTO veya ATO tarafından belirlenir.
- (b) Geçme standartları
  - (1) Teorik bilgi sınavlarında geçme notu, o sınav kâğıdına tahsis edilen toplam puanın en az %75'idir. Yanlış cevaplar doğru cevap sayısını etkilemez.
  - (2) Bu Talimatta aksi belirtilmediği sürece, bir aday, pilot lisansı veya yetkisi için gerekli teorik bilgi sınavlarının tamamını, sınava ilk kez girdiği takvim ayının sonundan itibaren hesaplanmak üzere 18 aylık süre içerisinde başarıyla tamamlamalıdır.

- (3) ATPL teorik bilgi sınavı veya ticari pilot lisansının (CPL) veya aletli uçuş yetkisinin (IR) tanzimi için başvuru yapan bir aday, her bir teorik bilgi sınavından en fazla dördüncü girişinde veya tüm sınavlardan altı sınav oturumuna katılarak veya (b)(2) bendinde belirtilen sürede geçememesi halinde, tüm sınavlara yeniden girer.
  - (4) Hafif hava aracı pilot lisansı (LAPL) veya hususi pilot lisansı (PPL) tanzimi için başvuru yapan bir aday, her bir teorik bilgi sınavından en fazla dördüncü girişinde veya tüm sınavlardan (b)(2) bendinde belirtilen sürede geçememesi halinde, tüm sınavlara yeniden girer.
  - (5) Teorik bilgi sınavlarına tekrar girmeden önce adaylar, DTO veya ATO tarafından belirlenen ilave eğitimi tamamlar. Bu eğitimin süresi ve kapsamı, adayın ihtiyaçlarına göre DTO veya ATO tarafından belirlenir.
- (c) Geçerlilik Süresi
- (1) Başarıyla tamamlanmış teorik bilgi sınavları:
    - (i) hafif hava aracı pilot lisansı veya hususi pilot lisansı tanzimi için 24 ay süreyle geçerlidir;
    - (ii) ticari pilot lisansı veya aletli uçuş yetkisi (IR) tanzimi için 36 ay süreyle geçerlidir;
    - (iii) temel aletli uçuş yetkisi (BIR) tanzimi için sınırsız süreyle geçerlidir.(i) ve (ii) alt bentlerinde belirtilen süreler pilotun teorik bilgi sınavını, (b)(2) bendi hükümlerine uygun bir şekilde başarıyla tamamladığı günden itibaren başlar.
  - (2) Başarıyla tamamlanmış havayolu nakliye pilotu lisansı (ATPL) teorik bilgi sınavları, ATPL tanzimine yönelik olarak aşağıda belirtilen yetkilerin en son geçerlilik tarihinden itibaren 7 yıl süreyle geçerlidir:
    - (i) lisansa işlenmiş aletli uçuş yetkisi (IR); veya
    - (ii) helikopterler için lisansa işlenmiş helikopter tip yetkisi.

#### **FCL.030 Uygulamalı yetenek testi**

- (a) Entegre uçuş eğitimi kursu alan adaylar hariç olmak üzere; lisans, yetki tanzimi için yetenek testine girmeden önce, müracaat sahipleri ilgili teorik bilgi sınavından geçmiş olmalıdır. Her halükarda, söz konusu yetenek testlerine girilmeden önce ilgili teorik bilgi eğitimi mutlaka tamamlanmış olmalıdır.
- (b) Havayolu nakliye pilotu lisansı tanzimi hariç olmak üzere; yetenek testine girecek adaylar, eğitim tamamlandıktan sonra test için, eğitimden sorumlu kuruluş/kişi tarafından önerilir. Eğitim kayıtları kontrol pilotuna ibraz edilmelidir.
- (c) BIR tanziminde, yetenek testi için başvuran kişi öncelikle tüm eğitim modüllerini tamamlamalı ve yetenek testi için ATO tarafından tavsiye edilmelidir. Eğitim kayıtları, ATO tarafından kontrol pilotuna sunulur.

#### **FCL.035 Uçuş süresinin ve teorik bilginin kredilendirilmesi**

- (a) Uçuş süresinin kredilendirilmesi
  - (1) Bu Talimatta aksi belirtilmediği sürece; bir lisans, yetki için kredilendirilecek uçuş süresi, lisansın, yetkinin talep edildiği hava aracı ile aynı kategoride uçulmuş olmalıdır.
  - (2) Sorumlu pilot veya eğitimdeki pilot.
    - (i) lisans, yetki için başvuran bir adayın yalnız uçuş, çift kumanda eğitimi ve sorumlu pilot (PIC) olarak uçtukları sürelerin tümü söz konusu lisans, yetki için istenen toplam uçuş süresi açısından kredilendirilir.
    - (ii) entegre havayolu nakliye pilotu (ATP) uçuş eğitim kursunu tamamlayan bir aday, havayolu nakliye pilotu lisansı, ticari pilot lisansı veya çok motor tip veya sınıf yetkisi için gerekli olan sorumlu pilot uçuş süresi açısından; uçuştan sorumlu öğrenci pilot olarak uçtuğu aletli uçuş süresinin 50 saate kadarı ile kredilendirilir.
    - (iii) entegre CPL/IR uçuş eğitim kursunu tamamlayan bir aday, ticari pilot lisansı ve çok motor tip veya sınıf yetkisi için gerekli olan sorumlu pilot uçuş süresi açısından; uçuştan sorumlu öğrenci pilot olarak uçtuğu aletli uçuş süresinin 50 saate kadarı ile kredilendirilir.
  - (3) İkinci pilot veya PICUS uçuş süresi. Bu Talimatta aksi belirtilmediği sürece, lisans sahibi bir

- pilot, daha üst seviyedeki bir lisansı almak için gerekli olan toplam uçuş süresi açısından; ikinci pilot veya PICUS olarak uçmuş olduğu sürenin tümü ile kredilendirilir.
- (4) Bu Talimatın FCL.140.A(a)(1) ve FCL.740.A(b)(1)(ii) maddelerindeki uçuş süresi şartlarının yerine getirilmesi açısından; aşağıdaki koşulların karşılanması şartıyla, uçaklarda veya TMG'lerde uçulan sürenin tümü kredilendirilir:
- (i) ilgili uçak veya TMG, uçulan sürenin kredilendirileceği hava aracıyla aynı kategori ve sınıftan olmak zorundadır;
- (ii) bir öğretmenle birlikte eğitim uçuşları yapılması durumunda, kullanılan uçak veya TMG, SHT-ORA ORA.ATO.135 maddesinde veya SHT-DTO) DTO.GEN.240 maddesinde belirtilen yetkilendirmeye tabi olmak zorundadır.
- (b) Teorik bilginin kredilendirilmesi
- (1) Havayolu nakliye pilotu lisansı için teorik bilgi sınavını geçen adaylar, hafif hava aracı pilotu lisansı, hususi pilot lisansı, ticari pilot lisansı ve helikopterler dışında aynı hava aracı kategorisinde IR ve BIR teorik bilgi gerekliliklerine yönelik olarak kredilendirilir.
- (2) Ticari pilot lisansı için teorik bilgi sınavını geçen adaylar, aşağıdakilerin teorik bilgi gereklilikleri için kredilendirilir:
- (i) Aynı hava aracı kategorisinde hafif hava aracı pilotu lisansı;
- (ii) Aynı hava aracı kategorisinde hususi pilot lisansı;
- (iii) BIR için "haberleşme" konusu. Bu kredi, yalnızca "haberleşme" dersinin IFR kısmını içerir.
- (3) IR sahipleri veya bir hava aracı kategorisi için IR teorik bilgi sınavını geçen adaylar, aşağıdakilerle ilgili teorik bilgi eğitimine ve sınavlara yönelik olarak kredilendirilir:
- (i) Başka bir hava aracı kategorisindeki IR;
- (ii) BIR.
- (4) Pilot lisansına sahip olan bir kişi, farklı bir hava aracı kategorisinde lisans almak için teorik bilgi eğitime sınav gereklilikleri bakımından bu Talimatın Ek 1.1'i uyarınca kredilendirilir. Bu kredilendirme, pilot lisansı için müracaatta bulunan ve halihazırda söz konusu lisansın farklı bir hava aracı kategorisinde gereken teorik bilgi sınavlarını başarıyla tamamlamış ve sınavları FCL.025(c) bendinde öngörülen geçerlilik süresi içerisinde olan adaylar için de geçerlidir.
- (5) (b)(3) bendine istisna olarak, yetkinlik temelli modüler IR(A) kursunu tamamlayan IR(A) sahipleri, FCL.720.A.(a)(2)(ii)(A) maddesi uyarınca gerekli olan kursun IFR kısmının teorik bilgi eğitimi ve sınavını da geçmiş olmaları şartıyla, başka bir hava aracı kategorisinde IR için teorik bilgi eğitimi ve sınavlarından tam olarak kredilendirilir.

#### **FCL.040 Lisansların imtiyazlarının kullanılması**

Bir lisansın imtiyazları, o lisansın yer alanyetkilerin ve gerektiği durumlarda ilgili sağlık sertifikasının geçerli olması durumunda kullanılabilir.

#### **FCL.045 Dokümanları bulundurma ve ibraz etme yükümlülüğü**

- (a) Pilotlar, lisansın imtiyazlarını kullanırken yanlarında geçerli bir sağlık sertifikası ve geçerli bir lisans taşırlar.
- (b) Pilotlar ayrıca fotoğraflı bir kimlik belgesini de yanlarında bulundururlar.
- (c) Pilot veya öğrenci pilot, denetleme maksadıyla otoritenin yetkilendirilmiş temsilcisi tarafından talep edilmesi halinde, uçuş sürelerinin kaydını yetkililere derhal sunarlar.
- (d) Öğrenci pilotlar yalnız olarak gerçekleştirdikleri tüm seyrüsefer uçuşlarında FCL.020(a) uyarınca öngörülen yetkilendirmenin kanıtını yanlarında bulundurur.

#### **FCL.050 Uçuş süresinin kaydedilmesi**

Pilotlar yaptıkları tüm uçuşların detaylarına ilişkin güvenilir nitelikteki kayıtları Genel Müdürlük tarafından belirlenen şekil ve yöntemle tutarlar.

#### **FCL.055 Dil yeterliliği**

- (a) Genel. Telsiz kullanma zorunluluğu olan uçak, helikopter, dikey kalkışlı hava aracı ve hava gemisi pilotları, lisanslarında İngilizce veya uçuşta yer alan telsiz haberleşmesi için kullanılan dilde dil yeterliliğine sahip olmadıkça, lisanslarının ve yetkilerinin imtiyazlarını kullanamazlar. Lisans üzerinde dil yeterlilik seviyesi ve geçerlilik tarihi belirtilmeli ve sınav sonucu, Genel Müdürlük tarafından belirlenen usule uygun olarak alınmış olmalıdır. Kabul edilebilir asgari yeterlilik seviyesi, bu bu Talimatın Ek 1.2'sine uygun operasyonel seviyedir (Seviye 4).
- (b) Dil yeterliliğinin lisansa işlenmesi için başvuru yapanlar, bu Talimatın Ek 1.2'si uyarınca, gerek havacılık terminolojisini ve gerekse de yalın dili kullanmada en az operasyonel seviyede dil yeterliliğine sahip olduklarını göstermek zorundadır. Bu amaçla, adaylar aşağıdaki becerileri sergileyecektir:
- (1) yüz yüze ve sadece sesli iletişimlerde etkili bir şekilde iletişim kurmak;
  - (2) genel ve iş ile ilgili konularda tutarlı ve net bir şekilde iletişim kurmak;
  - (3) genel ve iş ile ilgili konularda mesaj alıp vermek ve yanlış anlaşılmalara fark etmek ve gidermek için uygun iletişim stratejilerini kullanmak;
  - (4) rutin çalışma ortamı sırasında veya normalde aşına olmadıkları bir iletişim görevi sırasında ortaya çıkan karmaşıklıklar veya beklenmedik olaylar ile ilgili dil zorluklarının başarıyla üstesinden gelmek;
  - (5) havacılık camiası için anlaşılır olan bir lehçe veya aksan kullanmak.
- (c) Pilotların dil yeterliliği, bu Talimatın Ek 1.2'sine göre uzmanlık seviyesinde (seviye 6) dil yeterliliği gösterenler hariç, aşağıda belirtilen sürelerde yeniden değerlendirilmelidir:
- (1) operasyonel seviyede (seviye 4) dil yeterliliği sergilenmiş ise her 4 yılda bir;
  - (2) ileri seviyede (seviye 5) dil yeterliliği sergilenmiş ise her 6 yılda bir.
- (d) Aletli uçuş yetkisi (IR) sahipleri için özel gereklilikler: Yukarıdaki fıkraların istisnası olarak, IR sahibi kişiler, İngilizce dilini bu Talimatın Ek 1.2'sinde tanımlanan uygun yeterlilik seviyesinde kullanma becerisine sahip olduklarını göstermiş olmalıdır.
- (e) IR sahipleri için dil yeterliliğinin ve İngilizce dilinde yetkinliğin gösterilmesi, Genel Müdürlük tarafından belirlenen değerlendirme yöntemi yoluyla yapılır.

#### **FCL.060 Son dönem tecrübesi**

- (a) Uçaklar, helikopterler, dikey kalkışlı hava araçları, hava gemileri ve planörler: Bir pilot, herhangi bir hava aracını aşağıda belirtilen durumlarda ticari hava taşımacılığı veya yolcu taşımacılığı amacı ile kullanamaz:
- (1) Sorumlu pilot (PIC) veya ikinci pilot olarak: Son 90 gün içerisinde aynı tip/sınıf hava aracında veya söz konusu hava aracı tipinin/sınıfının tam uçuş simülatöründe (FFS) en az 3 kalkış, yaklaşma ve iniş icra etmemiş ise. Söz konusu 3 kalkış ve iniş, pilotun sahip olduğu imtiyazlara bağlı olarak, tek pilotlu veya çok pilotlu operasyonlarda gerçekleştirilmiş olabilir; ve
  - (2) Gece şartlarında sorumlu pilot (PIC) olarak;
    - (i) Son 90 gün içerisinde aynı tip/sınıf hava aracı veya söz konusu hava aracı tipinin/sınıfının tam uçuş simülatöründe (FFS) pilot olarak gece şartlarında en az 1 kalkış, yaklaşma ve iniş icra etmemiş ise; veya
    - (ii) aletli uçuş yetkisine (IR) sahip değil ise.
  - (3) Seyir safhası yedek ikinci pilot olarak;
    - (i) yukarıdaki (a)(1) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılamıyor ise; veya
    - (ii) son 90 gün içerisinde en az 3 sektörde aynı tip/sınıf hava aracı uzun uçuşlarda seyir safhası yedek ikinci pilot olarak görev yapmamış ise; veya
    - (iii) tam uçuş simülatöründe (FFS) 90 günü aşmayan aralıklarla uçuş yeteneği güncellik veya tazeleme eğitimi almamış ise. Bu tazeleme eğitimi işletcinin uçuş operasyon gerekliliği tazeleme eğitimi ile birleştirilebilir.
  - (4) Bir pilotun benzer sevk-idare ve operasyon karakteristiklerine sahip birden çok uçak tipini kullanma imtiyazı bulunuyor ise, yukarıda (1)nci fıkrada öngörülen 3 kalkış, yaklaşma ve iniş işlemi SHT-21'e göre oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde tanımlandığı şekilde gerçekleştirilebilir.

- (5) Bir pilotun SHT-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde tanımlandığı şekliyle, benzer sevk-idare ve operasyon karakteristiklerine sahip, kompleks olmayan birden çok helikopter tipini kullanma imtiyazı bulunuyor ise, bu pilotun son 6 ay içerisinde bu helikopter tiplerinden her biriyle en az 2 saatlik uçuş gerçekleştirmiş olması koşuluyla, yukarıda (1)nci fıkrada öngörülen 3 kalkış, yaklaşma ve iniş işlemi bu tiplerden sadece birinde gerçekleştirilebilir.
- (b) Ticari hava taşımacılığına özgü gereklilikler:
- (1) Ticari hava taşımacılığı bağlamında, yukarıda (a)(1) ve (2) sayılı bentlerde öngörülen 90 günlük süre, pilotun bir tip yetkisi öğretmenin veya kontrol pilotunun nezareti altında hat uçuşu gerçekleştirmesi koşuluyla, azami 120 güne uzatılabilir.
- (2) Pilot, (1)nci bentteki gerekliliğe uymazsa ilgili hava aracı tipi için eğitim vermek üzere Alt Bölüm J'ye uygun yeterliliğe sahip bir öğretmenle birlikte bir eğitim uçuşu tamamlamak zorundadır. Eğitim uçuşu, kullanılacak hava aracı veya kullanılacak hava aracı tipinde olan bir FFS'de gerçekleştirilecektir. Pilot, ilgili, imtiyazlarını kullanmadan önce gerçekleştirilecek olan bu eğitim (a)(1) ve (2) bentlerinde tanımlanan gereklilikleri içermelidir.

**FCL.065 Ticari hava taşımacılığında 60 yaş ve üzerindeki lisans sahiplerinin imtiyazlarının kısıtlanması**

- (a) 60 -64 yaş arası: Uçaklar ve helikopterlerde, 60 yaşını doldurmuş olan bir pilot lisansı sahibi, çok pilotlu ekibin bir üyesi olmadığı sürece, ticari hava taşımacılığı operasyonlarındaki bir hava aracının pilotu olarak uçamaz.
- (b) 65 yaş: 65 yaşını doldurmuş pilot lisansı sahipleri, ticari hava taşımacılığı yapan bir hava aracının pilotu olarak uçamaz.

**FCL.070 Lisansların ve yetkilerin iptali, askıya alınması ve sınırlandırılması**

- (a) Bu Talimat hükümlerine uygun olarak tanzim edilen lisanslar ve yetkiler, pilotların bu Talimat, SHT-MED'in veya ilgili operasyonel dokümanların gerekliliklerini karşılamaması durumunda, Genel Müdürlük tarafından SHY-1'de ve ilgili prosedürlerde öngörülen koşullara ve usullere uygun bir şekilde sınırlandırılabilir, askıya alınabilir veya iptal edilebilir.
- (b) Lisansı veya yetki belgesi askıya alınan veya iptal edilen pilot söz konusu lisansı veya yetki belgesini derhal Genel Müdürlüğe iade eder.



## ALT BÖLÜM B

### HAFİF HAVA ARACI PİLOTU LİSANSI — LAPL

#### KISIM 1 — GENEL GEREKLİLİKLER

##### **FCL.100 LAPL — Asgari yaş**

Uçak veya helikopterler için LAPL'ye başvuru yapanlar en az 17 yaşında olmalıdır.

##### **FCL.105 LAPL — İmtiyazlar ve koşullar**

- Genel: LAPL sahibi bir pilotun imtiyazı, ilgili hava aracı kategorisinde ticari olmayan operasyonlarda herhangi bir gelir elde etmeksizin sorumlu pilot (PIC) olarak uçmaktır.
- Koşullar: LAPL başvurusunda bulunan adaylar ilgili hava aracı kategorisinin ve gerektiği durumlarda yetenek testinde kullanılan hava aracı sınıfı veya tipinin gerekliliklerini yerine getirmiş olmalıdırlar.

##### **FCL.110 LAPL — Aynı hava aracı kategorisinde kredilendirme**

- LAPL için başvuran ve aynı hava aracı kategorisinde başka bir lisansa sahip olan adaylar, söz konusu hava aracı kategorisine ilişkin LAPL gereklilikleri bakımından tam olarak kredilendirilir.
- Yukarıdaki fıkra hükümleri saklı kalmak kaydıyla, lisansın geçerlilik süresinin sona ermiş olması durumunda, aday ilgili hava aracı kategorisinde LAPL tanzimine yönelik olarak FCL.125 uyarınca bir yetenek testini başarıyla tamamlamalıdır.

##### **FCL.115 LAPL — Eğitim kursu**

- LAPL için başvuru yapanlar, bir DTO veya ATO'da bir eğitim kursu tamamlarlar.
- Kurs, başvuru yapılan LAPL'nin imtiyazlarına uygun teorik bilgi ve uçuş eğitimi içerir.
- Teorik bilgi eğitimi ve uçuş eğitimi, adayların eğitimlerine başladığı DTO veya ATO'dan farklı bir DTO veya ATO'da tamamlanabilir.
- Tek motorlu pistonlu uçaklardaki deniz sınıfı yetki eğitiminde, bu Talimatın Ek 1.9'unun, B.7. maddesindeki hususlar dikkate alınır.

##### **FCL.120 LAPL — Teorik bilgi sınavı**

LAPL başvurusunda bulunan adaylar, aşağıda belirtilen konularda düzenlenecek sınavlarda, uygun teorik bilgi düzeyine sahip olduklarını sergilemelidir:

- Genel konular:
  - Hava hukuku
  - İnsan performansı
  - Meteoroloji
  - Haberleşme
  - Seyrüsefer
- Farklı hava aracı kategorilerine özel konular:
  - Uçuş prensipleri
  - Operasyon usulleri
  - Uçuş performansı ve planlaması
  - Hava aracı genel bilgisi

##### **FCL.125 LAPL — Yetenek testi**

- LAPL başvurusunda bulunan adaylar, ilgili usulleri ve manevraları söz konusu hava aracı kategorisinde sorumlu pilot (PIC) olarak, tanınacak imtiyazlara uygun yetkinlikle gerçekleştirme becerisine sahip olduklarını sergileyerek yetenek testini başarıyla tamamlamalıdır.
- Yetenek testine başvuran adayların yetenek testinde kullanılacak hava aracı ile aynı tipte/sınıfta bir hava aracında uçuş eğitimi almış olmaları gerekir. Lisansa tanınan imtiyazlar, bu Talimat hükümlerine uygun bir şekilde genişletilmediği müddetçe, yetenek testinde kullanılan hava aracı sınıfı veya tipi ile sınırlıdır.
- Geçme notları
  - Yetenek testinin, adayın uçtuğu hava aracı kategorisine uygun uçuş safhalarını temsil eden

- farklı bölümlere ayrılmış olması gerekir.
- (2) Herhangi bir bölümün herhangi bir unsurunda başarılı olamayan aday söz konusu bölümün tamamında başarısız olmuş sayılır. Adayın sadece 1 bölümde başarısız olması durumunda sadece o bölüme yeniden girmesi gerekir. Birden fazla bölümde başarısız olması durumunda, aday testin tümünde başarısız olmuş sayılır.
  - (3) Testin, (2) bendi hükümleri uyarınca tekrar edilmesi gerektiği durumlarda; adayın, önceki denemede başarılı olduğu bölümler de dahil olmak üzere, herhangi bir bölümde başarısız olması halinde, testin tümünde başarısız olmuş sayılır.
  - (4) Testin tüm bölümlerini 2 denemede geçemeyen adaylar ilave uygulamalı eğitim alır.

## KISIM 2 — LAPL UÇAK KATEGORİSİNE MAHSUS GEREKLİLİKLER — LAPL(A)

### FCL.105.A LAPL(A) — İmtiyazlar ve koşullar

- (a) Uçaklar için tanzim edilmiş LAPL sahibi bir pilotun imtiyazı, sertifikalandırılmış azami kalkış ağırlığı 2,000 kg'ı aşmayan, pistonlu tek motorlu uçak(kara), pistonlu tek motorlu uçak (deniz) veya motorlu gezi planörü (TMG) ile, hava aracında hiç bir zaman 4 kişiden fazla sayıda insan bulunmaması koşuluyla, azami 3 yolcu taşıyarak sorumlu pilot (PIC) olarak uçmaktır.
- (b) Koşullar:
  - (1) LAPL(A) lisansı sahipleri, yalnızca lisansın tanzim edilmesinin ardından uçakla veya TMG ile 10 saatlik PIC uçuş süresini tamamlamışlarsa yolcu taşıyabilirler.
  - (2) Öncesinde ATPL(A), MPL(A), CPL(A) veya PPL(A) sahibi olan LAPL(A) lisansı sahipleri, 1inci bentte belirtilen şartlardan muaftır.

### FCL.110.A LAPL(A) — Tecrübe gereklilikleri ve kredilendirme

- (a) LAPL(A) başvurusunda bulunan adaylar, en azından aşağıda belirtilenleri de içerecek şekilde, uçakla veya TMG ile en az 30 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmalıdır:
  - (1) Yetenek testine girecekleri sınıfa ait bir uçakla 15 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi;
  - (2) En az biri kalkış meydanından farklı bir meydana tam duruşlu inişin yapıldığı ve en az 150 km'lik (80NM) seyrüsefer uçuşunu içeren en az 3 saatlik yalnız seyrüsefer uçuşunu kapsayan 6 saatlik gözetim altında yalnız uçuş,
- (b) TMG uçuş imtiyazları da dahil olmak üzere, SHT-SFCL'e uygun olarak tanzim edilmiş SPL sahibi adaylara özgü gereklilikler:

LAPL(A) başvurusunda bulunan ve TMG uçuş imtiyazı içeren SPL sahibi adaylar, lisanslarına TMG imtiyazlarının işlenmesinden sonra TMG ile en az 21 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmalı ve uçaklara yönelik FCL.135.A(a) maddesinin şartlarını yerine getirmelidir.
- (c) Kredilendirme. Önceden sorumlu pilot (PIC) tecrübesine sahip olan adaylar yukarıda (a) fıkrasında öngörülen gereklilikler açısından kredilendirilebilirler.

Kredinin miktarı pilotun eğitim kursunu aldığı DTO veya ATO tarafından, kabul öncesi uçuş testine dayanılarak kararlaştırılır. Ancak her halükarda:

  - (1) sorumlu pilot (PIC) olarak yapılan toplam uçuş süresini aşamaz;
  - (2) (a) fıkrasında öngörülen uçuş saatinin % 50'sini aşamaz;
  - (3) (a)(2) bendinde öngörülen gereklilikleri içeremez.

### FCL.135.A. LAPL(A) — İmtiyazların diğer uçak sınıflarını/varyantlarını kapsayacak şekilde genişletilmesi

- (a) LAPL(A) ile tanınan imtiyazlar adayın yetenek testine girdiği uçak sınıfı ve varyantı veya TMG ile sınırlıdır. Bu sınırlama, pilotun aşağıdaki gereklilikleri başka bir sınıfta tamamlaması halinde kaldırılabilir:
  - (1) aşağıda belirtilen unsurları da içerecek şekilde 3 saatlik uçuş eğitimi:
    - (i) 10 çift kumanda kalkış ve iniş,
    - (ii) gözetim altında 10 yalnız kalkış ve iniş.
  - (2) adayın yeni sınıfta yeterli düzeyde pratik beceriye sahip olduğunu kanıtlamak amacı ile yapılacak yetenek testi; Bu yetenek testi sırasında adayın ayrıca diğer sınıfa ilişkin olarak aşağıda belirtilen konularda yeterli düzeyde teorik bilgiye sahip olduğunu kontrol pilotuna

sergilemesi gerekir:

- (i) Operasyon Usulleri,
  - (ii) Uçuş Performansı ve Planlaması,
  - (iii) Hava Aracı Genel Bilgisi.
- (b) LAPL sahibinin lisansın imtiyazlarını yetenek testinde kullanılan uçağın farklı varyantına ait bir uçakta kullanmak istemesi durumunda, bu pilotun fark eğitimi (difference) veya tanıma eğitimi (familiarisation) alması gerekmektedir. Fark eğitimi, pilotun uçuş kayıt defterine veya muadil dokümanına işlenir ve öğretmen tarafından imzalanır.
- (c) SHT-SFCL'e uygun olarak tanzim edilmiş SPL sahibi olup LAPL(A) imtiyazlarının TMG'yi de kapsayacak şekilde genişletilmesi için başvuran adaylar, (a) fıkrasındaki gerekliliklerin tamamından kredilendirilirler.

#### **FCL.140.A LAPL(A) — Son dönem gereklilikleri**

- (a) LAPL(A) sahipleri, lisanslarının imtiyazlarını ancak son 2 yılda uçak veya TMG pilotu olarak aşağıdaki koşullardan herhangi birini sağlamaları durumunda kullanabilirler:
- (1) PIC olarak veya çift kumanda veya bir öğretmenin gözetiminde yalnız uçarak aşağıdakileri de içerecek şekilde en az 12 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak:
    - 12 kalkış ve iniş;
    - tamamı bir öğretmenle olacak şekilde toplam 1 saatlik tazeleme eğitimi,
  - (2) Bir kontrol pilotuyla birlikte LAPL(A) yeterlilik kontrolünden geçmiş olmak. Yeterlilik kontrol programında, LAPL(A) lisansına yönelik yetenek testi temel alınır;
- (b) LAPL(A) sahipleri hem SEP(kara) hem de SEP(deniz) imtiyazına sahiplerse her iki imtiyaz için geçerli olacak şekilde, (a)(1) bendinde belirtilen gereklilikleri herhangi bir sınıfta veya bunların bir kombinasyonunda sağlıyor olabilirler. Bu amaçla, her sınıfta gerekli uçuş süresinin en az 1 saati ve gerekli 12 kalkış ve inişten 6 'sı tamamlanmalıdır.

#### **KISIM 3 — LAPL HELİKOPTER KATEGORİSİNE MAHSUS GEREKLİLİKLER — LAPL(H)**

#### **FCL.105.H LAPL(H) — İmtiyazlar**

LAPL(H) sahibi bir pilotun imtiyazı, helikopterde hiç bir zaman 4 kişiden daha fazla sayıda insan bulunmaması koşuluyla, sertifikalandırılmış azami kalkış ağırlığı 2,000 kg'yi aşmayan, tek motorlu helikopterler ile azami 3 yolcu taşıyarak sorumlu pilot (PIC) olarak uçmaktır.

#### **FCL.110.H LAPL(H) — Tecrübe gereklilikleri ve kredilendirme**

- (a) LAPL(H) başvurusunda bulunan adayların helikopterler ile 40 saat uçuş eğitimini tamamlamış olmaları gerekir. Bu sürenin en az 35 saatinin yetenek testinde kullanılacak tipte helikopter ile uçulmuş olması gerekir. Uçuş eğitimi en az aşağıdaki unsurları içermelidir:
- (1) 20 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi,
  - (2) En az biri kalkış meydanından farklı bir meydana tam duruşlu inişin yapıldığı ve en az 150 km'lik (80NM) seyrüsefer uçuşunu içeren en az 5 saatlik yalnız seyrüsefer uçuşunu kapsayan 10 saatlik gözetim altında yalnız uçuş.
- (b) Kredilendirme. Önceden sorumlu pilot (PIC) tecrübesine sahip olan adaylar yukarıda (a) fıkrasında öngörülen gereklilikler açısından kredilendirilebilir. Kredinin miktarı pilotun eğitim kursunu aldığı DTO veya ATO tarafından, kabul öncesi uçuştene dayanılarak kararlaştırılır. Ancak her halükarda:
- (1) sorumlu pilot (PIC) olarak yapılan toplam uçuş süresini aşamaz;
  - (2) (a) fıkrasında öngörülen uçuş saatinin % 50'sini aşamaz;
  - (3) (a)(2) bendinde öngörülen gereklilikleri içeremez.

#### **FCL.135.H LAPL(H) — İmtiyazların diğer helikopter tiplerini/varyantlarını kapsayacak şekilde genişletilmesi**

- (a) LAPL(H) ile tanınan imtiyazlar adayın yetenek testine girdiği helikopter sınıfı ve varyantı ile sınırlıdır. Bu sınırlama, pilotun aşağıdaki gereklilikleri tamamlaması halinde kaldırılabilir:
- (1) aşağıda belirtilen unsurları da içerecek şekilde 5 saatlik uçuş eğitimi:

- (i) 15 çift kumanda kalkış, yaklaşma ve iniş;
- (ii) Gözetim altında 15 yalnız kalkış, yaklaşma ve iniş;
- (2) Aday, yeni tipte yeterli düzeyde pratik beceriye sahip olduğunu kanıtlamak amacı ile yetenek testine girer. Bu yetenek testi sırasında aday, diğer tipe ilişkin olarak aşağıda belirtilen konularda yeterli düzeyde teorik bilgiye sahip olduğunu kontrol pilotuna sergilemesi gerekir:
  - Operasyon usulleri,
  - Uçuş performansı ve planlaması,
  - Hava aracı genel bilgisi.
- (b) LAPL(H) sahibi, lisansın imtiyazlarını yetenek testinde kullanılan farklı bir varyanta ait helikopter üzerinde kullanmak istemesi durumunda, bu pilotun SHT-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde öngörülen fark eğitimini (difference) veya tanıma (familiarisation) eğitimini alması gerekir. Fark eğitimi, pilotun uçuş kayıt defterine veya eğitim kayıtlarına işlenir ve öğretmen pilot tarafından imzalanır.

#### **FCL.140.H LAPL(H) — Son dönem gereklilikleri**

LAPL(H) sahipleri, lisanslarının imtiyazlarını, yalnızca son 12 ay içinde aşağıdaki koşullardan birini yerine getirmeleri şartıyla, belirli bir tipte kullanabilirler:

- (a) Bu tip helikopterlerde altı kalkış, yaklaşma ve iniş dahil olmak üzere PIC olarak veya çift kumanda veya bir öğretmenin gözetimi altında yalnız en az altı saatlik uçuş süresini tamamlamak ve bir öğretmenle birlikte toplam uçuş süresinin en az 1 saatinde tazeleme eğitimi tamamlamış olmak;
- (b) Lisanslarının imtiyazlarını kullanmaya devam etmeden önce, belirli bir tipte bir kontrol pilotuyla birlikte bir yeterlilik kontrolünden geçmiş olmak. Bu yeterlilik kontrol programında, LAPL(H) lisansına yönelik yetenek testi temel alınır.

ALT BÖLÜM C  
**HUSUSİ PİLOT LİSANSI (PPL)**  
KISIM 1 — GENEL GEREKLİLİKLER

**FCL.200**    **Asgari yaş sınırı**

PPL lisansına başvuran adaylar en az 17 yaşında olmalıdır.

**FCL.205**    **Koşullar**

PPL tanzimi için başvuruda bulunan adaylar, Alt Bölüm H'de belirtildiği şekilde, yetenek testinde kullanılan hava aracı sınıf veya tip yetkisi gerekliliklerini yerine getirmiş olmalıdır.

**FCL.210**    **Eğitim kursu**

- (a) PPL başvurusu yapanlar, bir ATO veya DTO'da eğitim kursunu tamamlarlar.
- (b) Kurs, başvuruda bulunulan PPL'nin imtiyazlarına uygun teorik bilgi ve uçuş eğitimini kapsar.
- (c) Teorik bilgi eğitimi ve uçuş eğitimi, adayların eğitimlerine başladığı DTO veya ATO'dan farklı bir DTO veya ATO'da tamamlanabilir.

**FCL.215**    **Teorik bilgi sınavı**

PPL başvurusunda bulunan adaylar, aşağıdaki konularda yapılacak sınavları başarıyla tamamlayarak, uygun teorik bilgi düzeyine sahip olduklarını göstermelidir:

- (a) Genel konular:
  - Hava hukuku
  - İnsan performansı
  - Meteoroloji
  - Haberleşme
  - Seyrüsefer
- (b) Farklı hava aracı kategorilerine yönelik spesifik konular:
  - Uçuş prensipleri
  - Operasyon usulleri
  - Uçuş performansı ve planlaması
  - Hava aracı genel bilgisi

**FCL.235**    **Yetenek Testi**

- (a) PPL başvurusunda bulunan adaylar, ilgili usulleri ve manevraları söz konusu hava aracı kategorisinde sorumlu pilot (PIC) olarak, tanınacak imtiyazlara uygun yetkinlikle gerçekleştirme becerisine sahip olduklarını göstererek yetenek testini başarıyla tamamlamalıdır.
- (b) Yetenek testine başvuran adayların, yetenek testinde kullanılacak hava aracı ile aynı sınıf veya tipteki bir hava aracında uçuş eğitimi almış olmaları gerekir.
- (c) Geçme notları:
  - (1) Yetenek testinin adayın uçtuğu hava aracı kategorisine uygun uçuş safhalarını temsil eden farklı bölümlere ayrılmış olması gerekir.
  - (2) Herhangi bir bölümün herhangi bir unsurunda başarılı olamayan aday söz konusu bölümün tamamında başarısız olmuş sayılır. Adayın sadece 1 bölümde başarısız olması durumunda sadece o bölüme yeniden girmesi gerekir. Birden fazla bölümde başarısız olması durumunda, aday testin tümünde başarısız olmuş sayılır.
  - (3) Testin, yukarıdaki (2) bent hükümleri uyarınca tekrar edilmesi gerektiği durumlarda; adayın, önceki denemede başarılı olduğu bölümler de dahil olmak üzere, herhangi bir bölümde başarısız olması halinde, aday testin tümünde başarısız olmuş sayılır.
  - (4) Testin tüm bölümlerini iki denemede geçemeyen adaylar ilave eğitim alır.

KISIM 2 — PPL UÇAK KATEGORİSİNE MAHSUS GEREKLİLİKLER — PPL(A)

**FCL.205.A**    **PPL(A) — İmtiyazlar**

- (a) PPL(A) sahibi bir pilotun imtiyazı, uçaklarla veya TMG'lerle ticari olmayan operasyonlarda herhangi bir gelir elde etmeksizin sorumlu pilot (PIC) veya ikinci pilot olarak uçmaktır.
- (b) Yukarıdaki (a) fıkrası hükümlerine bakılmaksızın, öğretmen veya kontrol pilotu imtiyazlarına sahip olan bir PPL(A) sahibi pilot aşağıdaki işlemler karşılığında ücret alabilir:
  - (1) LAPL(A) veya PPL(A) için uçuş eğitimi vermek;
  - (2) Bu lisanslara yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri gerçekleştirmek;
  - (3) Bu lisanslara ilişkin yetkiler için eğitim, test ve kontroller.

#### **FCL.210.A PPL(A) — Tecrübe gereklilikleri ve kredilendirme**

- (a) PPL(A) başvurusunda bulunan adayların en azından aşağıda belirtilen uçuş sürelerini de içerecek şekilde, uçakla veya TMG ile en az 45 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmaları gerekmektedir, bu uçuş eğitiminin 5 saati bir FSTD'de tamamlanabilir:
  - (1) 25 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi; ve
  - (2) en az biri kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı ve en az 270 km'lik (150NM) seyrüsefer uçuşunu içeren en az 5 saatlik yalnız seyrüsefer uçuşunu kapsayan 10 saatlik gözetim altında yalnız uçuş,
- (b) LAPL(A) sahibi adaylara özgü gereklilikler: PPL(A) başvurusunda bulunan LAPL(A) sahibi adayların, LAPL(A)'nın düzenlendiği tarihten sonra, en az 10 saati bir DTO veya ATO tarafından düzenlenen bir eğitim kursunda tamamlanan eğitim uçuşu olmak kaydıyla, uçakla en az 15 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları gerekir. Bu eğitim kursunda, kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı, en az 270 km'lik (150NM) bir seyrüsefer uçuşunu da kapsayan en az 2 saatlik yalnız seyrüsefer uçuşu içeren 4 saatlik gözetim altında yalnız uçuş yapılır.
- (c) TMG uçuş imtiyazı içeren SHT-SFCL'e uygun olarak tanzim edilmiş SPL sahibi olup PPL(A) başvurusunda bulunan adaylar aşağıdakileri tamamlamış olmalıdır:
  - (1) TMG yetkisinin işlenmesinin ardından TMG ile en az 24 saatlik uçuş,
  - (2) bir DTO'da veya ATO'da, en az (a)(2) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılayan bir eğitim kursunda uçakla en az 15 saatlik uçuş eğitimi.
- (d) Kredilendirme: Balonlar dışında farklı bir hava aracı kategorisinde pilot lisansına sahip olan adaylar bu hava aracı kategorisinde sorumlu pilot olarak yaptıkları toplam uçuş süresinin % 10'u oranında ve en fazla 10 saate kadar kredilendirilebilir. Verilecek kredinin miktarı hiç bir şekilde (a)(2) bendinde öngörülen gereklilikleri içermez.

#### **KISIM 3 — PPL HELİKOPTER KATEGORİSİNE MAHSUS GEREKLİLİKLER — PPL(H)**

#### **FCL.205.H PPL(H) — İmtiyazlar**

- (a) PPL(H) sahibi pilotun imtiyazı helikopterle ticari olmayan operasyonlarda herhangi bir gelir elde etmeksizin sorumlu pilot (PIC) veya ikinci pilot olarak uçmak ve LAPL(H) lisans sahiplerine tanınan tüm imtiyazları kullanmaktır.
- (b) (a) fıkrası hükümlerine bakılmaksızın öğretmen veya kontrol pilotu imtiyazlarına sahip olan bir PPL(H) sahibi pilot aşağıdaki işlemler karşılığında ücret alabilir:
  - (1) LAPL(H) veya PPL(H) için uçuş eğitimi vermek;
  - (2) Bu lisanslara yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri gerçekleştirmek;
  - (3) Bu lisanslara ilişkin yetkiler için eğitim, test ve kontroller.

#### **FCL.210.H PPL(H) — Tecrübe gereklilikleri ve kredilendirme**

- (a) PPL(H) başvurusunda bulunan adayların en azından aşağıda belirtilen uçuş sürelerini de içerecek şekilde, helikopterle en az 45 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmaları gerekir, bu uçuş eğitiminin 5 saati bir FNPT veya FFS ile tamamlanabilir:
  - (1) 25 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi;
  - (2) En az biri kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı ve en az 185 km'lik (100NM) seyrüsefer uçuşunu içeren en az 5 saatlik yalnız seyrüsefer uçuşunu kapsayan 10 saatlik gözetim altında yalnız uçuş,
  - (3) 45 saatlik uçuş eğitiminin en az 35 saatini yetenek testinde kullanılacak tipte bir

- helikopterle uçmuş olması gerekir.
- (b) LAPL(H) sahibi adaylara özgü gereklilikler: PPL(H) başvurusunda bulunan ve bir LAPL(H)'ye sahip olan adaylar bir DTO veya ATO tarafından düzenlenen bir eğitim kursunu tamamlamalıdır. Bu eğitim süresince en az kalkış hava meydanından farklı iki hava meydanına tam duruşlu inişin yapıldığı, en az 185 km'lik (100NM) seyrüsefer uçuşunu içeren en az 1 seyrüsefer uçuşunu kapsayan 5 saatlik gözetim altında yalnız uçuşu tamamlamış olacaktır.
- (c) Balonlar dışında farklı bir hava aracı kategorisinde pilot lisansına sahip olan adaylar bu hava aracı kategorisinde sorumlu pilot olarak yaptıkları toplam uçuş süresinin % 10' oranında ve her halükarda azami 6 saate kadar kredilendirilir. Verilecek kredinin miktarı hiç bir şekilde (a)(2) bendinde öngörülen gereklilikleri içeremez.

#### KISIM 4 — PPL HAVA GEMİSİ KATEGORİSİNE MAHSUS GEREKLİLİKLER — PPL(As)

##### **FCL.205.As PPL(As) — İmtiyazlar**

- (a) PPL(As) sahibi bir pilotun imtiyazı hava gemileriyle ticari olmayan operasyonlarda herhangi bir gelir elde etmeksizin sorumlu pilot (PIC) veya ikinci pilot olarak uçmaktır.
- (b) Yukarıdaki fıkra hükümlerine bakılmaksızın öğretmen veya kontrol pilotu imtiyazlarına sahip olan bir PPL(As) aşağıda belirtilen işlemler karşılığında ücret alabilir:
- (1) PPL(As) için uçuş eğitimi vermek;
  - (2) Bu lisansa yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri gerçekleştirmek;
  - (3) Bu lisanslara ilişkin yetkiler için eğitim, test ve kontroller.

##### **FCL.210.As PPL(As) — Tecrübe gereklilikleri ve kredilendirme**

- (a) PPL(As) başvurusunda bulunan adayların en azından aşağıda belirtilen uçuş sürelerini de içerecek şekilde, havagemisiyle en az 35 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmalıdır, bu uçuş eğitiminin 5 saatlik kısmının bir FSTD ile tamamlanmış olması da kabul edilebilir:
- (1) Aşağıdakileri de içeren 25 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi:
    - (i) En az 65 km'lik (35 NM) bir seyrüsefer uçuşunu da içeren 3 saatlik seyrüsefer uçuşu eğitimi;
    - (ii) 3 saatlik aletli uçuş eğitimi;
  - (2) Bir meydanda direğe bağlama ve direktten çözme usullerini de içeren 8 kalkış ve iniş;
  - (3) 8 saat gözetim altında yalnız uçuş süresi;
- (b) SHT-BFCL uyarınca tanzim edilmiş BPL'ye sahip olan ve sıcak hava gemilerini uçurma vasfı bulunan adaylar, bu hava gemilerinde PIC olarak gerçekleştirdikleri toplam uçuş süresinin %10'u oranında ve her halükarda en fazla 5 saate kadar kredilendirilir.

ALT BÖLÜM D  
**TİCARİ PİLOT LİSANSI - CPL**  
KISIM 1 — GENEL GEREKLİLİKLER

**FCL.300 CPL — Asgari yaş sınırı**

Ticari Pilot Lisansına (CPL) başvuran aday en az 18 yaşında olmalıdır.

**FCL.305 CPL — İmtiyazlar ve koşullar**

- (a) İmtiyazlar. CPL sahibi bir pilotun imtiyazı ilgili kategoride yer alan bir hava aracı ile:
- (1) LAPL ve PPL sahibinin tüm imtiyazlarını kullanmak,
  - (2) Ticari hava taşımacılığı yapmayan bir hava aracında sorumlu pilot veya ikinci pilot olarak uçmak;
  - (3) FCL.060'da ve ilgili Alt Bölümde belirtilen sınırlamalara tabi olmak kaydıyla tek pilotlu hava aracı ile ticari hava taşımacılığında sorumlu pilot olarak uçmak;
  - (4) FCL.060'da belirtilen sınırlamalara tabi olmak kaydıyla ticari hava taşımacılığında ikinci pilot olarak uçmak;
- (b) Koşullar. CPL tanzimi için başvuruda bulunan adaylar yetenek testinde kullanılan hava aracı sınıf veya tip yetkisi gerekliliklerini yerine getirmiş olmalıdır.

**FCL.310 CPL — Teorik bilgi sınavı**

CPL için başvuran adaylar, aşağıdaki konularda yapılacak sınavları başarıyla tamamlayarak, uygun teorik bilgi düzeyine sahip olduklarını sergilemelidir:

- (a) Hava hukuku;
- (b) Hava aracı genel bilgisi —Gövde/sistemler/motor;
- (c) Hava aracı genel bilgisi —Uçuş aletleri;
- (d) Ağırlık ve denge;
- (e) Performans;
- (f) Uçuş planlama ve izleme;
- (g) İnsan performansı;
- (h) Meteoroloji;
- (i) Genel seyrüsefer;
- (j) Radyo seyrüsefer
- (k) Operasyon usulleri;
- (l) Uçuş prensipleri,
- (m) Haberleşme.

**FCL.315 CPL — Eğitim kursu**

CPL başvurusunda bulunan adaylar, bu Talimatın Ek 1.3'ünde belirtildiği şekilde, bir ATO tarafından verilen teorik bilgi eğitimini ve uçuş eğitimini tamamlamalıdır.

**FCL.320 CPL — Yetenek testi**

CPL başvurusunda bulunan adaylar, bu Talimatın Ek 1.4'ünde belirtildiği şekilde ilgili usulleri ve manevraları hava aracı kategorisinde sorumlu pilot (PIC) olarak, tanınan imtiyazlara uygun bir yetkinlikle gerçekleştirme becerisine sahip olduklarını sergileyerek yetenek testini başarıyla tamamlamalıdır.

KISIM 2 — CPL UÇAK KATEGORİSİNE MAHSUS GEREKLİLİKLER — CPL(A)

**FCL.315.A CPL — Eğitim Kursu**

CPL(A) tanzimi için teorik bilgi ve uçuş eğitimi, anormal durumları önleme ve kurtarma eğitimini içermelidir.

**FCL.325.A CPL(A) — MPL sahiplerine mahsus koşullar**



MPL sahibi, CPL(A)'nın imtiyazlarını kullanmadan önce, uçaklarda aşağıdakileri tamamlamış olmalıdır:

- (a) 70 saatlik uçuş süresi;
  - (1) PIC olarak; veya
  - (2) en az 10 saati PIC olmak üzere gözetim altında sorumlu pilot (PICUS) olarak;
  - (3) en az 10 saati PIC olarak yapılan uçuş ve ilave olarak gözetim altında PIC (PICUS) olarak yapılan uçuş.

Bu 70 saatin 20 saati PIC olarak VFR seyrüsefer uçuşu veya en az 10 saati PIC ve 10 saati de PICUS olarak seyrüsefer uçuşu olmalıdır. Bu süre, sorumlu pilot olarak kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı en az 540 km (300 NM)'lik VFR seyrüsefer uçuşunu içermelidir;

- (b) Bu Talimatın Ek 1.3'ünün E, 10(a) ve 11 sayılı bentlerinde öngörülen CPL(A) modüler kursunun unsurları;
- (c) FCL.320'de öngörülen CPL(A) yetenek testi.

## ALT BÖLÜM E

### ÇOKLU EKİP PİLOT LİSANSI - MPL

#### FCL.400.A MPL - Asgari yaş sınırı

Çoklu ekip pilot lisansına (MPL) başvuran aday en az 18 yaşında olmalıdır.

#### FCL.405.A MPL - imtiyazlar

- (a) Çoklu ekip pilot lisansına (MPL) sahip bir pilotun imtiyazı ikinci pilot ile işletilmesi gereken uçakta ikinci pilot olarak görev yapmaktır.
- (b) MPL sahibi olan pilotlar ayrıca aşağıdaki imtiyazlara da sahip olabilir:
  - (1) Alt Bölüm C kapsamında PPL(A) için öngörülen gerekliliklerin karşılanması koşuluyla, PPL(A) sahibinin tüm imtiyazları;
  - (2) FCL.325'de öngörülen gerekliliklerin karşılanması koşuluyla, CPL(A) sahibinin tüm imtiyazları.
- (c) Çoklu ekip pilot lisansına (MPL) sahip bir pilot, ikinci pilot ile işletilmesi gereken uçaklarla sınırlı olmak üzere, aletli uçuş yetkisinin IR(A) tanıdığı imtiyazı kullanabilir. Lisans sahibinin sadece aletlerin referans alınması suretiyle gerçekleştirilen tek pilotlu operasyonlarda sorumlu pilot olarak görev yapmak için gereken eğitimi tamamlamış ve tek pilotlu uçaklar için aletli uçuş yetkisi IR(A) yetenek testini geçmiş olması koşuluyla, aletli uçuş yetkisinin IR(A) tanıdığı imtiyazın kapsamı uçaklarda tek pilotlu operasyonları kapsayacak şekilde genişletilebilir.

#### FCL.410.A MPL — Eğitim kursu ve teorik bilgi sınavı

- (a) Kurs.  
MPL tanzimi için başvuruda bulunan adaylar, bu Talimatın Ek 1.5'ine uygun olarak bir ATO tarafından verilen teorik bilgi ve uçuş eğitiminden oluşan bir eğitim kursunu tamamlamış olmalıdır.
- (b) Sınav.  
MPL tanzimi için başvuruda bulunan adaylar, FCL.515 maddesine uygun olarak ATPL(A) sahiplerine ve çok pilotlu tip yetkisine uygun bir teorik bilgi seviyesinde olduklarını sergilemelidir.

#### FCL.415.A MPL — Uygulamalı yetenek

- (a) MPL başvurusunda bulunan adaylar, sürekli değerlendirilme yöntemiyle, bu Talimatın Ek 1.5 ekinde belirtilen yetkinlik unsurlarının tümünün VFR ve IFR şartlarda çok pilotlu ve çok motorlu türbin uçaklarda kumandada olan pilot (PF) ve kumandada olmayan pilot (PNF) olarak yerine getirilmesi için gerekli becerileri sergilemelidir.
- (b) Eğitim kursunun tamamlanmasını müteakiben aday, bu Talimatın Ek 1.9 sayılı eki belirtildiği şekilde ilgili usulleri ve manevraları, tanınan imtiyazlara uygun bir yetkinlikle gerçekleştirme becerisine sahip olduğunu sergileyerek yetenek testini başarıyla tamamlamalıdır. Aday, yetenek testine MPL entegre eğitim kursunun ileri safhasında kullanılan uçak tipinde veya aynı uçak tipini temsil eden FFS'de girer.

## ALT BÖLÜM F

### HAVAYOLU NAKLİYE PİLOTU LİSANSI -ATPL

#### KISIM 1 — GENEL GEREKLİLİKLER

##### **FCL.500 ATPL — Asgari yaş sınırı**

Havayolu nakliye pilotu lisansına (ATPL) başvuran aday, en az 21 yaşında olmalıdır.

##### **FCL.505 ATPL — İmtiyazlar**

- (a) ATPL sahibi bir pilotun imtiyazı ilgili kategoride yer alan bir hava aracı ile:
- (1) LAPL, PPL ve CPL sahibinin tüm imtiyazlarını kullanmak;
  - (2) ticari hava taşımacılığındaki bir hava aracının sorumlu pilotu (PIC) olarak görev yapmaktır.
- (b) ATPL tanzimi için başvuruda bulunan adaylar yetenek testinde kullanılan hava aracı tip yetkisi gerekliliklerini yerine getirmiş olmalıdır.

##### **FCL.515 ATPL — Eğitim kursu ve teorik bilgi sınavı**

- (a) Kurs.

ATPL başvurusunda bulunan adaylar, bir ATO tarafından verilen eğitim kursunu tamamlamalıdır. Bu kurs, bu Talimatın Ek 1.3 ekinde belirtildiği şekilde entegre eğitim kursu veya modüler kurs olmalıdır.

- (b) Sınav.

Adaylar, aşağıdaki konularda yapılacak sınavları başarıyla tamamlayarak, uygun teorik bilgi düzeyine sahip olduklarını göstermelidir:

- (1) Hava hukuku;
- (2) Hava aracı genel bilgisi —Gövde/sistemler/motor;
- (3) Hava aracı genel bilgisi —Uçuş aletleri;
- (4) Ağırlık ve denge;
- (5) Performans;
- (6) Uçuş planlama ve izleme;
- (7) İnsan performansı;
- (8) Meteoroloji;
- (9) Genel seyrüsefer;
- (10) Radyo seyrüsefer;
- (11) Operasyon usulleri;
- (12) Uçuş prensipleri;
- (13) Haberleşme.

#### KISIM 2 — ATPL UÇAK KATEGORİSİNE MAHSUS GEREKLİLİKLER — ATPL(A)

##### **FCL.505.A ATPL(A) — Önceden MPL sahibi olan pilotların imtiyazlarına yönelik kısıtlamalar**

Önceden sadece MPL sahibi olan bir ATPL(A) sahibi, tek pilotlu operasyonlar ile ilgili olarak FCL.405.A(b)(2) ve (c)'de öngörülen gereklilikleri yerine getirmedikçe, bu lisansın imtiyazları çok pilotlu operasyonlar ile sınırlıdır.

##### **FCL.510.A ATPL(A) — Ön koşullar, tecrübe ve kredilendirme**

- (a) Ön koşullar: ATPL(A) için başvuran adaylar:
- (1) MPL'ye; veya
  - (2) CPL(A)'ya ve çok motorlu uçaklar için aletli uçuş yetkisine (IR) sahip olmaları gerekir. Bu durumda adayların ayrıca MCC eğitimi de almış olmaları gerekir.
- (b) Tecrübe: ATPL(A) başvurusunda bulunan adayların aşağıda belirtilen asgari uçuş sürelerini de içerecek şekilde, uçakla en az 1500 saat uçuş süresini tamamlamış olmaları gerekir:

- (1) Uçakla çok pilotlu operasyonlarda 500 saat;
  - (2) (i) gözetim altında PIC olarak 500 saat; veya  
(ii) PIC olarak 250 saat; veya  
(iii) 70 saati PIC olarak ve geri kalan kısmı da gözetim altında PIC olarak 250 saat;
  - (3) 100 saati PIC olarak veya gözetim altında PIC olarak 200 saat seyrüsefer uçuşu;
  - (4) En fazla 30 saati aletli yer süresi olan 75 saat aletli uçuş; ve
  - (5) PIC veya ikinci pilot olarak 100 saat gece uçuşu.
- Yukarıda belirtilen 1500 saatlik uçuş süresinin azami 100 saatlik kısmı FFS'de veya FNPT'de tamamlanabilir. Bu 100 saatlik uçuş süresinin en fazla 25 saatlik kısmı FNPT'de tamamlanabilir.
- (c) Kredilendirme.
- (1) Farklı hava aracı kategorilerinde pilot lisansına sahip adaylar, en fazla aşağıda belirtilen uçuş süreleri ile kredilendirilir:
    - (i) TMG'de veya planörlerde PIC olarak yapılan 30 saatlik uçuş;
    - (ii) Helikopterlerde, yukarıdaki (b) bendinde öngörülen tüm uçuş süresi gerekliliklerinin %50'si.
  - (2) Ulusal kurallara göre tanzim edilmiş uçuş mühendisi lisansı sahipleri, uçuş mühendisliği süresinin %50'si ile ve en fazla 250 saate kadar kredilendirilir. Söz konusu bentlerin herhangi birine karşı verilentoplam kredinin 250 saati aşmaması koşuluyla, bu 250 saat, (b) fıkrasındaki 1500 saat koşuluna karşı ve (b) (1) bendindeki 500 saat koşuluna karşı kredilendirilir.
- (d) Yukarıdaki (b) fıkrasında öngörülen tecrübenin ATPL(A) için gereken yetenek testine girilmeden önce tamamlanması gerekir.

#### **FCL.520.A ATPL(A) — Yetenek testi**

ATPL başvurusunda bulunan adaylar, bu Talimatın Ek 1.9'una uygun olarak, ilgili usulleri ve manevraları çok pilotlu bir uçakta IFR şartlar altında PIC olarak, tanınacak imtiyazlara uygun bir yetkinlikle gerçekleştirme becerisine sahip olduklarını sergileyerek yetenek testini başarıyla tamamlamalıdır. Bu yetenek testi bir uçakta veya aynı tipteki bir uçağı temsil eden, yeterli vasıflara sahip bir FFS ile gerçekleştirilmelidir.

### **KISIM 3 — HELİKOPTER KATEGORİSİNE MAHSUS GEREKLİLİKLER — ATPL(H)**

#### **FCL.510.H ATPL(H) — Ön koşullar, tecrübe ve kredilendirme**

ATPL(H) için başvuran adaylar:

- (a) CPL(H)'ye sahip olmalı;
- (b) FCL.735.H maddesine uygun olarak MCC eğitimi almış olmalı;
- (c) En az aşağıdakileri içerecek şekilde asgari 1000 saatlik uçuş süresini helikopter pilotu olarak tamamlamış olmalıdır:
  - (1) helikopterlerde çok pilotlu operasyonlarda 350 saat;
  - (2) (i) PIC olarak 250 saat; veya  
(ii) PIC olarak 100 saat ve gözetim altında PIC olarak 150 saat; veya  
(iii) çok pilotlu helikopterlerde gözetim altında PIC olarak 250 saat. Bu durumda sorumlu pilot olarak 100 saatlik uçuş süresi tamamlanana kadar ATPL(H) imtiyazları sadece çok pilotlu operasyonlarla sınırlıdır;
  - (3) en az 100 saati sorumlu pilot (PIC) olarak veya gözetim altında sorumlu pilot (PICUS) olarak 200 saat seyrüsefer uçuşu;
  - (4) en fazla 10 saati aletli yer süresi olan 30 saat aletli uçuş süresi;
  - (5) sorumlu pilot (PIC) veya ikinci pilot olarak 100 saat gece uçuşu.

Yukarıda belirtilen 1.000 saatlik uçuş süresinin azami 100 saati bir FSTD'de, bu sürenin de azami 25 saati bir FNPT'de tamamlanabilir.

- (d) Uçakla uçuş süresinin azami %50'si, (c) fıkrasında öngörülen uçuş süresi gerekliliklerine sayılmak üzere kredilendirilir.

- (e) Yukarıdaki (c) fıkrasında öngörülen tecrübenin ATPL(H) için gereken yetenek testine girilmeden önce tamamlanması gerekir;
- (f) ATPL(H) başvurusunda bulunan adaylar, FCL.720.H(a)(2)(ii) maddesinin şartlarını yerine getirdiklerinde ve ek olarak FCL.735.H maddesi uyarınca kursun başarıyla tamamlanması için gerekli standardı sağlayacak şekilde ATO'da eğitim almışlarsa (b) fıkrasındaki gereklilik için tam kredi alırlar.

#### **FCL.520.H ATPL(H) — Yetenek testi**

ATPL (H) başvurusunda bulunan adaylar, bu Talimatın Ek 1.9 ekine uygun ilgili usulleri ve manevraları uygun çok pilotlu bir helikopterde sorumlu pilot (PIC) olarak, tanınan imtiyazlara uygun bir yetkinlikle gerçekleştirme becerisine sahip olduklarını sergileyerek bir yetenek testini başarıyla tamamlamalıdır. Bu yetenek testinin bir helikopterle veya aynı tipteki bir helikopteri temsil eden, yeterli vasıflara sahip bir FFS ile gerçekleştirilmelidir.

## ALT BÖLÜM G

### ALETLİ UÇUŞ YETKİSİ - IR

#### KISIM 1 — GENEL GEREKLİLİKLER

##### **FCL.600 Aletli Uçuş Yetkisi (IR) — Genel**

FCL.835 maddesinde belirtilenler dışında, uçak, helikopter, hava gemisi veya dikey kalkışlı hava aracı ile IFR şartlardaki operasyonları; yalnızca söz konusu hava aracı kategorisine uygun bir IR'si olan PPL, CPL, MPL ve ATPL sahipleri gerçekleştirebilir. Söz konusu hava aracı kategorisine uygun IR mevcut değilse de bu operasyonlar, yalnızca yetenek testi veya çift kumanda uçuş eğitimi sırasında gerçekleştirilebilir.

##### **FCL.605 Aletli Uçuş Yetkisi (IR) — İmtiyazlar**

- (a) IR sahiplerinin imtiyazları, PBN operasyonları da dahil olmak üzere, hava araçlarını IFR şartlarda en az aşağıdaki karar yüksekliklerinde uçurmaktır:
- (1) En az 200 ft (60 m);
  - (2) SHT-OPS Ek-5(Bölüm-SPA) uyarınca yetkili olmaları halinde 200 fitin (60 metre) altında.
- (b) Koşullar
- (1) IR sahipleri, imtiyazlarını bu Talimatın Ek 1.8'inde belirtilen koşullara uygun olarak kullanır.
  - (2) Helikopterlerde çok pilotlu operasyonda IR(H) sahibi pilotlar, sorumlu pilot imtiyazlarını IFR şartlarda kullanabilmek için, en fazla 30 saati aletli yer süresi olmak üzere en az 70 saatlik aletli süreyi tamamlamalıdır.

##### **FCL.610 Aletli Uçuş Yetkisi (IR) — Ön koşullar ve kredilendirme**

Aletli uçuş yetkisi (IR) için başvuran adaylar:

- (a) Aşağıdakilere sahip olmalıdır:
- (1) İlgili hava aracı kategorisinde en az PPL; ve
    - (i) IR yetkileri gece kullanılacaksa, FCL.810 uyarınca gece uçuş imtiyazlarına; veya
    - (ii) Farklı bir hava aracı kategorisinde ATPL; veya
  - (2) İlgili hava aracı kategorisinde CPL;
- (b) Uçak veya helikopter için en az 10 saati, hava gemileri için ise en az 20 saati ilgili hava aracı kategorisinde olmak koşuluyla; uçaklarda, TMG'lerde, helikopterlerde veya hava gemilerinde sorumlu pilot olarak en az 50 saatlik seyrüsefer uçuşunu tamamlamış olmalıdır.
- (c) Sadece helikopterler: ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR veya CPL(H) entegre eğitim kursunu tamamlamış olan adaylar (b) bendinde öngörülen gereklilikten muaf tutulurlar.

##### **FCL.615 Aletli Uçuş Yetkisi (IR) - Teorik bilgi ve uçuş eğitimi**

- (a) Kurs  
Aletli uçuş yetkisi (IR) için başvuru yapanlar, bir ATO'da teorik bilgi ve uçuş eğitimi kursunu tamamlamış olmalıdır. Bu kurs:
- (1) Bu Talimatın Ek 1.3'üne uygun olarak aletli uçuş yetkisi (IR) eğitimini içeren entegre bir kurs olmalı; veya
  - (2) Bu Talimatın Ek 1.6'sına uygun olarak bir modüler kurs olmalıdır.
- (b) Sınav  
Adaylar, aşağıdaki konularda yapılacak sınavları başarıyla tamamlayarak, uygun teorik bilgi düzeyine sahip olduklarını göstermelidir:
- (1) Hava hukuku;
  - (2) Hava aracı genel bilgisi — Uçuş aletleri;
  - (3) Uçuş planlama ve izleme;
  - (4) İnsan performansı;
  - (5) Meteoroloji;
  - (6) Radyo seyrüsefer;

(7) Haberleşme.

#### **FCL.620 Aletli Uçuş Yetkisi (IR) — Yetenek testi**

Aletli uçuş yetkisi (IR) başvurusunda bulunan adaylar, bu Talimatın Ek 1.7 ekine uygun olarak, ilgili usulleri ve manevraları, tanınacak imtiyazlara uygun bir yetkinlikle gerçekleştirme becerisine sahip olduklarını sergileyerek yetenek testini başarıyla tamamlamalıdır.

#### **FCL.625 Aletli Uçuş Yetkisi (IR) — Geçerlilik, temdit ve yenileme**

- (a) Geçerlilik  
IR, 1 yıl boyunca geçerli olur.
- (b) Temdit:
- (1) IR, ilgili hava aracı kategorisi için temdit kriterlerine uyularak, son geçerlilik tarihinden hemen önceki 3 ay içinde temdit edilir.
  - (2) Adaylar, temdit gerekliliklerini (1) bendinde belirtilenden daha erken yerine getirmeyi seçerse yeni geçerlilik süresi, yeterlilik kontrolü tarihinden itibaren başlar.
  - (3) IR'nin son geçerlilik tarihinden önce bir IR yeterlilik kontrolünün ilgili bölümünü geçemeyen adaylar, IR imtiyazlarını yalnızca IR yeterlilik kontrolünden geçmişlerse kullanabilirler.
  - (4) IR temdidini için başvuru yapanlar, bir EBT operatöründe IR ile ilgili Ek 1.10 uyarınca EBT uygulamalı değerlendirmesini tamamladıklarında, bu Alt Bölümde istenen yeterlilik kontrolü için tam olarak kredilendirilirler.
- (c) Yenileme:  
IR geçerlilik süresinin sona ermesi durumunda, imtiyazlarını yenileyebilmek için adayın aşağıdaki şartların tümünü yerine getirmesi gerekir:
- (1) Adayın Ek 1.9 uyarınca yetenek testinin aletli uçuş kısmını geçebilecek yeterlilik seviyesine ulaşması için tazeleme eğitiminin gerekli olup olmadığını belirlemek amacıyla, bu adaylar aşağıdaki kuruluşlardan birinde değerlendirmeye tabi tutulurlar:
    - (i) Bir ATO'da;
    - (ii) Bu tür bir tazeleme eğitimi için özel olarak onaylanmış bir EBT operatöründe;
  - (2) (1) bendi uyarınca değerlendirmeyi sağlayan kuruluş tarafından gerekli görülürse adayların bu kuruluşta tazeleme eğitimini tamamlaması gerekir;
  - (3) (1) bendi ve uygunsa (2) bendi hükümlerinin yerine getirilmesinden sonra, adaylar ilgili hava aracı kategorisinde Ek 1.9 uyarınca bir yeterlilik kontrolünden geçer veya Ek 1.10 uyarınca EBT uygulamalı değerlendirmesini tamamlarlar. EBT uygulamalı değerlendirmesi, (2) bendinde belirtilen tazeleme eğitimi ile birleştirilebilir;
  - (4) Bu Talimatta aksi belirtilmedikçe adaylar ilgili sınıf veya tip yetkisine sahip olmalıdır.
- (d) Eğer IR 7 yıl içerisinde temdit edilmemiş veya yenilenmemiş ise, IR sahibi pilotun IR teorik bilgi sınavını ve yetenek testini yeniden geçmesi gerekir.
- (e) Chicago Konvansiyonu Ek 1 uyarınca üçüncü bir ülke tarafından tanzim edilen pilot lisansında geçerli IR'ye sahip olanlar, bu Talimat uyarınca tanzim edilen lisanslarda yer alan IR imtiyazlarını yenilerken, (c)(1), (c)(2) ve (d) bentlerinde belirtilen gerekliliklerden muaf tutulur.
- (f) (c)(3) bendinde belirtilen yeterlilik kontrolü, ilgili sınıf veya tip yetkisinin yenilenmesi için yapılan yeterlilik kontrolüyle birleştirilebilir.

### **KISIM 2 — UÇAK KATEGORİSİNE MAHSUS GEREKLİLİKLER**

#### **FCL.620.A IR(A) — Yetenek Testi**

- (a) Çok motorlu IR(A) için yetenek testi çok motorlu bir uçakta yapılır. Tek motorlu IR(A) için test tek motorlu bir uçakta yapılır. Çok motorlu merkez hattı itişli uçaklar, bu fıkranın amaçları doğrultusunda tek motorlu uçak olarak kabul edilir.
- (b) Çok motorlu IR(A) için yetenek testini, sınıf yetkisi gerektiren tek pilotlu çok motorlu bir uçakta tamamlamış olan adaylara, sahip oldukları tek motorlu uçak sınıfı veya tipi için de tek motorlu

IR(A) verilir.

#### **FCL.625.A IR(A) — Temdit**

- (a) Temdit: IR(A) temdidi için başvuran adayların:
- (1) IR temdidi ilgili sınıf veya tip yetkisinin yenilenmesi ile birleştirilmediği sürece, ilgili sınıf veya tip yetkisine sahip olmalıdır,
  - (2) IR temdidi, bir sınıf veya tip yetkisinin temdidiyle birleştirilmişse Ek 1.9 uyarınca bir yeterlilik kontrolünden geçmeli veya Ek 1.10 uyarınca EBT uygulamalı değerlendirmesini tamamlamalıdır;
  - (3) bir sınıf veya tip yetkisinin temdidi ile birleştirilmediğinde ise:
    - (i) Tek pilotlu uçaklar için, bu Talimatın Ek 1.9 ekinde açıklanan yeterlilik kontrolünün 3b kısmını ve 1nci kısmın amaçlanan uçuş ile ilgili bölümlerini;
    - (ii) Çok motorlu uçaklar için, bu Talimatın Ek 1.9'una uygun olarak tek pilotlu uçak yeterlilik kontrolünün 6ncı kısmındaki uçuşları sadece aletleri referans alarak tamamlamaları gerekir.
  - (4) (3) bendine göre gerçekleştirilen temditte, ilgili uçak sınıfını veya tipini temsil eden bir FNPT II veya FFS kullanılabilir ancak IR(A) temdidine yönelik birbirini izleyen iki yeterlilik kontrolünden en az birisi uçakta yapılır.
- (b) Çapraz kredilendirme, bu Talimatın Ek 1.8'i doğrultusunda uygulanır.

#### **KISIM 3 — HELİKOPTER KATEGORİSİNE MAHSUS GEREKLİLİKLER**

#### **FCL.625.H IR(H) — Temdit**

- (a) IR(H) aletli uçuş yetkisi temdidi için:
- (1) IR temdidi, tip yetkisinin yenilenmesiyle birleştirilmedikçe, aday ilgili tip yetkisine sahip olmalıdır;
  - (2) IR temdidi, bir tip yetkisinin temdidi ile birleştirilirse, ilgili helikopter tipi için bu Talimatın Ek 1.9'una uygun olarak bir yeterlilik kontrolünden geçmelidir;
  - (3) IR temdidi, bir tip yetkisinin temdidi ile birleştirilmezse, ilgili helikopter tipi için bu Talimatın Ek 1.9'una uygun yapılan yeterlilik kontrolüne ait Kısım 1'in ilgili bölümlerini ve Kısım 5'i tamamlamalıdır.
- (b) Bir IR(H)'nin temdidi için birbirini izleyen iki yeterlilik kontrolünden en az birisinin bir helikopterde yapılması koşuluyla, (a)(3) bendi uyarınca yeterlilik kontrolü için FTD 2/3 veya ilgili helikopter tipini temsil eden bir FFS kullanılabilir.
- (c) Çapraz kredilendirme, bu Talimatın Ek 1.8'i doğrultusunda sağlanır.

#### **FCL.630.H Aletli Uçuş Yetkisi IR(H) — Tek motorlu helikopter için tanınan imtiyazların çok motorlu helikopterleri de kapsayacak şekilde genişletilmesi**

SHT-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde aksi belirtilmediği sürece, IR(H) imtiyazlarını başka helikopter tiplerini kapsayacak şekilde genişletmek isteyen IR(H) sahipleri, ilgili tip yetkisi eğitim kursuna ek olarak, ilgili tipe ilişkin 2 saatlik uçuş eğitimini bir ATO'da sadece aletlere bakarak IFR şartlarda tamamlamalıdır. Bu eğitim IFR operasyonu için ilgili tipi uygun şekilde temsil eden FFS'de veya FTD'de yapılabilir.

#### **KISIM 4 — HAVA GEMİSİ KATEGORİSİNE MAHSUS GEREKLİLİKLER**

#### **FCL.620.As IR(As) — Yetenek Testi**

Çok motorlu bir IR(As) için yetenek testi, çok motorlu bir hava gemisinde yapılır. Tek motorlu bir IR(As) için test, tek motorlu bir hava gemisinde yapılır.

#### **FCL.625.As Aletli uçuş Yetkisi IR(As) — Temdit**

IR(As) yetkisinin temdidi için başvuran adayların:

- (a) Tip yetkisinin temdidi ile birleştirildiğinde, ilgili hava gemisi tipi için, bu Talimatın Ek 1.9'u



- uyarınca bir yeterlilik kontrolünü tamamlamaları gerekir;
- (b) Tip yetkisinin temdidi ile birleştirilmediği takdirde ise, bu Talimatın Ek 1.9 eki uyarınca hava gemileri için öngörülen yeterlilik testinin 5. kısmı ve 1. kısmının amaçlanan uçuş ile ilgili bölümlerini tamamlamaları gerekir. Bu bağlamda bir FTD 2/3 veya ilgili hava gemisi tipini temsil eden FFS kullanılabilir olmakla birlikte, aletli uçuş yetkisi (IR(A)) temdidine yönelik birbirini izleyen iki yeterlilik kontrolünden en az birisi hava gemisinde yapılır.

## ALT BÖLÜM H

### SINIF VE TİP YETKİLERİ

#### KISIM 1 — GENEL GEREKLİLİKLER

##### **FCL.700 Sınıf veya tip yetkilerinin gerektiği durumlar**

- (a) Pilot lisansı sahipleri, aşağıda belirtilen durumlar haricinde, geçerli ve uygun bir sınıf veya tip yetkisine sahip olmadıkları müddetçe bir hava aracında pilotluk yapamazlar.
- (1) LAPL imtiyazları kullanılıyorsa;
  - (2) sınıf veya tip yetkisinin yenilenmesi için yetenek testleri veya yeterlilik kontrollerinden geçiliyorsa;
  - (3) uçuş eğitimi alınıyorsa;
  - (4) FCL.820 maddesi uyarınca tanzim edilmiş bir uçuş testi yetkisine sahiplerse.
- (b) (a) fıkrası hükümlerine bakılmaksızın, Genel Müdürlük, yeni hava aracı tiplerinde veya modifikasyonlarında uçuş yapacak pilotlara bu uçuşları gerçekleştirmelerine izin veren özel bir yetki tanzim edebilir. Bu yetkilendirme, sadece söz konusu özel uçuşlarda geçerlidir.

##### **FCL.705 Sınıf veya tip yetkisi sahiplerinin imtiyazları**

Sınıf veya tip yetkisi sahiplerinin imtiyazları, yetkide belirtilen sınıfta veya tipte hava araçlarında pilot olarak uçmaktır.

##### **FCL.710 Sınıf ve tip yetkileri — varyantlar**

- (a) Bir hava aracı sınıfında veya tipinde mevcut imtiyazlarını, ilgili hava aracının başka bir varyantına genişletmek için, pilotun söz konusu sınıfta veya tipte fark eğitimi veya tanıma eğitimi alması gerekir. Bir sınıf veya tip yetkisinin varyantlarına yönelik olarak alınacak fark eğitimi (difference) veya tanıma eğitimi (familiarisation), operasyonel uygunluk verilerinde tanımlanan ilgili unsurları içerir.
- (b) Fark eğitimi aşağıdakilerden herhangi birinde yapılır:
- (1) bir ATO'da;
  - (2) SHT-DTO DTO.GEN.110 maddesinin (a)(1)(c) ve (a)(2)(c) alt bentlerinde belirtilen hava araçları için bir DTO'da;
  - (3) ilgili sınıf veya tipe yönelik olarak onaylı bir fark eğitim programı sunan bir AOC sahibi.
- (c) (b) fıkrasındaki şartta bakılmaksızın, TMG, tek motorlu pistonlu (SEP), tek motorlu türbinli (SET) ve çok motorlu pistonlu (MEP) uçakları için fark eğitimi, OSD'de aksi belirtilmedikçe, uygun yetkinliğe sahip bir öğretmen tarafından gerçekleştirilebilir.
- (d) Tip yetkileri veya pistonlu tek motor ve TMG sınıf yetkileri kapsamındaki varyantlar hariç olmak üzere, (b) fıkrasında belirtilen eğitimleri müteakip bir varyant ile 2 sene uçulmamışsa, imtiyazların korunabilmesi için ilgili varyantta ilave fark eğitimi veya yeterlilik kontrolü gerekir.
- (e) Fark eğitimi veya yeterlilik kontrolü, pilotların uçuş kayıt defterine veya muadil bir kayıt dokümanına işlenir ve öğretmen veya kontrol pilotu tarafından imzalanır.

##### **FCL.725 Sınıf ve tip yetkisi tanzimine ilişkin gereklilikler**

- (a) Eğitim kursu: Bir sınıf veya tip yetkisi başvurusunda bulunan adayların bir ATO tarafından verilen ilgili eğitim kursunu tamamlamaları gerekir. Yüksek performanslı olmayan, tek motorlu piston sınıf yetkisi, TMG sınıf yetkisi veya SHT-DTO DTO.GEN.110(a)(2)(c) maddesinde belirtilen helikopterler için tek motorlu tip yetkisi için adaylar, bir DTO'da eğitim kursunu tamamlayabilirler. Tip yetkisi eğitim kursu, ilgili tip için SHT-21'e uygun olarak oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde tanımlanan zorunlu eğitim unsurlarını içermelidir.
- (b) Teorik bilgi sınavı: Bir sınıf veya tip yetkisi için başvuruda bulunan adayların, ilgili sınıftaki veya tipteki hava aracının emniyetli işletimi için gereken teorik bilgi düzeyine sahip olduklarını gösterebilmek amacı ile bir ATO'da teorik bilgi sınavını başarıyla geçmeleri gerekir.

- (1) Çok pilotlu hava araçları için, teorik bilgi sınavının yazılı olarak yapılması ve kurs müfredatındaki temel konulara uygun bir şekilde dağıtılmış çoktan seçmeli en az 100 sorudan oluşması gerekir.
  - (2) Tek pilotlu ve çok motorlu hava araçları için, teorik bilgi sınavının yazılı olarak yapılması ve çoktan seçmeli soru sayısının hava aracının karmaşıklık düzeyine göre belirlenmesi gerekir.
  - (3) Tek motorlu hava araçları için teorik bilgi sınavı, kontrol pilotu tarafından yetenek testi sırasında sözlü olarak yapılır.
  - (4) Yüksek performanslı olarak sınıflandırılmış tek pilotlu uçaklar için, teorik bilgi sınavının yazılı olarak yapılması ve kurs müfredatındaki temel konulara uygun bir şekilde dağıtılmış çoktan seçmeli en az 100 sorudan oluşması gerekir.
  - (5) Tek pilotlu tek motorlu ve tek pilotlu çok motorlu uçaklar (deniz) için, teorik bilgi sınavının yazılı olarak yapılması ve çoktan seçmeli en az 30 sorudan oluşması gerekir.
- (c) Yetenek testi: Bir sınıf veya tip yetkisi için başvuruda bulunan adayların ilgili sınıftaki veya tipteki hava aracının emniyetli bir şekilde işletimi için gerekli beceriye sahip olduklarını göstererek bu Talimatın Ek 1.9'una uygun olarak yetenek testini başarıyla geçmeleri gerekir. Aday yetenek testini, sınıf veya tip yetkisi kursunun başlangıcını müteakip 6 ay içerisinde ve sınıf veya tip yetkisi başvuru tarihi öncesindeki 6 ay içerisinde geçmelidir.
- (d) Tek pilotlu ve çok pilotlu operasyonlar
- (1) Bir hava aracı tipi için tek pilot veya çok pilot operasyonları imtiyazlarından biri bulunan tip yetkisine sahip olan bir pilot, aynı uçak tipi için diğer operasyon türü imtiyazı eklemek için başvurduğunda teorik gereklilikleri zaten yerine getirmiş sayılacaktır.
  - (2) SHT-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde aksi belirtilmediği sürece (1) bendinde bahsedilen pilot, bu Talimatın Ek 1.9'u uyarınca ilgili tipteki diğer operasyon şekli için de ilave uçuş eğitimini tamamlar. Bu eğitim aşağıdakilerden birinde tamamlanmalıdır:
    - (i) bir ATO'da;
    - (ii) uçuş operasyon gerekliliklerine tabi olan ve bu eğitimi Genel Müdürlükten onay olarak veya tek pilotlu helikopterler söz konusu olduğunda Genel Müdürlüğe beyan vererek gerçekleştiren bir kuruluştadır.
  - (3) Tek pilotlu helikopterler hariç, operasyonun şekli lisansa işlenir.
  - (4) Tek pilotlu helikopterler söz konusu olduğunda, aşağıdakilerin tümü geçerlidir:
    - (i) Kompleks olmayan tek pilotlu helikopter tip yetkisine yönelik yetenek testi veya yeterlilik kontrolünün sadece çok pilotlu operasyonlarda tamamlanmış olması durumunda, lisansa tip yetkisiyle birlikte çok pilotlu operasyon kısıtlaması işlenir. Bu kısıtlama, aday, bu Talimatın Ek 1.9'unda belirtilen tek pilotlu operasyon için gerekli unsurları içeren bir yeterlilik kontrolü tamamladığında kaldırılır.
    - (ii) Diğer tüm durumlarda operasyon şekli lisansa işlenmez. Pilot, tip yetkisinin imtiyazlarını şu şekilde kullanma hakkına sahiptir:
      - (A) yetenek testi veya yeterlilik kontrolünün aşağıdakilerden birini sağlaması şartıyla tek pilotlu operasyonda:
        - (1) tek pilotlu operasyonda tamamlanması; veya
        - (2) çok pilotlu operasyonda tamamlanması ve bu Talimatın Ek 1.9'unda belirtildiği gibi tek pilotlu operasyon için ek unsurlar içermesi.
      - (B) aşağıdaki tüm koşullarda çok pilotlu operasyonda:
        - (1) pilotun FCL.720.H(a)(2) maddesine uyması;
        - (2) imtiyazların sadece uçuş operasyon gerekliliklerine uygun şekilde kullanılması;
        - (3) yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün çok pilotlu operasyonda tamamlanmış olması.
- (e) Yukarıdaki bentlerin hükümlerine bakılmaksızın, FCL.820 uyarınca tanzim edilmiş bir test uçuş yetkisine sahip olan ve bir hava aracı tipinin geliştirilmesine, sertifikasyonuna veya üretimine ilişkin uçuş testlerinde görev alan ve söz konusu hava aracı tipinin test uçuşlarında toplam 50 saatlik uçuş süresini veya sorumlu pilot olarak 10 saatlik uçuş süresini tamamlamış olan pilotlar,

bu Alt Bölümde söz konusu hava aracı kategorisi için öngörülen tecrübe gerekliliklerini ve önkoşulları karşılamaları koşuluyla ilgili tip yetkisi tanzimi için müracaatta bulunabilirler.

- (f) SHT-SFCL'e uygun olarak tanzim edilmiş olan SPL lisansında TMG imtiyazı da bulunan TMG sınıf yetkisi başvuru sahipleri (a), (b) ve (c) fıkralarındaki gerekliliklerin tamamından kredilendirilirler.

#### **FCL.740 Sınıf ve tip yetkilerinin geçerlilik süresi ve yenilenmesi**

- (a) Geçerlilik

OSD'de aksi yönde bir hüküm bulunmadığı müddetçe; tek pilotlu tek motorlu sınıf yetkileri geçerlilik süresi 2 yıl, diğer sınıf ve tip yetkilerinin geçerlilik süresi 1 yıldır. Pilotların, FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL ve FCL.740.As maddelerinde belirtilen temdit gerekliliklerini daha erken yerine getirmeyi tercih etmeleri halinde, yeni geçerlilik süresi, yeterlilik kontrolü tarihinden itibaren başlar.

Bir sınıf veya tip yetkisinin temdidini için başvuru yapanlar, Ek 1.10 uyarınca EBT uygulamalı değerlendirmesini ilgili sınıf veya tip yetkisi için EBT uygulayan bir operatörde tamamladıklarında, bu Alt Bölümde gerekli görülen yeterlilik kontrolünden tam olarak kredilendirilirler.

- (b) Yenileme

Bir sınıf veya tip yetkisinin yenilenmesi için, adaylar aşağıdakilerin tamamını yerine getirmelidir:

- (1) uçağı güvenli bir şekilde kullanacak yeterlilik seviyesine ulaşma amacıyla tazeleme eğitiminin gerekli olup olmadığını belirlemek için aday, aşağıdakilerden birinde değerlendirmeye tabi tutulur:
  - (i) bir ATO'da;
  - (ii) süresi dolan yetkinin yüksek performanslı olmayan tek motorlu piston sınıf yetkisi, TMG sınıf yetkisi veya SHT-DTO DTO.GEN.110(a)(2)(c) maddesinde anılan helikopterler için tek motorlu tip yetkisiyle ilgiliyse bir DTO'da veya bir ATO'da;
  - (iii) yetkinin geçerliliğinin üzerinden en fazla 3 yıl geçmişse ve yetki, yüksek performanslı olmayan tek motorlu piston sınıfı yetkisi veya TMG sınıf yetkisiyle ilgiliyse, bir DTO'da, bir ATO'da veya bir öğretmenle birlikte;
  - (iv) bu tür bir tazeleme eğitimi için özel olarak onaylanmış bir EBT operatöründe;
- (2) (1) fıkrası uyarınca değerlendirmeyi sağlayan kuruluş veya öğretmen tarafından gerekli görülürse tazeleme eğitimi, o kuruluşta veya o öğretmenle birlikte tamamlanmalıdır;
- (3) (1) fıkrası ve ilgiliyse (2) fıkrası şartları yerine getirildikten sonra, Ek 1.9 uyarınca bir yeterlilik kontrolünden geçilir veya Ek 1.10 uyarınca EBT uygulamalı değerlendirmesi tamamlanır. EBT uygulamalı değerlendirmesi, (2) fıkrasında belirtilen tazeleme eğitimi ile birleştirilebilir;

(b)(1), (b)(2) ve (b)(3) bentlerinin hükümlerine bakılmaksızın, FCL.820 maddesine uygun olarak düzenlenmiş uçuş testi yetkisine sahip olan, bir hava aracı tipi için geliştirme, sertifikasyon veya üretim uçuş testlerinde yer alan ve başvuru tarihinden önceki yıl içinde söz konusu tiple toplam 50 saat uçuş süresini veya ilgili test uçuşlarında PIC olarak 10 saat uçuş süresini tamamlamış olan pilotlar, ilgili tip yetkisinin temdidini veya yenilenmesi için başvuruda bulunma hakkına sahip olurlar.

Adaylar, Chicago Konvansiyonu Ek 1 uyarınca üçüncü bir ülke tarafından tanzim edilmiş pilot lisansında aynı sınıf veya tipteki hava aracı için geçerli bir yetkiye sahiplerse ve bu yetkinin imtiyazlarını kullanmaya hak kazanmışlarsa (b)(1) ve (b)(2) bentlerindeki gereklilikten muaf olurlar.

- (d) Bir işletçinin EBT programından, söz konusu EBT programı uyarınca kabul edilebilir bir yetkinlik seviyesi gösteremeyerek başarısız olup işletmeden ayrılan pilotlar, aşağıdakilerden birini yerine getirene kadar söz konusu tip yetkisinin imtiyazlarını kullanamazlar:

- (1) Ek 1.10 uyarınca EBT uygulamalı değerlendirmesini tamamlamış olmak;

- (2) ilgisine göre FCL.625(c)(3) maddesi veya FCL.740(b)(3) maddesi uyarınca bir yeterlilik kontrolünden geçmiş olmak. Böyle bir durumda, FCL.625(b)(4) maddesi ve FCL.740(a)(2) maddesi geçerli değildir.

## KISIM 2 — UÇAK KATEGORİSİNE MAHSUS GEREKLİLİKLER

### **FCL.720.A Sınıf veya tip yetkilerinin tanzimine yönelik tecrübe gereklilikleri ve ön koşullar — uçaklar**

SHT-21'e uygun olarak oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde aksi yönde bir hüküm bulunmadığı müddetçe, sınıf veya tip yetkisi tanzimi için müracaatta bulunan adaylar, aşağıdaki tecrübe gerekliliklerini ve önkoşulları karşılamalıdır:

(a) Tek pilotlu uçaklar

Çok pilotlu operasyonlarda tek pilotlu bir uçağı kullanma imtiyazlarının ilk tanzimi için başvuruda bulunanlar, gerek bir sınıf veya tip yetkisi başvurusunu yaparken gerekse geçerli bir sınıf veya tip yetkisinin kapsamının çok pilotlu operasyon imtiyazlarını kapsayacak şekilde genişletilmesi sırasında, (b)(4) bendindeki gereklilikleri ve ilgili eğitim kursuna başlamadan önce (b)(5) bendi gerekliliklerini yerine getirmelidir.

Ayrıca:

- (1) tek pilotlu çok motorlu uçaklar için  
tek pilotlu çok motorlu uçaklarda ilk defa sınıf veya tip yetkisi alacak adaylar, uçaklarda en az 70 saat PIC olarak uçmuş olmalıdır.
- (2) kompleks olmayan tek pilotlu yüksek performanslı uçaklar için  
yüksek performanslı olarak sınıflandırılan tek pilotlu uçaklarda sınıf veya tip yetkisi alacak adaylar, uçuş eğitimine başlamadan önce:
  - (i) 70 saati uçaklarda PIC olarak gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, en az 200 saat toplam uçuş tecrübesine sahip olmalı; ve
  - (ii) aşağıdaki şartlardan bir tanesini yerine getirmelidirler:
    - (A) bir ATO'da ilave teorik bilgi kursunu başarıyla tamamladığını gösteren sertifikaya sahip olmak; veya
    - (B) bu Talimat'a uygun olarak ATPL(A) teorik bilgi sınavlarından geçmiş olmak.
- (3) tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar için  
yüksek performanslı olarak sınıflandırılan tek pilotlu kompleks uçaklarda tip yetkisi alacak adaylar (2) bendinde öngörülen gerekliliklere ilaveten aşağıdakilerin tümünü de yerine getirmelidir:
  - (i) Alt Bölüm G'de belirtildiği gibi bir tek motorlu veya çok motorlu IR(A) sahibi olmalı veya bu yetkiye geçmişte sahip olmuş olmalıdırlar;
  - (ii) tip yetkisinin ilk kez tanzimi için, tip yetkisi eğitim kursuna başlamadan önce, (b)(5) bendindeki gereklilikleri karşılamalıdırlar.

(b) Çok pilotlu uçaklarda ilk defa tip yetkisi alacak adaylar, halihazırda bir MPL eğitim kursuna devam eden bir öğrenci pilot olmalı veya tip yetkisi eğitim kursuna başlamadan önce aşağıdaki şartları yerine getirmelidirler:

- (1) uçaklarda PIC olarak en az 70 saatlik uçuş tecrübesine sahip olmak;
- (2) çok motorlu bir IR(A) sahibi olmak veya bu yetkiye geçmişte sahip olmuş olmak;
- (3) bu Talimat uyarınca ATPL(A) teorik bilgi sınavlarından geçmiş olmak;
- (4) tip yetkisi kursunun bir MCC kursu ile birleştirildiği durumlar haricinde:
  - (i) uçaklarda MCC kursunu başarıyla tamamladığını gösteren sertifikaya sahip olmak; veya
  - (ii) helikopterlerde MCC kursunu başarıyla tamamladığını gösteren sertifikaya sahip olmak ve çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak 100 saatten fazla uçuş tecrübesine sahip olmak; veya
  - (iii) çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak en az 500 saat tecrübeye sahip olmak; veya

- (iv) ilgili operasyon gereklilikleri doğrultusunda çok pilotlu olarak yapılan ticari hava taşımacılığı operasyonlarında tek pilotlu çok motorlu uçaklarda pilot olarak en az 500 saat tecrübeye sahip olmak; ve
- (5) Aşağıdaki şartlardan herhangi bir tanesini yerine getirmemişlerse FCL.745.A maddesinde belirtilen eğitim kursunu tamamlamış olmak:
  - (i) önceki 3 yıl içerisinde, uçuş operasyon gereklilikleri uyarınca eğitim ve kontrolü tamamlamış olmak;
  - (ii) FCL.915(e)(1)(ii) maddesinde belirtilen eğitimi tamamlamış olmak.
- (c) Genel Müdürlük, yukarıdaki (b) bendi hükümlerine bakılmaksızın, ekibin diğer iki üyesinin (b) bendine uygun olarak tanzim edilmiş bir tip yetkisine sahip olması koşuluyla, çok pilotlu uçaklar için, yetki sahibine FL 200 üzerinde seyir safhası yedek ikinci pilot olarak görev yapmasıyla sınırlı imtiyaz sağlayan tip yetkisi tanzim edebilir.
- (d) OSD'de öngörülmesi halinde, bir tip yetkisinin imtiyazlarının kullanımı, başlangıçta bir öğretmen gözetiminde yapılacak uçuşlar ile sınırlandırılabilir. Gözetim altında yapılan uçuş süresi pilotun uçuş kayıt defterine veya muadil kayıt dokümanına işlenir ve öğretmen tarafından imzalanır. Pilot, OSD'de öngörülen, gözetim altında uçuş saatlerinin tamamlandığını belgelediğinde bu tahdit kaldırılır.

#### **FCL.725.A Sınıf veya tip yetkilerinin tanzimine yönelik teorik bilgi ve uçuş eğitimi — uçaklar**

SHT-21'e uygun olarak oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde aksi öngörülmedikçe:

- (a) Tek pilotlu çok motorlu uçaklar:
  - (1) Tek pilotlu çok motorlu sınıf yetkisi teorik bilgi kursu, çok motorlu uçak operasyonlarında en az 7 saatlik eğitimi içermelidir.
  - (2) Tek pilotlu çok motorlu bir sınıf veya tip yetkisine yönelik uçuş eğitimi kursu, çok motorlu uçaklarda normal koşullar altında en az 2 saat 30 dakika çift kumanda uçuş eğitimi ve motor arızası usulleri ve asimetrik uçuş tekniklerinde en az 3 saat 30 dakika çift kumanda eğitimi içermelidir.
- (b) Tek pilotlu uçaklar (deniz) için:
  - (1) Tek pilotlu uçak (deniz) yetkileri eğitim kursu, teorik bilgi eğitimi ve uçuş eğitimi içermelidir; ve
  - (2) Tek pilotlu uçak (deniz) sınıf veya tip yetkisi eğitim kursu, adayın aynı sınıf veya tip yetkisinin kara versiyonuna sahip olması durumunda, en az 8 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi, adayın söz konusu yetkiye sahip olmaması durumunda ise en az 10 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi içermelidir.
- (c) Tek pilotlu yüksek performanslı olmayan kompleks uçaklar, tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar ve çok pilotlu uçaklar için eğitim kursları, ilgili sınıfa veya tipe mahsus özelliklerle ilgili UPRT teorik bilgi ve uçuş eğitimlerini içermelidir.

#### **FCL.730.A Sadece simülatörde yapılacak tip yetkisi eğitimi (ZFTT) kursu alacak pilotlara mahsus gereklilikler — Uçaklar**

- (a) ZFTT kursuna tabi olan pilot, CS-25 standartlarına veya muadili bir uçuşa elverişlilik regülasyonuna uygun bir şekilde sertifikalandırılmış çok pilotlu turbo-jet uçakta veya sertifikalandırılmış azami kalkış ağırlığı en az 10 ton olan veya 19'dan fazla onaylanmış yolcu koltuk konfigürasyonuna sahip olan çok pilotlu bir turbo-prop uçakta en az aşağıdakileri tamamlamış olmalıdır:
  - (1) eğitimin CG, C veya geçici C seviyesinde sertifikalandırılmış bir FFS'te yapılması halinde, 1500 saat veya 250 sektör uçuş;
  - (2) eğitimin DG veya D seviyesinde sertifikalandırılmış bir FFS'te yapılması halinde, 500 saat veya 100 sektör uçuş;
- (b) Bir pilot turbo-prop uçaktan turbo-jet uçağa veya turbo-jet uçaktan turbo-prop uçağa geçerken, simülatörde ilave eğitim tamamlamalıdır.

### **FCL.735.A Uçuş ekibi işbirliği(MCC) eğitimi — uçaklar**

- (a) MCC eğitim kursu en az aşağıdakileri içermelidir:
- (1) 25 saat teorik bilgi eğitimi ve uygulamaları; ve
  - (2) 20 saat pratik MCC eğitimi, ATP entegre kursu alan öğrenci pilotlar için ise 15 saat pratik MCC eğitimi.
- Eğitimde FNPT II MCC veya FFS kullanılmalıdır. Eğitim MCC gerektiren ilk tip yetkisi eğitimi ile birleştirildiği durumda MCC ve tip yetkisi eğitimi için aynı FFS kullanılması halinde, pratik MCC eğitimi 10 saate kadar düşürülebilir.
- (b) MCC eğitim kursu 6 ay içerisinde bir ATO'da tamamlanır.
- (c) MCC kursunun bir tip yetkisi kursu ile birleştirildiği durumlar dışında, MCC kursunun tamamlayan adaylara tamamlama sertifikası verilir.
- (d) MCC kursunu farklı bir hava aracı kategorisinde tamamlamış olan adaylar (a)(1) bendinde öngörülen gereklilikten muaf tutulur.

### **FCL.740.A Sınıf ve tip yetkilerinin temdidi — uçaklar**

- (a) Çok motorlu sınıf yetkilerinin ve tip yetkilerinin temdidi için aday:
- (1) yetkinin son geçerlilik tarihinden önceki üç ay içerisinde ilgili uçak tipi veya sınıfında veya ilgili uçak tipini veya sınıfını temsil eden bir FSTD'de, Ek 1.9 gereğince bir yeterlilik kontrolünden geçer veya Ek 1.10 uyarınca bir EBT pratik değerlendirmesini tamamlar; ve
  - (2) yetkinin geçerlilik süresi içinde en az aşağıdakileri tamamlar:
    - (i) ilgili uçak tipinde veya sınıfında, pilot olarak en az 10 sektör uçuş; veya
    - (ii) ilgili uçak tipinde veya sınıfında veya bunları temsil eden FFS'te bir kontrol pilotu ile birlikte pilot olarak en az 1 sektör uçuş tamamlamış olmalıdır. Bu sektör yeterlilik kontrolü sırasında uçulabilir.
  - (3) ilgili operasyon gereklilikleri doğrultusunda onaylanmış bir ticari hava taşımacılığı işletmesinde çalışan bir pilot, sınıf veya tip yetkisinin temdidi için gerçekleştirilen yeterlilik kontrolü ile birleştirilen operatör yeterlilik testinden geçmesi halinde (2)nci bentte öngörülen gereklilikten muaf tutulur.
  - (4) BIR veya IR(A) yetkisine sahip olunması durumunda bu yetkilerin temdidi sınıf veya tip yetkisinin temdidi için yapılan yeterlilik kontrolü ile birleştirilebilir.
- (b) Tek pilotlu tek motorlu sınıf yetkilerinin temdidi:
- (1) pistonlu tek motorlu uçak sınıfı yetkileri ve TMG sınıf yetkileri:

Tek pilotlu pistonlu tek motorlu uçak sınıfı yetkilerinin veya TMG sınıf yetkilerinin temdidi için başvuru yapanlar:

    - (i) söz konusu yetkinin son geçerlilik tarihinden önceki üç ay içerisinde, bir kontrol pilotu ile bu Talimatın Ek 1.9'una uygun olarak ilgili sınıfta yeterlilik kontrolünden geçmelidir; veya
    - (ii) yetkinin son geçerlilik tarihinden önceki 12 ay içerisinde, aşağıdakileri içeren 12 uçuş saatini tamamlamalıdır:
      - 6 saat sorumlu pilot olarak,
      - 12 kalkış ve 12 iniş, ve
      - bir uçuş öğretmeni (FI) veya sınıf yetkisi öğretmeni (CRI) ile en az 1 saatlik tazeleme eğitim uçuşu. Başka bir sınıf veya tip yetkisi yeterlilik kontrolünden, yetenek testinden veya yetkinlik değerlendirmesinden geçmiş olanlar, bu uçuştan muaf tutulurlar.
  - (2) Adayın, hem pistonlu tek motorlu uçak (kara) sınıfı yetkisine hem de TMG yetkisine sahip olduğu durumlarda, yukarıdaki (1) bendinde belirtilen gereklilikleri bu iki sınıftan herhangi birinde tamamlayabilir ve her iki yetki de temdit edilir.
  - (3) Tek pilotlu tek motorlu turbo-prop uçak sınıf yetkisinin temdidi için adayın, yetkinin son geçerlilik tarihinden 3 ay önce, bu Talimatın Ek 1.9'u gereğince bir kontrol pilotu ile ilgili sınıfta yeterlilik kontrolünden geçmesi gerekir.
  - (4) Başvuranın hem tek motor piston uçak kara sınıf yetkisi hem de tek motor piston uçak

deniz yetkisi olması durumunda, başvuran (1)(ii)'de yer alan gereklilikleri herhangi bir sınıfta veya ikisinde birden tamamlarsa, iki yetki için gereklilikleri sağlamış olur. Bu durumda ise en az bir saat PIC uçuş süresi ve gerekli 12 kalkış ve inişin 6'sı her iki sınıfta da tamamlanmalıdır.

- (5) Tek pilotlu tek motorlu uçak sınıf yetkisinin temdidine yönelik yeterlilik kontrolü, FCL.835(g)(8) maddesi uyarınca BIR'nin temdidine yönelik yeterlilik kontrolü ile birleştirilebilir.
- (c) Bir tip veya sınıf yetkisinin son geçerlilik tarihi öncesinde yeterlilik kontrolünün tüm bölümlerinden başarıyla geçemeyen aday, yeterlilik kontrolü başarılı bir şekilde tamamlanıncaya kadar o yetkinin imtiyazlarını kullanamaz.

#### **FCL.745.A İleri seviye UPRT (AUPRT) kursu — Uçaklar**

- (a) İleri Seviye UPRT kursu bir ATO'da tamamlanır ve asgari olarak aşağıdakileri içerir:
- (1) 5 saatlik teorik bilgi eğitimi;
  - (2) uçuş öncesi briefingler ve uçuş sonrası briefingler; ve
  - (3) FCL.915(e) maddesine uygun olarak FI(A) yetkisine sahip bir uçuş öğretmeni ile 3 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi ve bu eğitim görevine uygun bir uçakta ileri UPRT (Anormal Durumları Önleme ve Kurtarma Eğitimi) eğitimi.
- (b) UPRT kursunun tamamlanmasının ardından, adaylara ATO tarafından tamamlama sertifikası verilir.

#### **KISIM 3 — HELİKOPTER KATEGORİSİNE MAHSUS GEREKLİLİKLER**

#### **FCL.720.H Sınıf veya tip yetkilerinin tanzimine yönelik tecrübe gereklilikleri ve ön koşullar — Helikopterler**

SHT-21'e uygun olarak oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde aksi yönde bir hüküm bulunmadığı müddetçe, ilk defa helikopter tip yetkisi tanzimi için müracaatta bulunan adaylar aşağıdaki tecrübe gerekliliklerini ve ön koşulları karşılamalıdır:

- (a) Çok pilotlu helikopterler. Çok pilotlu bir helikopter tipi için tip yetkisine başvuru yapanlar, tip yetkisi eğitim kursuna başlamadan önce:
- (1) helikopterlerde sorumlu pilot olarak en az 70 saat tecrübeye sahip olması;
  - (2) tip yetkisi kursunun bir MCC kursu ile birleştirildiği durumlar dışında:
    - (i) helikopterlerde bir MCC kursunu başarıyla tamamladığını gösteren bir sertifikaya sahip olması; veya
    - (ii) herhangi bir hava aracı kategorisinde yürütülen çok pilotlu operasyonlarda pilot olarak en az 500 saat tecrübeye sahip;
  - (3) ATPL(H) teorik bilgi sınavlarından başarılı olması gerekir.
- (b) İlk defa çok pilotlu helikopterler için tip yetkisi kursuna başvuran ve bir ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR veya CPL(H) entegre kursundan mezun olmuş bulunan ve (a)(1) bendi gerekliliklerini karşılayamayan adayların tip yetkileri sadece ikinci pilot fonksiyonlarının yerine getirilmesi ile tahdit edilmiş imtiyazlara sahip olacak şekilde tanzim edilir. Bu tahdit, pilotun aşağıda öngörülen gereklilikleri yerine getirmesi halinde kaldırılır:
- (1) helikopterlerde PIC veya gözetim altında sorumlu pilot olarak 70 saatlik uçuş süresini tamamlamak;
  - (2) ilgili helikopter tipinde sorumlu pilot olarak çok pilotlu yetenek testinden başarılı olmak.
- (c) Çok motorlu helikopterler. Çok motorlu bir helikopter için ilk defa tip yetkisi tanzimi için başvuru yapanların:
- (1) uçuş eğitimine başlamadan önce:
    - (i) ATPL(H) teorik bilgi sınavlarından başarılı olması; veya
    - (ii) bir ATO tarafından düzenlenen kursu tamamlama sertifikasına sahip olması gerekmektedir. Bu kurs aşağıdaki ATP(H) teorik bilgi kursu konularından oluşacaktır:
      - Hava Aracı Genel Bilgisi: gövde/sistemler/güç sistemi ve aletler/elektronik sistemler,
      - Uçuş Performansı ve Planlaması: ağırlık ve denge, performans;



- (2) ATP(H)/IR, ATP(H), veya CPL(H)/IR entegre eğitim kursunu tamamlamamış olan adayların helikopterlerde sorumlu pilot olarak en az 70 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları gerekir.

#### **FCL.735.H Uçuş ekibi işbirliği (MCC) eğitimi — helikopterler**

- (a) MCC eğitim kursu aşağıdakileri içermelidir:
- (1) MCC/IR için:
- (i) 25 saatlik teorik bilgi eğitimi ve uygulamaları; ve
- (ii) 20 saatlik pratik MCC eğitimi, veya ATP(H)/IR entegre kursuna katılan öğrenci pilotlar için 15 saatlik pratik MCC eğitimi. MCC eğitiminin ilk tip yetkisi eğitimi ile birleştirildiği durumlarda, MCC ve tip yetkisi eğitimi için aynı uçuş simülatörünün (FSTD) kullanılması halinde, pratik MCC eğitimi 10 saate kadar düşürülebilir;
- (2) MCC/VFR için:
- (i) 25 saatlik teorik bilgi eğitimi ve uygulamaları; ve
- (ii) 15 saatlik pratik MCC eğitimi, veya ATP(H)/IR entegre kursuna katılan öğrenci pilotlar için 10 saatlik pratik MCC eğitimi. MCC eğitiminin ilk tip yetkisi eğitimi ile birleştirildiği durumlarda, MCC ve tip yetkisi eğitimi için aynı uçuş simülatörünün (FSTD) kullanılması halinde, pratik MCC eğitimi 7 saate kadar düşürülebilir;
- (b) MCC eğitim kursunun 6 ay içerisinde bir ATO'da tamamlanması gerekir. MCC'ye uygun bir FNPT II veya III, FTD 2/3 veya bir FFS kullanılmalıdır.
- (c) MCC kursunun bir çok pilotlu tip yetkisi kursu ile birleştirildiği durumlar dışında, MCC kursunun tamamlanmasının ardından adaya bir tamamlama sertifikası verilir.
- (d) MCC kursunu farklı bir hava aracı kategorisinde tamamlamış olan adaylar duruma bağlı olarak (a)(1)(i) veya (a)(2)(i) bentlerinde öngörülen gereklilikten muaf tutulur.
- (e) MCC/IR eğitimi başvurusunda bulunan ve MCC/VFR eğitimini tamamlamış olan adayların (a)(1)(i) bendinde öngörülen gereklilikten muaf tutulmaları ve 5 saatlik pratik MCC/IR eğitimini tamamlamaları gerekir.

#### **FCL.740.H Tip yetkilerinin temdidini — helikopterler**

- (a) Temdit. Helikopter tip yetkilerinin temdidini için, aday aşağıdakileri tamamlar:
- (1) yetkinin son geçerlilik tarihi öncesindeki üç ay içerisinde ilgili helikopter tipinde veya ilgili helikopter tipini temsil eden bir FSTD'de bu talimatın Ek 1.9'u gereğince bir yeterlilik kontrolünden geçmek; ve
- (2) yetkinin geçerlilik süresi dahilinde ilgili helikopter tipinin pilotu olarak en az 2 saat görev yapmak. Yeterlilik kontrolünün süresi söz konusu iki saatin içinde sayılabilir.
- (3) Pistonlu tek motorlu helikopterler için birden fazla tip yetkisine sahip olan adaylar, geçerlilik süresi boyunca diğer tiplerle sorumlu pilot olarak en az 2 saatlik uçuşu tamamlamış olmaları koşuluyla, ilgili tip yetkilerinin temdidini, yetkisine sahip oldukları ilgili tiplerin sadece birinde yeterlilik kontrolünü tamamlamak suretiyle sağlayabilir. Yeterlilik kontrolü her seferinde farklı bir tip üzerinde gerçekleştirilmelidir.
- (4) Sertifikalandırılmış azami kalkış ağırlığı 3,175 kg'a kadar olan tek motorlu türbinli helikopterler için birden fazla tip yetkisine sahip olan adaylar, aşağıda belirtilen gereklilikleri tamamlamış olmaları koşuluyla, ilgili tip yetkilerinin temdidini, yetkisine sahip oldukları ilgili tiplerin sadece birinde yeterlilik kontrolünü tamamlamak suretiyle sağlayabilir:
- (i) helikopterlerde PIC olarak 300 saat uçuş;
- (ii) sahip olunan her bir tipte 15 saat uçuş; ve
- (iii) geçerlilik süresi içerisinde yetkisine sahip oldukları diğer tiplerin her birinde en az 2 saat sorumlu pilot olarak uçuş.
- Yeterlilik kontrolü her seferinde farklı bir tip üzerinde gerçekleştirilmelidir.
- (5) İlave bir tip yetkisinin tanzimine yönelik yetenek testini başarıyla tamamlayan pilotlar (3) ve (4) bentleri uyarınca ilgili tip yetkilerinin temdidini ortak gruplarda alabilir.
- (6) Eğer varsa IR(H)'nin temdidini tip yetkisinin temdidini için gerçekleştirilen yeterlilik kontrolü ile birleştirilebilir.

- (b) Bir tip yetkisinin son geçerlilik tarihi öncesinde yeterlilik kontrolünün tüm bölümlerinden başarıyla geçemeyen aday, yeterlilik kontrolü başarılı bir şekilde tamamlanıncaya kadar o yetkinin imtiyazlarını kullanmayacaktır. Yukarıdaki (a)(3) ve (4) sayılı bentlerin geçerli olduğu durumlarda aday imtiyazlarını hiç bir tipte kullanamaz.

#### KISIM 4 — DİKEY KALKIŞLI HAVA ARACI KATEGORİSİNE MAHSUS GEREKLİLİKLER

##### **FCL.720.PL Tip yetkilerinin tanzimine yönelik tecrübe gereklilikleri ve ön koşullar — dikey kalkışlı hava araçları**

SHT-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde aksi yönde bir hüküm bulunmadığı müddetçe, ilk kez dikey kalkışlı hava aracı tip yetkisi tanzimi için müracaatta bulunan adayların aşağıda yer verilen tecrübe gerekliliklerini ve ön koşulları karşılamaları gerekir:

- (a) Uçak pilotları için:
- (1) ATPL teorik bilgisi ile birlikte CPL/IR(A) sahibi olmak veya ATPL(A) sahibi olmak;
  - (2) MCC kursunu başarıyla tamamladığını gösteren bir sertifikaya sahip olmak;
  - (3) çok pilotlu uçaklarda pilot olarak 100 saatin üzerinde uçmuş olmak;
  - (4) helikopterlerde en az 40 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmak;
- (b) Helikopter pilotları için:
- (1) ATPL teorik bilgisi ile birlikte CPL/IR(H) sahibi olmak veya ATPL/IR(H) sahibi olmak;
  - (2) MCC kursunu tamamladığını gösteren bir sertifikaya sahip olmak;
  - (3) çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak 100 saatin üzerinde uçmuş olmak;
  - (4) uçaklarda en az 40 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmak;
- (c) Hem uçaklarda hem de helikopterlerde uçuş vasfına sahip olan pilotlar için:
- (1) En az CPL(H) sahibi olmak;
  - (2) IR ve ATPL teorik bilgisi sahibi olmak veya helikopterler veya uçaklar için ATPL lisansına sahip olmak;
  - (3) helikopterlerde veya uçaklarda bir MCC kursunu başarıyla tamamladığını gösteren bir sertifikaya sahip olmak;
  - (4) çok pilotlu helikopterlerde veya uçaklarda pilot olarak en az 100 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak;
  - (5) pilotun çok pilotlu hava araçlarında veya ATPL olarak tecrübesi yok ise, uygunluğuna göre uçaklarda veya helikopterlerde 40 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmak.

##### **FCL.725.PL Tip yetkilerinin tanzimine yönelik uçuş eğitimi — dikey kalkışlı hava araçları**

Dikey kalkışlı hava aracı tip yetkisi eğitim kursunun uçuş eğitimi kısmı hem ilgili hava aracında hem de bu hava aracını temsil eden ve bu amaca uygun olan bir FSTD üzerinde tamamlanır.

##### **FCL.740.PL Tip yetkilerinin temdidini — dikey kalkışlı hava araçları**

- (a) Temdit. Dikey kalkışlı hava aracı tip yetkilerinin temdidini için adayın:
- (1) yetkinin son geçerlilik tarihi öncesindeki 3 ay içerisinde ilgili dikey kalkışlı hava aracı tipinde bu talimatın Ek 1.9' u gereğince bir yeterlilik kontrolünden geçmesi;
  - (2) tip yetkisinin geçerlilik süresi içerisinde en az;
    - (i) ilgili dikey kalkışlı hava aracı tipinde pilot olarak 10 hat sektörünü; ya da
    - (ii) ilgili dikey kalkışlı hava aracı tipinde veya FFS'de bir kontrol pilotu ile birlikte pilot olarak en az 1 hat sektörünü tamamlaması gerekir. Bu hat sektörü yeterlilik kontrolü esnasında uçulabilir.
  - (3) ilgili hava operasyonları gereklilikleri doğrultusunda onaylanmış bir ticari hava taşımacılığı işleticisi için çalışan ve ilgili işleticinin, tip yetkisinin temdidini için gerçekleştirilen yeterlilik kontrolü ile birleştirilmiş yeterlilik testinden geçen bir pilot (2)nci fıkrada öngörülen gereklilikten muaf tutulur.
- (b) Bir tip yetkisinin son geçerlilik tarihi öncesinde yeterlilik kontrolünün tüm bölümlerinden başarıyla geçemeyen aday, yeterlilik kontrolü başarılı bir şekilde tamamlanıncaya kadar o yetkinin imtiyazlarını kullanamaz.

#### KISIM 5 — HAVA GEMİSİ KATEGORİSİNE MAHSUS GEREKLİLİKLER

#### **FCL.720.As Tip yetkisinin tanzimine yönelik ön koşullar — hava gemileri**

SHT-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde aksi yönde bir hüküm bulunmadığı müddetçe, ilk kez hava gemisi tip yetkisi tanzimi için müracaatta bulunan adayların aşağıda yer verilen tecrübe gerekliliklerini ve ön koşulları karşılamaları gerekir:

- (a) Çok pilotlu hava gemileri için:
  - (1) Hava gemilerinde sorumlu pilot olarak en az 70 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak;
  - (2) Hava gemilerinde MCC'nin tamamlandığına ilişkin yeterli sertifikaya sahip olmak.
  - (3) (2)nci bentte öngörülen gereklilikleri karşılayamayan adayların tip yetkileri sadece ikinci pilot fonksiyonlarının yerine getirilmesi ile tahdit edilmiş imtiyazlara sahip olacak şekilde tanzim edilecektir. Pilotun hava gemilerinde PIC veya gözetim altında sorumlu pilot (PICUS) olarak 100 saatlik uçuş süresini tamamlaması durumunda bu tahdit kaldırılır.

#### **FCL.735.As Ekip işbirliği (MCC) eğitimi — hava gemileri**

- (a) MCC eğitimi en az aşağıda belirtilen unsurları içerir:
  - (1) 12 saatlik teorik bilgi eğitimi ve uygulamaları; ve
  - (2) 5 saatlik pratik MCC eğitimi;MCC'ye uygun bir FNPT II veya III, FTD 2/3 veya bir FFS kullanılmalıdır.
- (b) MCC eğitim kursunun 6 ay içerisinde bir ATO'da tamamlanması gerekir.
- (c) MCC kursunun çok pilotlu tip yetkisi kursu ile birleştirildiği durumlar dışında, MCC kursunun tamamlanmasının ardından adaya bir tamamlama sertifikası verilir.
- (d) MCC kursunu farklı bir hava aracı kategorisinde tamamlamış olan adaylar (a) bendinde öngörülen gereklilikten muaf tutulur.

#### **FCL.740.As Tip yetkilerinin temdidi — hava gemileri**

- (a) Temdit. Hava gemisi tip yetkilerinin temdidi için adayın aşağıdaki şartları yerine getirmesi gerekir:
  - (1) yetkinin son geçerlilik tarihi öncesindeki üç ay içerisinde ilgili hava gemisi tipinde bu Talimatın Ek 1.9'u gereğince bir yeterlilik kontrolünden geçmek; ve
  - (2) yetkinin geçerlilik süresinde ilgili hava gemisi tipinin pilotu olarak en az 2 saatlik uçuş süresini tamamlamak. Yeterlilik kontrolünün süresi söz konusu iki saate dahil edilebilir.
  - (3) IR(As) yetkisine sahip olunması durumunda bu yetkinin temdidi, sınıf veya tip yetkisinin temdidi için yapılacak yeterlilik kontrolü ile birleştirilebilir.
- (b) Bir tip yetkisinin son geçerlilik tarihi öncesinde yeterlilik kontrolünün tüm bölümlerinden başarıyla geçemeyen aday, yeterlilik kontrolü başarılı bir şekilde tamamlanıncaya kadar o yetkinin imtiyazlarını kullanamaz.

## ALT BÖLÜM I

### İLAVE YETKİLER

#### FCL.800 Akrobasi yetkisi

- (a) Uçak, TMG veya planör pilotu lisansına sahipleri, sadece gerekli yetkiye sahip oldukları takdirde akrobatik uçuş gerçekleştirebilir.
- (b) Akrobasi yetkisi için başvuru yapan adaylar aşağıdakileri tamamlamış olmalıdır:
- (1) lisansın verilmesinden sonra, uçaklar veya TMG'ler ile PIC olarak en az 30 saatlik uçuş süresi;
  - (2) DTO'da veya bir ATO'da aşağıdakiler dahil bir eğitim kursu:
    - (i) yetkiye uygun teorik bilgi eğitimi;
    - (ii) motor gücüyle uçan TMG'lerde veya uçaklarda en az 5 saat akrobasi eğitimi.
- (c) Akrobasi yetkisinin imtiyazları, (b)(1) ve (b)(2)(ii) şartlarına hangi hava aracının uyduğuna bağlı olarak, uçaklarda veya motor gücüyle uçan TMG'lerde yapılacak akrobasi uçuşuyla sınırlıdır. Bir pilotun, akrobasi eğitim müfredatının tamamını kapsayan en az 3 çift kumanda eğitim uçuşunu, uçaklarda veya motor gücüyle çalışan TMG'lerde başarıyla tamamlamış olması halinde, başvuru üzerine bu tahdit kaldırılır.
- (d) Hem bir TMG sınıf yetkisine hem de SHT-SFCL SFCL.200(d) maddesinde belirtilen imtiyazlarla birlikte planörlerde ileri seviye akrobasi imtiyazlarına sahip olan ve bir akrobasi yetkisi için başvuru yapan adaylar:
- (1) Uçaklarda (b)(1) ve (b)(2)(ii)'nin şartlarını yerine getirmeleri halinde, (c) fıkrasında belirtildiği şekilde uçaklarla sınırlı akrobasi yetkisini almaktan muaf olurlar, veya
  - (2) Motor gücüyle uçan TMG'lerle sınırlı bir akrobasi yetkisi için (b) fıkrasındaki şartlara uygun olarak tam olarak kredilendirilirler. Bu tahdit, bir pilotun (c) fıkrasında belirtilen eğitimi tamamlaması durumunda başvuru üzerine kaldırılır.

#### FCL.805 Planör çekme ve pano çekme yetkileri

- (a) Uçak veya TMG yetkisi içeren pilot lisansı sahipleri, ancak planör çekme ve pano çekme yetkisine sahip oldukları takdirde planör veya pano çekebilirler.
- (b) Planör çekme yetkisi için başvuran adayların:
- (1) faaliyetin uçakla gerçekleştirilecek olması durumunda uçaklarda, faaliyetin TMG ile gerçekleştirilecek olması durumunda ise TMG'lerde, lisansın tanziminden sonra PIC olarak en az 30 saat uçuş süresini ve 60 kalkış ve inişi tamamlamış olmalıdır;
  - (2) Bir DTO veya ATO'da aşağıdaki unsurları içeren bir eğitim kursunu tamamlamış olmalıdır:
    - (i) Çekme operasyonları ve usulleri hakkında teorik bilgi eğitimi;
    - (ii) Planör çekerek, en az 5 çift kumanda uçuş eğitimini içeren en az 10 eğitim uçuşu; ve
    - (iii) SHT-SFCL'e uygun olarak tanzim edilmiş SPL lisansı sahibi olan pilotlar hariç, bir hava aracı yardımı ile kalkış yapan bir planörde 5 alıştırma uçuşu.
- (c) Pano çekme yetkisi için başvuran adayların:
- (1) Lisansın tanziminden sonra uçaklarda veya TMG'de PIC olarak en az 100 saatlik uçuş süresini ve 200 kalkış ve inişi tamamlamış olmalıdır. Bu uçuşların en az 30 saati; faaliyetin uçakla gerçekleştirilecek olması durumunda uçaklarda, faaliyetin TMG ile gerçekleştirilecek olması durumunda ise TMG'lerde tamamlanmalıdır;
  - (2) Bir DTO veya ATO'da aşağıdaki unsurları içeren bir eğitim kursunu tamamlamalıdır:
    - (i) çekme operasyonları ve usulleri hakkında teorik bilgi eğitimi;
    - (ii) pano çekerek, en az 5 çift kumanda uçuş eğitimini içeren en az 10 eğitim uçuşu;
    - (iii) SHT-SFCL'e uygun olarak tanzim edilmiş SPL lisansı sahibi olan pilotlar hariç, bir hava aracı yardımı ile kalkış yapan bir planörde 5 alıştırma uçuşu.
- (d) Planör ve pano çekme yetkisinin imtiyazları, uçuş eğitiminin tamamlandığı uçaklar veya TMG ile sınırlıdır. Pano çekmede imtiyazlar, uçuş eğitiminde kullanılan çekme yöntemi ile sınırlıdır.

Pilotun çekme eğitimi müfredat konularının tamamını içerecek şekilde, en az 3 çift kumanda eğitim uçuşunu başarıyla tamamlamış olması koşuluyla bu imtiyazların kapsamı diğer hava aracı ve pano çekmede kullanılan çekme yöntem için genişletilir.

- (e) Planör veya pano çekme yetkisinin imtiyazlarını kullanabilmek için, yetki sahibinin son 24 ay içerisinde en az 5 çekme işlemi tamamlamış olmalıdır.
- (f) Pilotun (e) fıkrasında öngörülen gerekliliği karşılayamaması durumunda, imtiyazlarını kullanma hakkını yeniden kazanabilmesi için, (e) fıkrasında belirtilen sayıdan eksik kalan çekme işlemlerini bir öğretmen ile birlikte veya bir öğretmenin gözetimi altında tamamlamalıdır.
- (g) Bu madde uyarınca TMG'lerde planör çekme veya pano çekme yetkisi için başvuru yapanlar, SHT-SFCL SFCL.205 maddesi uyarınca planör çekme veya pano çekme yetkisine sahiplerse veya bu yetkinin düzenlenmesi için tüm gereklilikleri yerine getirmişlerse, ilgisine göre (b) veya (c) fıkrasının gereklilikleri doğrultusunda tam kredi alırlar.

#### **FCL.810 Gece uçuşu yetkisi**

- (a) Uçaklar, TMG'ler, hava gemileri:
  - (1) Uçaklar, TMG'ler veya hava gemileri ile ilgili LAPL veya PPL imtiyazlarını gece VFR koşullarında kullanabilmek için, adayların bir DTO veya ATO'da en fazla 6 aylık bir süre içerisinde bir eğitim kursunu tamamlamış olmaları gerekmektedir. Kurs şunları içerir:
    - (i) Teorik bilgi eğitimi;
    - (ii) İlgili hava aracı kategorisinde en az 5 saatlik gece uçuşu süresi, bunun en az 3 saatlik çift kumanda eğitim uçuşu, bunun da en az 1 saati en az 50 km (27NM) uzunluğunda seyrüsefer uçuşu ve gece şartlarında 5 yalnız kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu iniş.
  - (2) LAPL sahibi adaylar gece eğitimini tamamlamadan önce, PPL tanzimi için gereken temel alet eğitimini tamamlamalıdır.
  - (3) Hem pistonlu tek motorlu uçak (kara) hem de TMG sınıf yetkisine sahip olan adaylar (1)nci bentte öngörülen gereklilikleri bu sınıflardan herhangi birinde veya her ikisinde birden yerine getirebilir.
  - (4) Adayların, SHT-SFCL SFCL.210 maddesi uyarınca TMG gece uçuş yetkisine sahip olması veya bu yetkinin düzenlenmesine ilişkin tüm gereklilikleri yerine getirmesi durumunda, bu bent uyarınca uçaklar veya TMG'ler için gece uçuşu yetkisine başvuran kişiler, (1) ve (2) numaralı bentlerin gereklilikleri doğrultusunda tam kredi alırlar.
- (b) Helikopterler. Helikopterler için tanzim edilen PPL'nin imtiyazlarının gece VFR koşullarında kullanılabilmesi için adayların:
  - (1) En az 60 saati PIC ve 20 saati seyrüsefer uçuşu olmak üzere, lisansın tanziminden sonra helikopter pilotu olarak en az 100 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmalıdır;
  - (2) Bir DTO veya ATO'da eğitim kursunu tamamlamalıdır. Bu kurs 6 aylık sürede tamamlanmış olmalı ve aşağıdaki unsurları içermelidir:
    - (i) 5 saatlik teorik bilgi eğitimi;
    - (ii) Helikopterlerde 10 saatlik çift kumanda alet eğitim süresi;
    - (iii) 5 saatlik gece uçuş süresi; bunun en az 3 saati çift kumanda eğitimi, bunun da en az 1 saati seyrüsefer uçuşu ve 5 yalnız gece meydan turu. Her bir meydan turu bir kalkış ve bir iniş içermelidir.
  - (3) Uçak veya TMG'de IR sahibi olmuş olan adaylar yukarıda (2)(ii) alt bendinde öngörülen gereklilik için 5 saat süre ile kredilendirilir.

#### **FCL.815 Dağ uçuşu yetkisi**

- (a) İmtiyazlar: Dağ uçuşu yetkisine sahip bir pilotun imtiyazları uçaklarla veya TMG ile, uçuş yapılacak ülkenin yetkili otoritesi tarafından bu yetkinin gerektiği belirtilen yerlere/yerlerden uçmaktır.  
LAPL veya PPL sahipleri, uçak veya TMG uçuş yetkisine sahipse, ilk dağ uçuşu yeterliliğini şu yollardan biriyle elde edebilirler:

- (1) yüzeylerin karla kaplı olmadığı durumlarda iniş ve kalkış yapma yetkisini vermek üzere tekerlekler üzerinde; veya
  - (2) yüzeylerin karla kaplı olduğu durumlarda iniş ve kalkış yapma yetkisini vermek üzere kayaklar üzerinde.
  - (3) İlk yetkinin imtiyazları, pilot uygun ilave bir tanıma eğitimi (teorik bilgi eğitimi ve uçuş eğitimi dahil) aldığı anda tekerlek veya kayak imtiyazlarına genişletilebilir. Bu eğitim, bir dağ uçuşu öğretmeni ile gerçekleştirilmelidir.
- (b) Eğitim kursu: Dağ uçuşu yetkisi için başvuran adaylar, bir DTO veya ATO'da teorik bilgi kursunu ve uçuş eğitimi 24 ay içerisinde tamamlamalıdır. Bu kursun içeriği başvuru dağ uçuşu yetkisi imtiyazlarına uygun olmalıdır.
- (c) Yetenek testi: Eğitimin tamamlanmasının ardından aday, bu amaca uygun bir FE tarafından gerçekleştirilecek yetenek testini geçmelidir. Yetenek testi aşağıda belirtilen unsurları içerir:
- (1) sözlü teorik bilgi sınavı;
  - (2) kalkış yüzeyi dışında bir dağ uçuşu yetkisi gerektirdiği belirlenen en az 2 farklı yüzeye 6 iniş.
- (d) Geçerlilik süresi: Dağ uçuşu yetkisinin geçerlilik süresi 24 aydır.
- (e) Temdit  
Dağ uçuşu yetkisinin temdidini için adayın:
- (1) Dağ uçuş yetkisi gerektiren bir yüzeye son iki yıl içinde en az 6 iniş gerçekleştirmiş olması; veya
  - (2) (c) fıkrasındaki gerekliliklere uygun bir yeterlilik kontrolünden geçmesi gerekir.
- (f) Yenileme. Yetkinin geçerlilik süresinin sona ermesi durumunda adayın (e)(2) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılamalıdır.

#### **FCL.820 Test uçuşu yetkisi**

- (a) Uçak veya helikopter pilotu lisansına sahip olan kişiler, SHT-21'de tanımlandığı şekilde kategori 1 ve 2 test uçuşlarında PIC olarak görev yapabilmek için test uçuşu yetkisine sahip olmalıdır.
- (b) Yukarıda (a) fıkrasında öngörülen test uçuşu yetkisi sadece aşağıda belirtilen hava araçlarında gerçekleştirilen test uçuşları için gereklidir:
  - (1) CS-27 veya CS-29 standartları veya muadili bir uçuşa elverişlilik regülasyonu doğrultusunda sertifikalandırılmış veya sertifikalandırılacak helikopterler; veya
  - (2) Aşağıda belirtilen standartlar doğrultusunda sertifikalandırılmış veya sertifikalandırılacak uçaklar:
    - (i) CS-25 standartları veya muadili uçuşa elverişlilik regülasyonları; veya
    - (ii) azami kalkış ağırlığı 2,000 kg'dan az olan uçaklar hariç olmak üzere, CS-23 standartları veya muadili uçuşa elverişlilik düzenlemeleri.
- (c) Test uçuşu yetkisine sahip olan bir pilotun imtiyazı, ilgili kategoride yer alan bir hava aracı ile:
  - (1) kategori 1 test uçuşu yetkisi ile, SHT-21'de tanımlanan tüm kategorilerdeki uçuş testlerini PIC veya ikinci pilot olarak gerçekleştirmek;
  - (2) kategori 2 test uçuşu yetkisi ile:
    - (i) SHT-21'de tanımlanan kategori 1 uçuş testlerini:
      - ikinci pilot olarak gerçekleştirmek; veya
      - 'Commuter' kategorisinde yer alanlar veya tasarlanmış dalış hızı 0,6 mach'ın üzerinde veya azami irtifası 25.000 feet'in üzerinde olanlar dışında, (b)(2)(ii) bendinde atıfta bulunulan uçaklarda PIC olarak gerçekleştirmek;
    - (ii) SHT-21'de tanımlanan diğer tüm kategorilerdeki uçuş testlerini PIC veya ikinci pilot olarak gerçekleştirmek.
  - (3) Alt Bölüm H'de tanımlanan tip veya sınıf yetkisi olmadan uçuşlar gerçekleştirmek. Test uçuşu yetkisi ticari hava taşımacılığı operasyonlarında kullanılmamalıdır.
- (d) İlk kez bir test uçuşu yetkisi başvurusunda bulunan adayların:
  - (1) İlgili hava aracı kategorisinde en az CPL ve IR sahip olmaları;
  - (2) En az 400 saati PIC olarak gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, ilgili hava aracı kategorisinde en az 1 000 saat uçuş tecrübesini tamamlamış olmaları;

- (3) Bir ATO'da ilgili hava aracına ve uçuş kategorisine uygun bir eğitim kursunu tamamlamış olmaları gerekir. Bu eğitim en az aşağıda belirtilen konuları kapsamalıdır:
- Performans,
  - Stabilite ve kontrol/sevk ve idare nitelikleri,
  - Sistemler,
  - Test yönetimi,
  - Risk/Emniyet Yönetimi.
- (e) Test uçuşu yetkisine sahip pilotların imtiyazlarının kapsamı, bir ATO'da ilave eğitim kursunu tamamladıklarında, farklı bir uçuş testi kategorisini ve farklı bir hava aracı kategorisini içerecek şekilde genişletilebilir.

#### **FCL.835 Temel aletli uçuş yetkisi (BIR)**

- (a) İmtiyazlar ve koşullar
- (1) BIR sahibinin imtiyazı, yüksek performanslı uçaklar ve operasyonel uygunluk verilerine göre IR gerektiren uçak varyantları hariç olmak üzere, sınıf yetkilerine sahip olunan tek pilotlu uçaklarla IFR şartlar altında uçuş yapmaktır.
- (2) BIR imtiyazları sadece FCL.205.A maddesine uygun olarak kullanılabilir.
- (3) BIR imtiyazları, pilotun sadece FCL.810 maddesine uygun bir gece uçuş yetkisine sahip olması durumunda gece kullanılabilir.
- (4) Çok motorlu BIR'nin imtiyazları, pilotun geçerli tek motor sınıf yetkisine sahip olduğu tek motorlu uçaklar için de geçerli olur.
- (5) BIR imtiyazları aşağıdaki koşullarda kullanılabilir:
- (i) havaalanı işletme minimalarında kullanılan karar yüksekliği (DH) veya asgari alçalma yüksekliği (MDH), SHT-OPS Ek-7'de(Bölüm NCO), "NCO.OP.110.Havaalanı asgari operasyon limitleri-uçaklar ve helikopterler" ve "NCO.OP.111.Havaalanı asgari operasyon limitleri-NPA, APV, CAT I operasyonları" maddelerine göre hesaplanacak olandan en az 200 ft daha büyük olur.
- (ii) meydan işletme minimasında kullanılan görüş 1500 m'den az olamaz;
- (iii) uçuştan sorumlu pilot, aşağıdakiler olmadıkça, IFR şartlar altında bir uçuşa başlayamaz veya VFR'den IFR'ye geçiş yapamaz:
- (A) kalkış meydanında, görüşün en az 1500 m olması, bulut tavanının en az 600 ft veya uçak kategorisi için geçerli olan yayınlanmış turlu yaklaşma minimumu olması (bunlardan hangisi daha büyükse o geçerli olur); ve
- (B) varış meydanında ve gerekli herhangi bir alternatif meydana mevcut meteorolojik bilgilerin, tahmini varış saatinin 1 saat öncesinden 1 saat sonrasına kadar veya fiili kalkış saatinden itibaren tahmini varış saatinin 1 saat sonrasına kadar (bu sürelerden kısa olanı dikkate alınır) olan süre boyunca görüşün en az 1500 m olması, bulut tavanının en az 600 ft veya söz konusu uçak kategorisi için geçerli olan yayınlanmış turlu yaklaşma minimumu kadar olması veya (i) bendi uyarınca DH/MDH'nin 200 ft artırılmış olması (bunlardan hangisi daha büyükse o geçerli olur).
- (b) Ön koşullar. BIR'e başvuru yapanlar en az bir PPL(A)'ya sahip olmalıdır.
- (c) Eğitim kursu. BIR için başvuru yapanlar, bir ATO'da aşağıdakileri tamamlamış olmalıdırlar:
- (1) FCL.615(a) maddesine uygun teorik bilgi eğitimi; ve
- (2) aşağıdaki aletli uçuş eğitimi modüllerini içeren uçuş eğitimi:
- (i) Modül 1 — yalnızca aletlere bakılarak uçuşu idare etme yeteneklerini içeren temel uçuş eğitim modülü;
- (ii) Modül 2 — IFR kalkış, bekleme, 2D ve 3D yaklaşma usullerini içeren uygulamalı uçuş eğitim modülü;
- (iii) Modül 3 — Yol boyu IFR uçuş usullerini içeren uygulamalı uçuş eğitim modülü;
- (iv) Modül 4 — çok motorlu bir BIR istenirse bir motorun çalışmadığı duruma yönelik uygulamalı uçuş eğitimi modülü, asimetrik aletli yaklaşmayı ve pas geçme usullerini içerir;
- (3) Aşağıdaki gerekliliklere uygun uçuş eğitimi:
- (i) ilk olarak (c)(2)(i) alt bendinde belirtilen modül tamamlanır. (c)(2)(ii) ve (c)(2)(iii) alt

- bentlerinde ve uygunsa (c)(2)(iv) alt bendinde belirtilen modüller aday tarafından seçilen sıraya göre tamamlanabilir.
- (ii) (c)(2) bendinde belirtilen modüller uçaklarda, FSTD'lerde veya bunların ikisinde de tamamlanabilir. Her halükarda aday, yetenek testinde kullanılacak uçakta eğitim alır.
- (iii) (c)(2)(i), (c)(2)(ii) ve (c)(2)(iv) alt bentlerinde belirtilen modüller bir ATO dışında başlatılabilir ancak bir ATO'da tamamlanmak zorundadır. (c)(2)(iii) alt bendinde belirtilen modül bir ATO dışında tamamlanabilir.
- (iv) (c)(2)(iv) bendinde belirtilen modüle başlamadan önce, çok motorlu uçak sınıf veya tip yetkisine sahip olmayan bir pilot, bu Talimatın Alt Bölüm H'sinde belirtilen çok motorlu eğitimi almış olmalıdır.
- (d) Teorik bilgi. Adaylar, yetenek testine girmeden önce, verilen imtiyazlara uygun teorik bilgi seviyesine sahip olduklarını göstererek FCL.615(b) maddesinde belirtilen konularda yapılacak sınavlardan geçmelidir. Teorik bilgi sınavı, (c)(2)(i), (c)(2)(ii) ve (c)(2)(iii) alt bentlerinde belirtildiği şekilde her bir modülle ilişkili bir sınavdan oluşur.
- (e) Yetenek testi. (c) fıkrasında belirtilen eğitim kursunun tamamlanmasından sonra, adaylar bu Talimatın Ek 1.7'sine uygun olarak bir uçakta yetenek testinden geçer. Çok motorlu BIR için yetenek testi, çok motorlu bir uçakta gerçekleştirilir. Tek motorlu BIR için yetenek testi tek motorlu bir uçakta gerçekleştirilir. Çok motorlu bir merkez hattı itişli uçağı, bu fıkranın amaçları doğrultusunda tek motorlu uçak olarak kabul edilir.
- (f) (d) fıkrasının hükümlerine bakılmaksızın, tek motorlu BIR sahibi olup aynı zamanda çok motorlu sınıf yetkisi olan ve ilk kez çok motorlu BIR almak isteyen kişiler, (c)(2)(iv) alt bendinde belirtilen eğitimi içeren bir eğitim kursunu bir ATO'da tamamlar ve (e) fıkrasında belirtilen yetenek testini geçerler.
- (g) Geçerlilik, temdit ve yenileme
- (1) BIR, 1 yıl süreyle geçerli olur.
- (2) BIR temdidi için başvuru yapanlar:
- (i) Yetkinin son geçerlilik tarihinden önceki üç aylık süre içerisinde, bu Talimatın Ek 1.9'u uyarınca bir yeterlilik kontrolünden geçmelidir; veya
- (ii) Geçerlilik süresi içinde, IFR şartlar altında PIC olarak üç aletli yaklaşma usulünü de içeren 6 saatlik uçuşu ve BIR eğitimi verme imtiyazına sahip bir öğretmenle birlikte en az bir saatlik eğitim uçuşunu tamamlamalıdır.
- (3) Birbirini takip eden iki temdit işleminin en az birinde, BIR sahibi, bir uçakta (2)(i) alt bendi uyarınca bir yeterlilik kontrolünden geçer.
- (4) Pilotun temdit gerekliliklerini, (g)(2)(i) alt bendinde belirtilenden daha önce yerine getirmeyi tercih etmesi halinde, yeni geçerlilik süresi yeterlilik kontrolü tarihinden itibaren başlar.
- (5) BIR yeterlilik kontrolünün ilgili bölümlerini BIR'nin sona erme tarihinden önce geçemeyen adaylar, yeterlilik kontrolünden geçene kadar BIR imtiyazlarını kullanamazlar.
- (6) Geçerlilik süresi dolmuş bir BIR için imtiyazlarını yenilemek isteyen adaylar:
- (i) ihtiyaç duyulan yeterlilik seviyesine ulaşmak için gerekli olduğu durumlarda, bir ATO tarafından sağlanan tazeleme eğitimini tamamlamalı veya BIR'nin süresi üç yıl veya daha kısa bir süre içinde dolmuşsa BIR için eğitim verme imtiyazına sahip bir öğretmen tarafından verilen tazeleme eğitimini tamamlamalıdır; ve
- (ii) bir uçakta yeterlilik kontrolünden geçmelidirler.
- (7) Çok motorlu BIR için, (g)(2)(ii) alt bendinde gerekli olan uçuş eğitiminin yanı sıra, temdit veya yenileme için yeterlilik kontrolü çok motorlu bir uçakta tamamlanır.
- (8) BIR temdidi veya yenilemesi için yapılacak yeterlilik kontrolü, FCL.835 (a)(1) maddesine uygun olarak BIR imtiyazlarının kullanılacağı tek pilotlu bir uçak sınıf yetkisinin temdidi veya yenilemesi için yapılan yeterlilik kontrolüyle birleştirilebilir.
- (j) IR sahipleri, (c)(2) bendindeki gereklilikler açısından tam olarak kredilendirilirler.



## ALT BÖLÜM J

### ÖĞRETMENLER

#### KISIM 1 — GENEL GEREKLİLİKLER

##### **FCL.900 Öğretmenlik Yetki Belgesi**

- (a) Genel. Bir kişi ancak;
- (1) aşağıda belirtilen belgelere sahip olduğu takdirde bir hava aracında uçuş eğitimi verebilir:
    - (i) bu Talimat doğrultusunda tanzim veya kabul edilmiş bir pilot lisansı;
    - (ii) bu Alt Bölüm doğrultusunda tanzim edilmiş, verilen eğitime uygun bir öğretmenlik yetkisi;
  - (2) bu Talimat doğrultusunda tanzim edilmiş, verilen eğitime uygun bir öğretmenlik yetkisine sahip olması halinde, sentetik uçuş eğitimi veya MCC eğitimi verebilir.
- (b) Özel Koşullar:
- (1) aşağıdaki durumlarda, bu Alt Bölümde belirlenen gerekliliklere uymak mümkün olmadığında, Genel Müdürlük uçuş eğitime yönelik imtiyazları içeren özel bir yetki belgesi tanzim edebilir:
    - (i) işletmenin filosuna yeni bir hava aracının dahil edilmesi; veya
    - (ii) bu Talimat'a yeni eğitim kurslarının dahil edilmesi.Bu yetki belgesi, yeni hava aracı tipine veya yeni eğitim kursuna yönelik eğitim uçuşları ile sınırlıdır ve geçerliliği hiçbir durumda 1 yılı aşamaz.
  - (2) Yukarıdaki (b)(1) bendi hükümlerine uygun olarak tanzim edilmiş bir yetkiye sahip olanlar, öğretmenlik yetkisi tanzimi için müracaat etmek istemeleri halinde, söz konusu öğretmenlik kategorisi için öngörülen ön koşulları ve temdit gerekliliklerini karşılamalıdır. FCL.905.TRI(b) hükümlerine bakılmaksızın, bu bent hükümlerine uygun olarak TRI yetkisi, ilgili tip için TRI veya SFI yetkisi tanzimine yönelik eğitim verme imtiyazını da içerir.
- (c) Türkiye ve EASA ülkeleri sınırları dışında gerçekleştirilen eğitimler:
- (1) EASA üyesi olmayan bir ülke tarafından düzenlenmiş olan öğretmenlik yetkileri Genel Müdürlük tarafından düzenlenen SHT-FCL lisanslarına eklenmek üzere çevrilmez.
  - (2) EASA üyesi bir ülke tarafından düzenlenen pilot lisanslarında yer alan geçerli uçuş öğretmenliği, aletli uçuş yetkisi öğretmenliği ve sentetik eğitim öğretmenliği yetkileri, toplam 200 saat ilgili öğretmenlik tecrübesine sahip olunması ve Genel Müdürlükçe görevlendirilecek bir kontrol pilotu ile girilecek yetkinlik değerlendirmesinde başarılı olunması durumunda, Genel Müdürlük tarafından düzenlenen SHT-FCL lisanslarına eklenmek üzere için çevrilir.
  - (3) EASA üyesi bir ülke tarafından düzenlenen pilot lisanslarında yer alan geçerli tip yetkisi öğretmenliği, sentetik uçuş öğretmenliği, sınıf yetkisi öğretmenliği, dağ uçuşu yetkisi öğretmenliği ve test uçuşu öğretmenliği yetkileri pilotun başvurusu üzerine Genel Müdürlük tarafından düzenlenen SHT-FCL lisanslarına eklenmek üzere için çevrilir.

##### **FCL.915 Öğretmenlere özgü genel ön koşullar ve gereklilikler**

- (a) Genel.  
Öğretmenlik yetkisi tanzimi için başvuran aday, en az 18 yaşında olmalıdır.
- (b) Bir hava aracında uçuş eğitimi veren öğretmenler için ilave gereklilikler.  
Bir hava aracında uçuş eğitimi verme imtiyazını içeren öğretmenlik yetkisi tanzimi için başvuru yapanlar veya öğretmenlik yetkisi sahipleri:
- (1) Lisans eğitimi için, asgari olarak, uçuş eğitiminin verileceği lisansa sahip olmalıdır;
  - (2) Yetki eğitimi için, uçuş eğitiminin verileceği ilgili yetkiye sahip olmalıdır;
  - (3) Test uçuşu öğretmenleri hariç olmak üzere;
    - (i) Uçuş eğitiminin verileceği hava aracı sınıfında veya tipinde en az 15 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmalıdır, bunun azami 7 saati söz konusu hava aracı sınıfını veya tipini temsil eden bir FSTD'de olabilir; veya

- (ii) Söz konusu hava aracı sınıfında veya tipinde, ilgili öğretmenlik kategorisine yönelik yetkinlik değerlendirilmesini başarıyla tamamlamış olmalıdır;
- (4) Söz konusu eğitim uçuşu sırasında o hava aracında PIC olarak görev yapma hakkına sahip olmalı
- (c) İlave öğretmen yetkileri ve temdite yönelik kredilendirme:
- (1) öğretme ve öğrenme becerilerine yönelik kredilendirme aşağıdaki öğretmenlik yetkileri için yapılabilir:
- (i) ilave öğretmenlik yetkileri için başvuran öğretmenlik yetkisi sahipleri; ve
- (ii) SHT-BFCL veya SHT-SFCL'e uygun olarak tanzim edilmiş bir öğretmenlik yetkisine sahip olup, başka bir öğretmenlik yetkisi almak için başvuru yapanlar.
- (2) yetenek testleri veya yeterlilik kontrolleri sırasında kontrol pilotu olarak uçulan saatler, sahip olunan öğretmenlik yetkilerine yönelik temdit gereklilikleri açısından kredilendirilir.
- (d) Yetkinin başka tiplere de genişletilmesi durumunda, kredilendirme için SHT-21'e göre düzenlenmiş olan operasyonel uygunluk verisinde tanımlanan ilgili maddeler göz önünde bulundurulur.
- (e) FCL.745.A uyarınca bir eğitim kursunda eğitim vermek için gereken ek şartlar:
- (1) (b)'ye ek olarak, FCL.745.A uyarınca bir eğitim kursunda öğretmen olarak görev yapmadan önce, öğretmenlik yetkisi sahipleri:
- (i) 200 saati uçuş eğitimi olmak üzere uçak pilotu olarak en az 500 saatlik uçuş tecrübesine sahip olmalıdır;
- (ii) (i) alt bendindeki tecrübe şartları yerine getirildikten sonra, bir ATO'da, adayların yetkinliğinin sürekli olarak değerlendirileceği bir UPRT öğretmen eğitimi kursunu tamamlamış olmalıdır; ve
- (iii) kursun tamamlanmasının ardından, kendilerine ATO tarafından kursu tamamlama sertifikası verilmiş olmalıdır. Bu ATO'nun Eğitim Müdürü (HT) de (e)(1) bendinde belirtilen imtiyazları adayların uçuş kayıt defterine işler.
- (2) (1) bendinde belirtilen imtiyazlar, yalnızca öğretmenlerin son bir yıl içerisinde bir ATO'da FCL.745.A bendi uyarınca bir kursta öğretmenlik yapmak için gereken yeterliliğin Eğitim Müdürünü tatmin edecek şekilde değerlendirildiği bir tazeleme eğitimi almış olmaları halinde kullanılabilir.
- (3) (1) bendinde belirtilen imtiyazlara sahip öğretmenler, aşağıdaki koşulları karşılamaları şartıyla (1)(ii) alt bendinde belirtilen bir kursta öğretmen olarak görev yapabilirler:
- (i) FCL.745.A'ya göre yapılan eğitim sırasında 25 saatlik uçuş eğitimi tecrübesine sahip olmak;
- (ii) Bu imtiyaz için bir yetkinlik değerlendirmesini başarıyla tamamlamış olmak; ve
- (iii) (2) bendindeki son dönem gerekliliklerini yerine getirmek.
- (4) Bu imtiyazlar, öğretmenlerin uçuş kayıt defterine işlenir ve kontrol pilotu tarafından imzalanır.

#### **FCL.920 Öğretmenlik yetkinlikleri ve değerlendirilmesi**

Tüm öğretmenlerin aşağıdaki yetkinlikleri kazanmalarını sağlayacak eğitime tabi tutulmalıdır:

- Kaynakları hazırlama,
- Öğrenmeye yardımcı bir ortam oluşturma,
- Bilgiyi sunma,
- Tehdit ve Hata Yönetimi (TEM) ile ekip kaynak yönetimini (CRM) entegre etme,
- Zamanı, eğitim amaçlarına ulaşılacak şekilde yönetme,
- Öğrenmeyi kolaylaştırma,
- Kursiyer performansını değerlendirme,
- Gelişimi izleme ve inceleme,
- Eğitim seanslarını değerlendirme,
- Sonuçları raporlama.

#### **FCL.925 MPL eğitimi verecek öğretmenleri için ilave gereklilikler**

- (a) MPL eğitimi veren öğretmenler:
- (1) bir ATO'da MPL öğretmeni eğitimini başarıyla tamamlamalı;
  - (2) MPL entegre eğitim kursunun temel, orta ve ileri safhaları için ilave olarak:
    - (i) çok pilotlu operasyonlarda tecrübeli olmalı; ve
    - (ii) ilgili operasyon gereklilikleri doğrultusunda onaylanmış ticari hava taşımacılığı işletmesi bünyesinde ekip kaynak yönetimi (CRM) başlangıç eğitimini tamamlamış olmalıdır.
- (b) MPL öğretmenliği eğitim kursu
- (1) MPL öğretmenliği kursu en az 14 saatlik eğitimden oluşur. Bu eğitim kursunun tamamlanmasının ardından aday, öğretmenlik yetkinliklerine ve yetkinlik temelli eğitim yaklaşımına ilişkin bir değerlendirmeye tabi tutulur.
  - (2) Bu değerlendirme, MPL eğitim kursunun ilgili safhasında uçuş eğitiminin pratik olarak sergilenmesini içerir. Bu değerlendirme Alt Bölüm K'da yer alan niteliklere sahip bir kontrol pilotu tarafından gerçekleştirilir.
  - (3) MPL eğitim kursunu başarıyla tamamlayan adaylara, ATO tarafından MPL öğretmenlik sertifikası tanzim edilir.
- (c) Öğretmenin imtiyazlarını devam ettirebilmek için son 12 ay içerisinde bir MPL eğitim kursu kapsamında:
- (1) en az 3 saatlik bir simülatör seansını; veya
  - (2) en az 2 kalkıştan ve inişten oluşan en az 1 saatlik hava uçuş egzersizini tamamlamalıdır.
- (d) (c) fıkrasında öngörülen gereklilikleri yerine getirmemiş olması durumunda, öğretmenin MPL uçuş eğitimi verme imtiyazını kullanmadan önce:
- (1) öğretmenlik yetkinlik değerlendirmesini geçebilmek için gereken yetkinlik düzeyine ulaşabilmesi amacıyla bir ATO'da tazeleme eğitimine katılması; ve
  - (2) (b)(2) bendinde belirtilen öğretmenlik yetkinlik değerlendirmesini geçmesi gerekir.

#### **FCL.930 Eğitim kursu**

- (a) Bir öğretmenlik yetkisi için başvuru yapanlar, bir ATO'da teorik bilgi ve uçuş eğitimi kursunu tamamlamış olmalıdırlar. Planör veya balonlara yönelik öğretmenlik yetkisi için başvuru yapanlar, teorik bilgi ve uçuş eğitimi kursunu bir DTO'da tamamlamış olabilirler.
- (b) Eğitim kursu bu Talimatın her bir öğretmenlik kategorisi için belirtilen özel gerekliliklerine ek olarak, FCL.920 maddesinde yer alan gereklilikleri de içermelidir.

#### **FCL.935 Yetkinlik değerlendirmesi**

- (a) Uçuş ekibi işbirliği öğretmeni (MCCI), sentetik eğitim öğretmeni (STI), dağ uçuşu yetkisi öğretmeni (MI) ve test uçuşu öğretmeni (FTI) dışında öğretmenlik yetkisi için müracaatta bulunan adayların, öğrenci pilotlara ilgili lisansın veya yetkinin tanzimi için gereken düzeyde eğitim verme yeteneğine sahip olduklarını Alt Bölüm K'da öngörülen niteliklere sahip bir kontrol pilotuna sergileyerek ilgili hava aracı kategorisinde bir yetkinlik değerlendirmesine tabi tutulurlar.
- (b) Bu değerlendirme aşağıdakileri içerir:
- (1) FCL.920'de açıklanan yetkinliklerin uçuş öncesi, uçuş sonrası ve teorik bilgi eğitimleri sırasında sergilenmesi;
  - (2) yerde sözlü teorik sınavlar, ilgili hava aracı sınıfında, tipinde veya FSTD'de uçuş öncesi ve uçuş sonrası brifingler ve uçuş hareketlerinin gösterimi ;
  - (3) öğretmen yetkinliklerini değerlendirmek için yeteri kadar hava egzersizleri.
- (c) Bu değerlendirme uçuş eğitiminde kullanılan sınıfa veya tipe ait hava aracı veya FSTD üzerinde gerçekleştirilir.
- (d) Öğretmenlik yetkisinin temdidini için bir yetkinlik değerlendirmesinin gerçekleştirilmesi gerektiği durumlarda, öğretmenlik yetkisinin geçerlilik tarihi sona ermeden önce değerlendirmeden geçemeyen adaylar, bu değerlendirmeyi başarıyla tamamlayıncaya kadar yetkinin imtiyazlarını kullanamazlar.

#### **FCL.940 Öğretmenlik yetkilerinin geçerlilik süresi**

MI hariç olmak üzere ve FCL.900(b)(1) ile FCL.915 (e)(2) maddelerinin hükümleri saklı kalmak kaydıyla, öğretmenlik yetkileri 3 yıl süreyle geçerli olur.

#### **FCL.945 Öğretmenlerin yükümlülükleri**

FCL.740.A(b)(1) uyarınca SEP veya TMG sınıf yetkisinin temdidine yönelik eğitim uçuşunun tamamlanmasının ardından, yalnızca FCL.740.A(b)(1) kapsamında gerekli görülen diğer tüm temdit kriterlerinin sağlanması durumunda, temdit başvurusunda bulunan adayın lisansından sorumlu Genel Müdürlük tarafından özel olarak yetkilendirilmesi koşuluyla öğretmen tarafından yetkinin yeni geçerlilik tarihi adayın lisansına işlenir.

### **KISIM 2 — UÇUŞ ÖĞRETMENLİĞİNE MAHSUS GEREKLİLİKLER - FI**

#### **FCL.905.FI FI — İmtiyazlar ve koşullar**

Uçuş öğretmenlerinin (FI) imtiyazı, aşağıdakilerin tanzimi, temdidi veya yenilemesi için uçuş eğitimi vermektir:

- (a) ilgili hava aracı kategorisinde PPL ve LAPL eğitimi;
- (b) tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar hariç, tek pilotlu hava araçları için sınıf ve tip yetkileri eğitimi;
- (c) uçuş öğretmenlerinin aşağıdaki koşullardan herhangi birini sağlaması şartıyla, tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar hariç, çok pilotlu operasyonlarda kullanılan tek pilotlu uçaklar için sınıf ve tip yetkileri eğitimi:
  - (1) çok pilotlu uçaklar için TRI yetkisine sahip olmak veya sahip olmuş olmak;
  - (2) aşağıdakilerin tümünü tamamlamış olmak:
    - (i) uçaklarda çok pilotlu operasyonlarda pilot olarak en az 500 saatlik uçuş süresi;
    - (ii) FCL.930.MCCI maddesine uygun olarak bir MCCI eğitim kursu;
- (d) tek pilotlu veya çok pilotlu hava gemileri için tip yetkileri eğitimi;
- (e) FI'ların söz konusu hava aracı kategorisinde en az 200 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olması koşuluyla, ilgili hava aracı kategorisinde CPL eğitimi;
- (f) FI'ların aşağıdaki koşulların tümünü yerine getirmesi şartıyla gece uçuş yetkisi eğitimi:
  - (1) ilgili hava aracı kategorisinde geceleri uçmak için gerekli vasıflara sahip olmak;
  - (2) (j) fıkrası uyarınca gerekli vasıflara sahip bir FI'ya, geceleri eğitim verme becerisine sahip olduğunu sergilemiş olmak;
  - (3) FCL.060 (b)(2) maddesinde belirtilen gece uçuş tecrübesi gerekliliğine uymak;
- (g) ilgili imtiyazlara sahip olması ve bu yetkiler için eğitim verme yeteneğine sahip olduğunu, aşağıdaki (j) fıkrasında öngörülen niteliklere sahip bir FI'ya sergilemesi koşuluyla çekme yetkisi veya akrobasi yetkisi eğitimi;
- (h) FI'nın aşağıdaki koşulları sağlaması koşuluyla, ilgili hava aracı kategorisinde BIR veya IR eğitimi:
  - (1) IRI eğitim kursunu öğrenci pilot olarak tamamlamış olmak ve IRI yetkisi için bir yetkinlik değerlendirmesini geçmiş olmak;
  - (2) çok motorlu uçaklar söz konusu olduğunda FCL.915.CRI(a), FCL.930.CRI ve FCL.935 maddelerine, çok motorlu helikopterler söz konusu olduğunda FCL.910.TRI(c)(1) ve FCL.915.TRI(d)(2) maddelerine uymak;

(1) ve (2) koşullarına ek olarak:

  - (3) bir ATO'da onaylanmış bir eğitim kursu sırasında FI eğer, FSTD'lerde eğitim veriyorsa veya IFR'ye göre gerçekleşen SPIC eğitim uçuşlarının denetimini yapıyorsa uçuş öğretmeni, BIR veya IR'nin tanziminden sonra IFR şartlar altında en az 50 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmalıdır. Bunun en fazla 10 saati FFS'de, FTD 2/3'te veya FNPT II'de aletli yer süresi olabilir;
  - (4) uçuş öğretmeni bir hava aracında eğitim veriyorsa, IFR şartlar altında en az 200 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmalıdır. Bunun 50 saate kadar olan kısmı FFS'de, FTD 2/3'te veya FNPT II'de aletli yer süresi olabilir.

- (i) aşağıdaki koşulları sağlaması şartıyla, tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar hariç, tek pilotlu çok motorlu sınıf veya tip yetkileri eğitimi:
- (1) uçaklar söz konusu olduğunda, FCL.915.CRI(a), FCL.930.CRI ve FCL.935 maddelerine uymak;
  - (2) helikopterler söz konusu olduğunda, FCL.910.TRI(c)(1) ve FCL.915.TRI(d)(2) maddelerine uymak;
- (j) aşağıdaki koşulların tümünü yerine getirmeleri şartıyla FI, IRI, CRI, STI veya MI yetkisi eğitimi:
- (1) ilgili hava aracı kategorisinde en az 500 saatlik uçuş eğitimi tamamlamış olmak;
  - (2) ilgili hava aracı kategorisinde FCL.935 maddesi uyarınca yetkinlik değerlendirilmesinden geçerek, uçuş öğretmeni kontrol pilotuna (FIE) ilgili yetki için eğitim verme becerisine sahip olduğunu göstermiş olmak;
- (k) uçuş öğretmenin aşağıdaki koşulların tümünü yerine getirmesi şartıyla MPL eğitimi:
- (1) eğitimin başlangıç uçuş safhası için, uçak pilotu olarak en az 200 saati uçuş eğitimi olmak üzere en az 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak;
  - (2) eğitimin temel safhası için:
    - (i) çok motorlu bir uçak IR'sine ve IR için eğitim verme imtiyazına sahip olmak;
    - (ii) çok pilotlu operasyonlarında en az 1.500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak;
  - (3) ATP(A) entegre veya CPL(A)/IR entegre kurslarında eğitim vermek için halihazırda yeterli vasfa sahip FI'lar söz konusu olduğunda, (2)(ii) alt bendindeki gereklilik, aşağıdakilerden oluşan yapılandırılmış bir eğitim kursunun tamamlanmasıyla değiştirilebilir:
    - (i) MCC nitelikleri;
    - (ii) MPL kursunun 3. safhasındaki uçuş eğitimi beş seans gözlemlemek;
    - (iii) MPL kursunun 4. safhasındaki uçuş eğitimi beş seans gözlemlemek;
    - (iv) Operatör hat uçuşuna yönelik yenileme uçuş eğitimi beş seans gözlemlemek;
    - (v) MCCI öğretmenliği kursunun içeriği.
- Bu durumda FI'nın ilk beş öğretmenlik seansını MPL uçuş eğitimi imtiyazına sahip olan bir TRI(A), MCCI(A) veya SFI(A) gözetiminde gerçekleştirmesi gerekir.

#### **FCL.910.FI FI — Tahditli imtiyazlar**

- (a) Aşağıda belirtilen durumlarda FI'nın imtiyazları, bu amaçla DTO veya ATO tarafından aynı hava aracı kategorisinde bir FI'nın gözetiminde uçuş eğitimi verme ile tahditlidir:
- (1) PPL ve LAPL tanzimi;
  - (2) uçaklar ve helikopterler için tüm entegre kursların PPL seviyesinde;
  - (3) tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar hariç, tek pilotlu tek motorlu hava araçlarının sınıf ve tip yetkileri;
  - (4) gece uçuşu, çekme veya akrobasi yetkileri.
- (b) (a) fıkrası uyarınca gözetim altında eğitim veren FI'nın, öğrenci pilotları ilk yalnız uçuşlar ve ilk yalnız seyrüsefer uçuşları için yetkilendirme imtiyazı yoktur.
- (c) FI'nın (a) ve (b) fıkralarında öngörülen tahditleri, aşağıdaki gereklilikleri karşılaması durumunda kaldırılır:
- (1) FI(A) için, uçaklarda veya TMG'lerde en az 100 saatlik uçuş eğitimi ve öğrencilere gözetim altında en az 25 yalnız uçuş yaptırmak;
  - (2) FI(H) için, helikopterlerde en az 100 saatlik uçuş eğitimi ve öğrencilere gözetim altında en az 25 yalnız hava hareketi yaptırmak;
  - (3) FI(As) için, PPL(As) tanzimi için eğitim ders konularının tamamını içeren 15 saatlik veya 50 kalkışlık uçuş eğitimi.

#### **FCL.915.FI FI — Ön koşullar**

FI yetkisi için başvuru yapanlar:

- (a) FI(A) ve FI(H) için:
- (1) ilgili hava aracı kategorisinde, en fazla 5 saati FSTD'de aletli yer süresi olmak üzere, en az 10 saatlik aletli uçuş eğitimi almalıdır;
  - (2) ilgili hava aracı kategorisinde PIC olarak 20 saatlik VFR seyrüsefer uçuşunu tamamlamalıdır;

- ve
- (b) FI(A) için ilave olarak:
- (1) en az CPL(A) sahibi olmalı; veya
  - (2) en az PPL(A) sahibi olmalı ve,
    - (i) sadece LAPL(A) eğitimi veren FI(A)'lar hariç olmak üzere, CPL teorik bilgi eğitim kursunu tamamlamadan girilebilecek olan ve CPL tanzimi için geçerli olmayacak olan CPL teorik bilgi sınavını geçmiş olmalı; ve
    - (ii) en az 150 saati PIC olarak gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, uçaklarda veya TMG'de en az 200 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmalı,
  - (3) tek motorlu piston uçaklarda en az 30 saat uçuş saati olmalı; bunun en az 5 saatini aşağıdaki FCL.930.FI(a) maddesinde belirtilen kabul öncesi uçuş testinden önceki altı ay içerisinde yapmış olmalı,
  - (4) PIC olarak, iki farklı meydana tam duruşlu inişin yapıldığı toplamda en az 540 km (300 NM)'lik bir VFR seyrüsefer uçuşunu tamamlamış olmalıdır.
- (c) FI(H) için ilave olarak; helikopterlerde pilot olarak aşağıda belirtilen süreleri içeren toplam 250 saatlik uçuşu tamamlamış olmalıdır:
- (1) adayın CPL(H) sahibi olması halinde, PIC olarak en az 100 saat; veya
  - (2) adayın en az PPL(H) sahibi olması ve CPL teorik bilgi eğitim kursunu tamamlamadan girilebilecek olan ve CPL tanzimi için geçerli olmayacak olan CPL teorik bilgi sınavını geçmiş olması halinde PIC olarak en az 200 saat.
- (d) FI(As) için, 400 saati CPL(As) sahibiyken PIC olarak gerçekleştirilmek kaydıyla, hava gemilerinde PIC olarak en az 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmalıdır;

#### **FCL.930.FI FI — Eğitim kursu**

- (a) FI yetkisi için müracaatta bulunan adaylar, kursa katılmak için gerekli becerilere sahip olup olmadıklarının değerlendirmesi amacı ile, kursun başlangıç tarihinden önceki 6 ay içerisinde FCL.905.FI(i) uyarınca niteliklere sahip bir FI ile birlikte spesifik bir kabul öncesi uçuş testini başarıyla tamamlamalıdır. Kabul öncesi uçuş testi bu Talimatın Ek 1.9'unda belirtilen sınıf ve tip yetkilerine ilişkin yeterlilik testini temel almalıdır.
- (b) FI eğitim kursu aşağıda belirtilen unsurları içermelidir:
- (1) 25 saatlik öğretme ve öğrenme teknikleri;
  - (2) ilerleme testleri de dahil olmak üzere en az 100 saatlik teorik bilgi eğitimi;
  - (3) (i) FI(A) ve (H) için, en az 30 saatlik uçuş eğitimi. Bunun 25 saati çift kumanda uçuş eğitimi olmalıdır ve bunun 5 saati FFS, FNPT I veya II veya FTD 2/3 'te gerçekleştirilebilir;
  - (ii) FI(As) için, 15 saati çift kumanda uçuş eğitimi olmak üzere en az 20 saatlik uçuş eğitimi;
  - (4) başka bir hava aracı kategorisinde FI yetkisi için başvuran ve FI(A), (H) veya (As) sahibi olan veya bunlardan birine geçmişte sahip olan kişiler, (b)(2) bendinde belirtilen gereklilik doğrultusunda 55 saat kredilendirilir.
- (c) Bu Talimat uyarınca düzenlenmiş herhangi bir başka öğretmen yetkisine sahip olan veya sahip olmuş olan ve FI yetkisine başvuru yapanların, (b)(1) bendinde belirtilen gereklilikleri yerine getirdikleri kabul edilir.

#### **FCL.940.FI FI – Temdit ve Yenileme**

- (a) Temdit
- (1) FI yetkisinin temdidi için yetki sahibi, FI yetkisinin sona erme tarihinden önce aşağıdaki üç gereklilikten en az ikisini yerine getirmelidir:
    - (i) aşağıda belirtilen uçuş saatlerini tamamlamak:
      - (A) FI(A) ve FI(H) için, ilgili hava aracı kategorisinde FI, TRI, CRI, IRI, MI veya kontrol pilotu olarak en az 50 saatlik uçuş eğitimi. BIR ve IR için eğitim verme imtiyazlarının temdidinde, bu 50 saatin 10 saati, BIR veya IR'a yönelik uçuş eğitimi olmalıdır ve FI yetkisinin son geçerlilik tarihinden hemen önceki son 12 ay içinde tamamlanmış olmalıdır;

- (B) FI(As) için, hava gemilerinde FI, IRI veya kontrol pilotu olarak en az 20 saatlik uçuş eğitimi. IR eğitimi verme imtiyazı temdit edilecekse bunun 10 saati, IR'a yönelik uçuş eğitimi olmalıdır ve FI yetkisinin sona erme tarihinden önceki 12 ay içinde tamamlanmış olmalıdır;
- (ii) bir ATO'da veya Genel Müdürlükte FI olarak öğretmen tazeleme eğitimini tamamlamış olmak. FI(B) ve FI(S) için, bu öğretmen tazeleme eğitimi bir DTO'da tamamlanabilir;
- (iii) FI yetkisinin sona erme tarihinden önceki 12 aylık süre içinde FCL.935 uyarınca bir yetkinlik değerlendirmesini başarıyla tamamlamış olmak.
- (2) FI(A) veya FI(H) için, birbirini izleyen her iki temdidin birinde veya FI(As) için ise birbirini izleyen her üç temdidin birinde, ilgili FI yetkisi sahibi FCL.935 uyarınca bir yetkinlik değerlendirmesini başarıyla tamamlamış olmalıdır.
- (b) Yenileme  
FI yetkisinin süresi dolmuşsa adaylar, yenileme için yapılan başvuru tarihinden önceki 12 aylık süre içinde, öğretmen tazeleme eğitimini FI için bir ATO'da veya yetkili bir otoritede, FI(B) veya FI(S) için ise bir ATO'da, bir DTO'da veya Genel Müdürlükte tamamlamalı ve FCL.935 maddesi uyarınca bir yetkinlik değerlendirmesini tamamlamalıdır.

#### KISIM 4 – TİP YETKİSİ ÖĞRETMENİNE MAHSUS GEREKLİLİKLER - TRI

##### FCL.905.TRI TRI – İmtiyazlar ve koşullar

- (a) TRI'nın imtiyazları aşağıdaki konularda eğitim vermektir:
- (1) TRI'nın geçerli bir IR'ye sahip olması koşuluyla, IR'nin temdidi ve yenilemesi;
- (2) yetki sahibinin aşağıdaki koşulların tümünü yerine getirmesi şartıyla, bir TRI veya SFI yetkisinin tanzimi:
- (i) Bu Talimat veya SHT-OPS uyarınca TRI veya SFI olarak en az 50 saatlik öğretmenlik deneyimine sahip olmak;
- (ii) TRI eğitim kursunun ilgili kısmının uçuş eğitimi müfredatını, FCL.930.TRI(a)(3) maddesine uygun olarak, ATO Eğitim Müdürünü tatmin edecek şekilde yürütmüş olmak;
- (3) TRI(A)(SPA):
- (i) başvuru sahibinin tek pilotlu operasyonlarda görev yapma imtiyazı talep etmesi halinde, tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar için tip yetkilerinin tanzimi, temdidi ve yenilemesi.  
TRI'nın aşağıda belirtilen koşullardan herhangi birini sağlaması koşuluyla, TRI(SPA) imtiyazlarının kapsamı, çok pilotlu operasyonlar için tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçakların tip yetkisi eğitimini kapsayacak şekilde genişletilebilir:
- (A) çok pilotlu uçaklar için TRI yetkisine sahip olmak veya sahip olmuş olmak;
- (B) çok pilotlu operasyonlarda uçaklarda en az 500 saat uçuş tecrübe sahibi olmak ve FCL.930.MCCI maddesine uygun olarak bir MCCI eğitim kursunu tamamlamış olmak;
- (ii) imtiyazlarının kapsamının çok pilotlu operasyonları içerecek şekilde genişletilmiş olması ve FI(A) veya IRI(A) yetkisine sahip olması veya geçmişte sahip olmuş olması koşuluyla, MPL kursunun temel safhası;
- (4) TRI(A)(MPA):
- (i) aşağıdakilerin tip yetkilerinin tanzimi, temdidi ve yenilemesi:
- (A) çok pilotlu uçaklar;
- (B) aday tarafından çok pilotlu operasyonlarda faaliyet göstermek amacıyla imtiyazlar istendiğinde, tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar;

- (ii) MCC eğitimi;
  - (iii) temel safha için FI(A) veya IRI(A) yetkisine sahip olması veya sahip olmuş olması koşuluyla, temel, orta ve ileri aşamalarda MPL kursu;
  - (5) TRI(H):
    - (i) helikopter tip yetkilerinin tanzimi, temdid ve yenilemesi;
    - (ii) herhangi bir hava aracı kategorisinde çok pilotlu operasyonlarda pilot olarak 350 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak kaydıyla MCC eğitimi.
  - (6) TRI(PL):
    - (i) dikey kalkışlı hava aracı tip yetkilerinin tanzimi, temdid ve yenilemesi;
    - (ii) MCC eğitimi.
- (b) öğretmenin bir EBT operatöründe EBT öğretmen standardizasyonuna ilişkin uçuş operasyon gerekliliklerini yerine getirmesi koşuluyla, TRI imtiyazları, EBT uygulamalı değerlendirmesinin bu EBT operatöründe yapılması imtiyazlarını içerir.

#### **FCL.910.TRI TRI – Tahditli imtiyazlar**

- (a) Genel. TRI eğitiminin sadece FSTD üzerinde gerçekleştirilmesi durumunda, TRI'nin imtiyazları FSTD'lerde verilecek eğitim ile sınırlandırılır. Ancak bu tahdit, hava araçlarında aşağıdaki imtiyazları da içerir:
- (1) TRI eğitim kursunun, FCL.930.TRI(a)(4)(i) maddesinde belirtilen eğitimi içermesi koşuluyla LIFUS;
  - (2) TRI eğitim kursunun FCL.930.TRI(a)(4)(ii) maddesinde belirtilen eğitimi içermesi koşuluyla iniş eğitimi; veya
  - (3) TRI eğitim kursunun (a)(1) veya (a)(2) alt bentlerinde anılan eğitimi içermesi koşuluyla, FCL.060(c)(2) maddesinde belirtilen eğitim uçuşu.

TRI'ler hava aracında bir yetkinlik değerlendirmesini tamamlamışsa FSTD tahdidi kaldırılır.

- (b) Uçaklar ve dikey kalkışlı hava araçları için TRI — TRI(A) ve TRI(PL). TRI imtiyazları, eğitimin ve yetkinlik değerlendirmesinin gerçekleştirildiği uçak veya dikey kalkışlı hava aracı tipi ile sınırlıdır. Operasyonel uygunluk verilerinde aksi belirtilmedikçe, aşağıda belirtilen gereklilikleri yerine getirmesi halinde TRI imtiyazlarının kapsamı diğer tipleri de içerecek şekilde genişletilebilir:
- (1) başvurudan önceki 12 ay içerisinde ilgili hava aracı tipinde, kalkışları ve inişleri de içeren 15 sektörü tamamlaması, bunun 7 sektörü FFS üzerinde gerçekleştirilebilir;
  - (2) ilgili TRI kursunun teknik eğitim ve uçuş eğitimi ile ilgili bölümlerinin tamamlanması;
  - (3) uçuş öncesi, uçuş sonrası ve teorik bilgi eğitimleri de dahil olmak üzere, bir pilota tip yetkisinin tanzimi için gereken düzeyde eğitim verme becerisine sahip olduğunu Alt Bölüm K'da öngörülen vasıflara sahip bir FIE'ye veya TRE'ye sergilemek amacı ile FCL.935 gereğince gerçekleştirilen yetkinlik değerlendirmesinden geçmiş olması.

TRI imtiyazları, ilgili TRI kursunun teknik eğitim ve uçuş eğitimi bölümlerinin ilgili kısımları tamamlanmışsa, OSD'ye uygun olarak diğer varyantları kapsayacak şekilde genişletilir.

- (c) Helikopterler için TRI — TRI(H).
- (1) TRI(H) imtiyazları, TRI yetkisinin tanzimine ilişkin yetkinlik değerlendirmesinde kullanılan helikopter tipi ile sınırlıdır. Operasyonel uygunluk verilerinde aksi belirtilmedikçe, TRI'nin aşağıdaki gereklilikleri yerine getirmesi halinde TRI imtiyazlarının kapsamı diğer tipleri de içerecek şekilde genişletilir:
    - (i) TRI kursunun teknik eğitim ve uçuş eğitimi bölümlerinin ilgili bölümlerini tamamlamış olmak;
    - (ii) başvuru tarihinden önceki 12 ay içerisinde ilgili helikopter tipinde en az 10 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak; bu sürenin azami 5 saati FFS veya FTD 2/3'te tamamlanabilir; ve
    - (iii) uçuş öncesi, uçuş sonrası ve teorik bilgi eğitimleri de dahil olmak üzere, bir pilota tip yetkisinin tanzimi için gereken düzeyde eğitim verme becerisine sahip olduğunu Alt



Bölüm K'de öngörülen vasıflara sahip bir FIE'ye veya TRE'ye sergilemek amacı ile FCL.935 gereğince gerçekleştirilen yetkinlik değerlendirmesinin ilgili kısımlarından geçmiş olması.

TRI imtiyazları, ilgili TRI kursunun teknik eğitim ve uçuş eğitimi bölümlerinin ilgili kısımları tamamlanmışsa, OSD'ye uygun olarak diğer varyantları kapsayacak şekilde genişletilir.

- (2) Bir TRI(H)'nin imtiyazlarını aynı tipteki tek pilotlu helikopterlerde çok pilotlu operasyonları kapsayacak şekilde genişletmek için, TRI(H) sahibi, herhangi bir hava aracı kategorisinde çok pilotlu operasyonlarda pilot olarak en az 350 saatlik uçuş tecrübesine veya son 2 yıl içerisinde belirli tipte çok pilotlu operasyonlarda pilot olarak en az 100 saatlik uçuş tecrübesine sahip olmalıdır.
- (3) Bir TRI(H)'nin imtiyazlarının kapsamı tek pilotlu helikopterlerden çok pilotlu helikoptere genişletilmeden önce, imtiyazın sahibi FCL.915.TRI(d)(3) maddesine uymak zorundadır.
- (d) Yukarıdaki maddelere bakılmaksızın, FCL.725(e) maddesine göre bir tip yetkisi almış olan TRI yetkisi sahipleri, TRI imtiyazlarını bu yeni hava aracı tipi kapsayacak şekilde genişletme hakkına sahip olurlar.

### **FCL.915.TRI TRI – Ön koşullar**

TRI yetkisi için başvuru yapanlar:

- (a) ilgili hava aracı kategorisinde bir CPL, MPL veya ATPL pilot lisansına sahip olması;
- (b) TRI(MPA) yetkisi için:
  - (1) çok pilotlu uçaklarda pilot olarak 1 500 saat uçuş süresini tamamlamış olması; ve
  - (2) başvurudan önceki 12 ay içerisinde ilgili hava aracı tipinde, kalkışları ve inişleri de içeren 30 sektör uçuşu sorumlu pilot veya ikinci pilot olarak tamamlamalı; bunun 15 sektörü ilgili tipi temsil eden FFS üzerinde gerçekleştirilebilir.
- (c) TRI(SPA) yetkisi için:
  - (1) başvurudan önceki 12 ay içerisinde ilgili hava aracı tipinde, kalkışları ve inişleri de içeren 30 sektör uçuşu sorumlu pilot olarak tamamlamalı; bunun 15 sektörü ilgili tipi temsil eden FFS üzerinde gerçekleştirilebilir,
  - (2) (i) 30 saati ilgili uçak tipinde sorumlu pilot olarak gerçekleştirilmek kaydıyla, uçaklarda 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması; veya  
(ii) çok motorlu uçaklar için IR(A) imtiyazlarına sahip bir FI yetkisine sahip olması veya sahip olmuş olması;
- (d) TRI(H) için:
  - (1) tek pilotlu tek motorlu helikopterlerde TRI(H) yetkisi için:
    - (i) Helikopter pilotu olarak 250 saati tamamlamış olması; veya
    - (ii) FI(H) yetkisine sahip olmasıdır.
  - (2) tek pilotlu çok motorlu helikopterlerde TRI(H) yetkisi için:
    - (i) Tek pilotlu çok motorlu helikopterlerde 100 saati PIC olacak şekilde, helikopter pilotu olarak 500 saati tamamlamış olması veya
    - (ii) FI(H) yetkisine sahip olması ve çok motorlu helikopterlerde pilot olarak 100 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmasıdır.
  - (3) çok pilotlu helikopterlerde TRI(H) yetkisi için:
    - (i) helikopter pilotu olarak 1.000 saat uçmuş olmak; ve
    - (ii) herhangi bir hava aracı kategorisinde çok pilotlu operasyonlarda 350 saat veya TRI(H) yetkisi talep edilen tipteki çok pilotlu operasyonlarda pilot olarak 100 saat uçmuş olmak;
- (e) TRI(PL) için:
  - (1) çok pilotlu uçaklarda, dikey kalkışlı hava araçlarında veya çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak 1.500 saat uçuş süresini tamamlamış olması; ve
  - (2) başvurudan önceki 12 ay içerisinde ilgili dikey kalkışlı hava aracı tipinde, 15 sektörü ilgili tipi temsil eden bir FFS üzerinde gerçekleştirilebilecek olan ve kalkış ve inişleri de içeren 30 hat sektörünü sorumlu pilot (PIC) veya ikinci pilot olarak tamamlanması gerekir.

### **FCL.930.TRI TRI – Eğitim kursu**

- (a) TRI eğitim kursu, yalnızca FSTD mevcut ve erişilebilir değilse hava aracında yapılır ve aşağıdakileri içerir:
- (1) 25 saatlik öğretim ve öğrenme teknikleri;
  - (2) teknik bilginin revizyonu, ders planlarının hazırlanması ve sınıf ortamında/simülâtör üzerinde eğitim verme becerilerinin geliştirilmesini de içeren en az 10 saatlik teknik eğitim;
  - (3) tek pilotlu hava araçları için ilgili hava aracında veya bu hava aracını temsil eden bir FSTD’de 5 saatlik uçuş eğitimi ve çok pilotlu hava araçları için ilgili hava aracında veya bu hava araçlarını temsil eden FSTD’de 10 saatlik uçuş eğitimi.
  - (4) uygulanabilir olduğu durumda aşağıdaki eğitim:
    - (i) LIFUS gerçekleştirilmeden önce ilave özel eğitim;
    - (ii) iniş eğitimi gerçekleştirilmeden önce ilave özel eğitim. FSTD’deki bu eğitim, hava aracıyla ilgili acil durum usullerine ilişkin eğitimi de içerir.
- (b) bir öğretmen yetkisine sahip olan veya sahip olmuş olan adaylar, (a)(1) gerekliliği bakımından tam olarak kredilendirilirler.
- (c) ilgili tip için bir SFI yetkisine sahip olup TRI yetkisi için başvuru yapanlar, simülâtörlerde uçuş eğitimiyle tahditli TRI yetkisinin tanzimi için, (a) fıkrasının şartları bakımından tam olarak kredilendirilirler.

### **FCL.935.TRI TRI – Yetkinlik değerlendirme**

- (a) MPA ve PL için TRI’nın yetkinlik değerlendirme, bir FFS’de yapılır. FFS mevcut veya erişilebilir değilse hava aracı kullanılır.
- (b) Tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar ve helikopterler için TRI’nın yetkinlik değerlendirme aşağıdakilerden herhangi birinde yapılır:
- (1) mevcut ve erişilebilir bir FFS;
  - (2) mevcut veya erişilebilir FFS yoksa FSTD ve hava araçlarından oluşan kombinasyonda;
  - (3) mevcut veya erişilebilir FSTD yoksa bir hava aracında.

### **FCL.940.TRI TRI – Temdit ve yenileme**

- (a) Temdit
- (1) Uçaklar  
TRI(A) yetkisinin temdidini için başvuru yapanlar, yetki bitiş tarihinden önceki 12 ay içinde, aşağıdaki 3 gereklilikten en az ikisini yerine getirmelidir:
    - (i) aşağıdakilerden birini içeren tam bir tip yetkisi veya yenileme eğitimini gerçekleştirmek: en az 3 saatlik bir simülâtör oturumu veya en az iki kalkış ve iniş içeren en az 1 saatlik bir hava egzersizi.
    - (ii) bir ATO’da TRI(A) olarak öğretmen tazeleme eğitimi almak;
    - (iii) FCL.935 uyarınca bir yetkinlik değerlendirmeinden geçmek. FCL.910.TRI(b)(3) maddesini yerine getiren adayların bu gerekliliği de yerine getirdikleri kabul edilir.
  - (2) Helikopterler ve dikey kalkışlı hava araçları  
TRI(H) veya TRI(PL) yetkisinin temdidini için, aday, TRI yetkisinin geçerlilik süresi içerisinde aşağıdaki üç gereklilikten ikisini yerine getirmelidir:
    - (i) öğretmenlik imtiyazlarına sahip olduğu her hava aracı tipinde veya bu tipleri temsil eden bir FSTD üzerinde, en az 15 saati TRI yetkisinin son geçerlilik tarihinden önceki 12 ay içerisinde olmak kaydıyla, 50 saatlik uçuş eğitimini tamamlamalıdır. TRI(PL) açısından bu süreler TRI, tip yetkisi kontrol pilotu (TRE), SFI veya sentetik uçuş kontrol pilotu (SFE) olarak tamamlanır. TRI(H) açısından, FI, aletli uçuş yetkisi öğretmeni (IRI), sentetik eğitim öğretmeni (STI) veya kontrol pilotu olarak yapılan uçuşlar da bu amaçla kullanılabilir;

- (ii) bir ATO'da ilgisine göre TRI(H) veya TRI(PL) olarak öğretmen tazeleme eğitimini tamamlamalıdır;
  - (iii) yetkinin son geçerlilik tarihinden hemen önceki 12 aylık süre içinde, ilgisine göre FCL.935, FCL.910.TRI(b)(3) veya FCL.910.TRI(c)(3) maddelerine uygun olarak bir yetkinlik değerlendirmesini başarıyla tamamlamalıdır.
- (3) TRI yetkisi için birbirini izleyen her iki temdidin birinde yetki sahibi FCL.935 uyarınca bir yetkinlik değerlendirmesini başarıyla tamamlamalıdır.
  - (4) Adayın aynı kategoride birden çok hava aracı tipinde bir TRI yetkisine sahip olması durumunda, OSD'de aksi yönde hüküm bulunmadığı müddetçe, bu tiplerden herhangi birinde gerçekleştirilen yetkinlik değerlendirmesi TRI yetkisinin aynı hava aracı kategorisindeki diğer tiplerin de temdidini sağlar.
  - (5) TRI(H) yetkisinin temdidine özgü gereklilikler ilgili tipte bir FI(H) yetkisine sahip olan TRI(H)'lerin, (a) fıkrasındaki gerekliliklere uyduğu kabul edilir. Bu durumda TRI(H) yetkisi, FI(H) yetkisinin son geçerlilik tarihine kadar geçerli olur.
- (b) Yenileme
- Bir TRI yetkisini yenilemek için başvuru yapanlar, başvuru tarihinden önceki 12 ay içinde, FCL.935 maddesi uyarınca bir yetkinlik değerlendirmesini başarıyla tamamlamış olmalıdır ve aşağıdakileri tamamlamış olmalıdır:
- (1) Uçaklar için:
    - (i) ilgili uçak tipinde, kalkışları ve inişleri de içeren 30 sektör uçuşu. Bunun en fazla 15 sektörü bir FFS'de gerçekleştirilebilir.
    - (ii) TRI olarak bir ATO'da öğretmen tazeleme eğitimi. Bu eğitim, TRI eğitim kursunun ilgili unsurlarını da kapsamalıdır;
  - (2) Helikopterler ve dikey kalkışlı hava araçları için:
    - (i) ilgili hava aracı tipinde, kalkışları ve inişleri de içeren en az 10 saatlik uçuş süresi. Bunun en fazla 5 saati bir FFS veya FTD 2/3'te gerçekleştirilebilir;
    - (ii) TRI olarak bir ATO'da öğretmen tazeleme eğitimi. Bu eğitim, TRI eğitim kursunun ilgili unsurlarını da kapsamalıdır;
  - (3) Adayın aynı kategoride birden çok hava aracı tipinde bir yetkiye sahip olması durumunda, OSD'de aksi yönde hüküm bulunmadığı müddetçe, bu tiplerden herhangi birinde gerçekleştirilen yetkinlik değerlendirmesi TRI yetkisinin aynı hava aracı kategorisindeki diğer tipler için de yenilenmesini sağlar.

#### KISIM 5 – SINIF YETKİSİ ÖĞRETMENİNE ÖZGÜ GEREKLİLİKLER – CRI

##### **FCL.905.CRI CRI – İmtiyazlar ve koşullar**

- (a) CRI'nın imtiyazları aşağıdaki konularda eğitim vermektir:
  - (1) başvuru sahibi tarafından tek pilotlu operasyonlarda uçuş imtiyazı talep edildiği durumlarda; tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar hariç olmak üzere, tek pilotlu uçaklar için bir sınıf veya tip yetkisinin tanzimi, temdidi veya yenilemesi;
  - (2) CRI'nın ilgili yetkiye sahip olması ve bu yetkiler için eğitim verme yeteneğine sahip olduğunu, FCL.905.FI(i) maddesine uygun niteliklere sahip bir FI'ya sergilemesi koşuluyla uçak kategorisinde çekme yetkisi veya akrobasi yetkisi;
  - (3) LAPL(A) imtiyazlarının başka bir uçak sınıfı veya varyantına genişletilmesi.
- (b) CRI'nın imtiyazları yetkinlik değerlendirmesinin gerçekleştirildiği uçak sınıfı veya tipi ile sınırlıdır. CRI'nın son 12 ay içerisinde aşağıda belirtilen gereklilikleri yerine getirmesi halinde, CRI'nın imtiyazlarının kapsamı diğer sınıfları ve tipleri de içerecek şekilde genişletilir:
  - (1) ilgili uçak sınıfında veya tipinde sorumlu pilot olarak 15 saatlik uçuş süresinin tamamlanması;
  - (2) söz konusu sınıf veya tipte yetkili ve diğer pilot koltuğunda oturan bir CRI'nın veya FI'nın gözetiminde sağ koltukta bir eğitim uçuşu gerçekleştirmesi.

- (ba) CRI'nın imtiyazları, CRI'nın aşağıdaki koşullardan herhangi birini karşılaması şartıyla, çok pilotlu operasyonlarda tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar hariç, tek pilotlu uçaklar için sınıf ve tip yetkileri için eğitim vermektir:
- (1) çok pilotlu uçaklar için TRI yetkisine sahip olmak veya sahip olmuş olmak;
  - (2) çok pilotlu operasyonlardaki uçaklarda en az 500 saatlik uçuşu ve FCL.930.MCCI maddesine uygun olarak bir MCCI eğitim kursunu tamamlamış olmak.
- (c) Tek motorlu uçaklarda CRI yetkisi sahibi olup çok motorlu uçaklarda CRI için başvuranlar, FCL.915.CRI(a)'da belirtilen ön koşulları ve FCL.930.CRI(a)(3) ve FCL.935'te belirtilen gereklilikleri sağlamış olmalıdır.

#### **FCL.915.CRI CRI – Ön koşullar**

Bir CRI yetkisi için başvuran adayın en az:

- (a) çok motorlu uçaklar için:
- (1) uçaklarda pilot olarak 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması;
  - (2) ilgili uçak sınıfında veya tipinde sorumlu pilot olarak 30 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması;
- (b) tek motorlu uçaklar için:
- (1) uçaklarda pilot olarak 300 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması;
  - (2) ilgili uçak sınıfında veya tipinde sorumlu pilot olarak 30 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması gerekir.

#### **FCL.930.CRI CRI – Eğitim kursu**

- (a) CRI eğitim kursu en az aşağıdakileri içerir:
- (1) 25 saatlik öğretme ve öğrenme eğitimi;
  - (2) teknik bilginin revizyonu, ders planlarının hazırlanması ve sınıf ortamında/simülatör üzerinde eğitim verme becerilerinin geliştirilmesi de dahil olmak üzere en az 10 saatlik teknik eğitim;
  - (3) en az 3 saati uçakta olmak üzere söz konusu uçak sınıfını/tipini temsil eden çok motorlu uçaklarda/FSTD'de 5 saatlik uçuş eğitimi veya FCL.905.FI(j) uyarınca gerekli vasıflara sahip bir FI(A) tarafından tek motorlu uçaklarda verilen en az 3 saatlik uçuş eğitimi.
- (b) Bir öğretmen yetkisine sahip olan veya sahip olmuş olan adaylar, (a)(1) bendinde öngörülen gereklilikler bakımından tam olarak kredilendirilir.

#### **FCL.940.CRI CRI – Temdit ve yenileme**

- (a) CRI yetkisinin temdidini için başvuru yapanlar, CRI yetkisinin geçerlilik süresi içinde aşağıdaki üç gereklilikten en az iki tanesini yerine getirmelidir:
- (1) CRI olarak en az 10 saatlik uçuş eğitimi vermek. Adayların hem tek motorlu hem de çok motorlu uçaklarda CRI imtiyazları varsa bu 10 saatlik uçuş eğitimi tek motorlu ve çok motorlu uçaklar arasında eşit olarak bölünür;
  - (2) bir ATO veya Genel Müdürlük tarafından verilen CRI tazeleme eğitimini tamamlamak;
  - (3) ilgisine göre çok motorlu veya tek motorlu uçaklar için FCL.935 uyarınca yetkinlik değerlendirmesini başarıyla tamamlamak.
- (b) CRI yetkisinin birbirini izleyen iki temdidinin birinde yetki sahibinin (a)(3) bendinde öngörülen gereklilikleri yerine getirmesi gerekir.
- (c) Yenileme  
CRI yetkisinin süresi dolmuşsa bu CRI yetkisi adayların yenileme başvurusundan önceki 12 ay içinde aşağıdakileri yerine getirmiş olması şartıyla yenilenir:
- (1) Bir ATO veya Genel Müdürlük tarafından verilen CRI tazeleme eğitimini tamamlamış olmak;
  - (2) FCL.935 maddesinin gerektirdiği şekilde yetkinlik değerlendirmesini başarıyla tamamlamış olmak.

## KISIM 6 – ALETLİ UÇUŞ YETKİSİ ÖĞRETMENİNE MAHSUS GEREKLİLİKLER – IRI

### FCL.905.IRI IRI – İmtiyazlar ve koşullar

- (a) IRI'nın imtiyazları, ilgili hava aracı kategorisinde BIR veya IR tanzimine, temdidine veya yenilemesine yönelik eğitim vermektir.
- (b) MPL kursuna özgü gereklilikler. Bir MPL kursunun temel safhasında eğitim verebilmek için IRI(A)'nın:
  - (1) çok motorlu uçaklar için bir IR'ye sahip olmalı; ve
  - (2) çok pilotlu operasyonlarda en az 1500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmalıdır.
  - (3) halihazırda ATP(A) veya CPL(A)/IR entegre kurslarında eğitim verme imtiyazına sahip olan IRI'lar için, (b)(2) bendinde öngörülen gereklilikler yerine, FCL.905.FI(j)(3) maddesinde belirtilen eğitim kursu tamamlanabilir.

### FCL.915.IRI

IRI yetkisine başvuru yapanlar:

- (a) IRI(A) için:
  - (1) bir ATO'da onaylanmış bir eğitim kursu sırasında FSTD'lerde eğitim vermek için, BIR veya IR'nin tanziminden sonra en az 50 saati uçaklarda olmak üzere, IFR şartlar altında en az 200 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmalıdır;
  - (2) bir uçakta eğitim vermek için, en az 400 saati uçakta olmak üzere, IFR şartlar altında en az 800 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmalıdır;
  - (3) çok motorlu uçaklar için IRI(A) başvurusunda bulunmak için, FCL.915.CRI(a), FCL.930.CRI ve FCL.935 maddelerinin gerekliliklerini yerine getirmelidir;
- (b) IRI(H) için:
  - (1) bir ATO'da onaylanmış bir eğitim kursu sırasında FSTD'lerde eğitim vermek için, IR'nin tanziminden sonra IFR şartlar altında en az 125 saatlik IFR uçuş süresini tamamlamış olmalıdır. Bunun en az 65 saati helikopterlerde aletli uçuş eğitimi olmalıdır;
  - (2) bir helikopterde eğitim vermek için, IFR şartlar altında en az 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmalıdır. Bunun en az 250 saati helikopterlerde aletli uçuş süresi olmalıdır; ve
  - (3) çok motorlu helikopterlerde eğitim verme imtiyazı talep edildiğinde, FCL.910.TRI(c)(1) ve FCL.915.TRI(d)(2) maddelerinin gerekliliklerini yerine getirmelidir;
- (c) IRI(As) yetkisi için başvuru yapanların, en az 100 saati hava gemilerinde aletli uçuş olmak üzere, IFR şartlar altında en az 300 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması gerekir.

### FCL.930.IRI IRI – Eğitim kursu

- (a) IRI eğitim kursu en az aşağıdaki unsurları içerir:
  - (1) 25 saatlik öğretim ve öğrenme eğitimi;
  - (2) teorik aletli uçuş bilgilerinin revizyonu, ders planlarının hazırlanması ve sınıf ortamında eğitim verme becerilerinin geliştirilmesi de dahil olmak üzere en az 10 saatlik teknik eğitim;
  - (3) (i) IRI(A) için; uçakta, FFS'de, FTD 2/3'te veya FNPT II'de en az 10 saatlik uçuş eğitimi. FI(A) yetkisine sahip olan adaylar için bu süre 5 saate düşürülür;
  - (ii) IRI(H) için; helikopterde, FFS'de, FTD 2/3'te veya FNPT II/III'te en az 10 saatlik uçuş eğitimi. FI(H) yetkisine sahip olan adaylar için bu süre 5 saate düşürülür;
  - (iii) IRI(As) için; hava gemisinde, FFS'de, FTD 2/3'te veya FNPT II'de en az 10 saatlik uçuş eğitimi.
- (b) Uçuş eğitimi FCL.905.FI(i) bendine uygun niteliklere sahip bir FI tarafından verilir.
- (c) Bir öğretmen yetkisine sahip olan veya sahip olmuş olan adaylar (a)(1) bendinde öngörülen

gereklilikler bakımından tam olarak kredilendirilir.

#### **FCL.940.IRI IRI – Temdit ve yenileme**

Bir IRI yetkisinin temdidi ve yenilemesi için yetki sahibinin FCL.940.FI uyarınca FI yetkisinin temdidine ve yenilemesine ilişkin gereklilikleri yerine getirmelidir.

### **KISIM 7 – SENTETİK UÇUŞ ÖĞRETMENİNE MAHSUS GEREKLİLİKLER - SFI**

#### **FCL.905.SFI SFI – İmtiyazlar ve koşullar**

- (a) SFI'nın imtiyazları, aşağıda belirtilen amaçlar için ilgili hava aracı kategorisinde sentetik uçuş eğitimi vermektir:
- (1) yetki sahibinin ilgili hava aracı kategorisinde bir IR'ye sahip olması veyasahip olmuş olması koşuluyla IR temdidi ve yenilemesi;
  - (2) yetki sahibinin ilgili hava aracı kategorisinde bir IR'ye sahip olması veya sahip olmuş olması ve bir IRI kursunu tamamlamış olması koşuluyla IR tanzimi.
- (b) Tek pilotlu uçaklar için SFI'lerin imtiyazları, aşağıda belirtilen amaçlara yönelik sentetik uçuş eğitimi vermektir:
- (1) aday tek pilotlu operasyonlarda görev yapacak ise, tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçakların tip yetkilerinin tanzimi, temdidi ve yenilemesi.  
SFI'nın imtiyazları, aşağıda belirtilen gerekliliklerden herhangi birini yerine getirmesi koşuluyla çok pilotlu operasyonlarda tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçakların tip yetkileri eğitimini kapsayacak şekilde genişletilebilir:
    - (i) çok pilotlu uçaklar için TRI yetkisine sahip olmak veya sahip olmuş olmak;
    - (ii) çok pilotlu operasyonlarda uçaklarda en az 500 saat uçuş süresini ve FCL.930.MCCI maddesine uygun olarak bir MCCI eğitim kursunu tamamlamış olmak;
  - (2) SFI(SPA) imtiyazlarının kapsamının (1) alt bendine uygun olarak çok pilotlu operasyonları içerecek şekilde genişletilmesi şartıyla, MCC ve temel safha MPL eğitim kursları.
- (c) SFI'nın çok pilotlu uçaklara yönelik imtiyazları, aşağıda belirtilen amaçlara yönelik sentetik uçuş eğitimi vermektir:
- (1) çok pilotlu uçaklarda veya tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklarda çok pilotlu operasyon yapma imtiyazı talep edenler için tip yetkilerinin tanzimi, temdidi ve yenilemesi;
  - (2) MCC eğitim kursu;
  - (3) MPL kursunun temel, orta ve ileri safhaları; SFI'nın FI(A) veya IRI(A) yetkisine sahip olması veya olmuş olması koşuluyla temel safhası;
- (d) Helikopterler için SFI'ların imtiyazları, aşağıda belirtilen amaçlara yönelik sentetik uçuş eğitimi gerçekleştirmektir:
- (1) helikopter tip yetkilerinin tanzimi, temdidi ve yenilemesi;
  - (2) herhangi bir hava aracı kategorisinde çok pilotlu operasyonlarda pilot olarak en az 350 saatlik uçuş süresinin tamamlanmış olması kaydıyla MCC eğitimi.
- (e) Öğretmenin bir EBT operatöründe EBT öğretmen standardizasyonuna ilişkin uçuş operasyon gerekliliklerini yerine getirmesi koşuluyla, SFI'nın imtiyazları, EBT uygulamalı değerlendirmesinin bu EBT operatöründe gerçekleştirilmesi imtiyazlarını da içerir.

#### **FCL.910.SFI SFI – Tahditli imtiyazlar**

SFI'nın imtiyazları, SFI eğitim kursunun alınmış olduğu hava aracı tipinin FTD 2/3'ü veya FFS'si ile sınırlıdır.

Yetki sahibinin aşağıda belirtilen gereklilikleri yerine getirmesi durumunda bu imtiyazların kapsamı aynı hava aracı kategorisinin diğer tiplerini temsil eden diğer FSTD'leri de içerecek şekilde genişletilebilir:

- (a) ilgili tip yetkisi kursunun simülatör içeriğini tamamlamış olmak;
- (b) teknik eğitimin ilgili bölümlerini ve ilgili TRI kursunun uçuş eğitimi müfredatının FSTD içeriğini tamamlamış olmak;

- (c) ilgili tipte, tip yetkisi kursunda SFI görevlerine ilişkin en az 3 saatlik uçuş eğitimini, bu amaç doğrultusunda yetkilendirilmiş bir TRE veya SFE gözetiminde ve tatmin edici seviyede tamamlamak.

SFI'nın teknik eğitimin tipte ilgili bölümlerini ve ilgili TRI kursunun uçuş eğitimi müfredatının FSTD içeriğini tamamlamış olması halinde, SFI'nın imtiyazları OSD uyarınca diğer varyantları kapsayacak şekilde genişletilir.

#### **FCL.915.SFI SFI – Ön koşullar**

SFI yetkisine başvuran adayın:

- (a) ilgili hava aracı kategorisinde bir CPL, MPL veya ATPL sahibi olması veya sahip olmuş olması;
- (b) başvuru tarihinden önceki 12 ay içerisinde söz konusu hava aracı tipini temsil eden bir FFS'de, bu hava aracının tip yetkisine yönelik yeterlilik kontrolünden geçmiş olması; ve
- (c) ayrıca çok pilotlu uçaklarda SFI(A) ve SFI(PL) yetkisi için:
- (1) çok pilotlu uçaklarda veya dikey kalkışlı hava araçlarında pilot olarak en az 1500 saat uçuş süresini tamamlamış olması;
- (2) başvuru tarihinden önceki 12 ay içerisinde pilot veya gözlemci olarak en az:
- (i) ilgili hava aracı tipinin uçuş kokpitinde 3 sektör uçuşunu; ya da
- (ii) ilgili tipin uçuş kokpitinde yetkili uçuş ekibi ile birlikte icra edilmiş hat uçuş eğitimi odaklı 2 simülatör seansını tamamlamış olması. Bu simülatör seansları, 2 farklı meydan arasında en az 2'şer saatlik 2 uçuşu ve bu uçuşlarla ilgili uçuş öncesi planlamasını ve uçuş sonrası briefingini içermelidir;
- (d) tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklarda SFI(A) yetkisi için ayrıca:
- (1) tek pilotlu uçaklarda sorumlu pilot olarak en az 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması;
- (2) çok motorlu IR(A) yetkisine sahip olması veya sahip olmuş olması; ve
- (3) (c)(2) bendinde öngörülen gereklilikleri yerine getirmiş olması gerekir.
- (e) SFI(H) yetkisi için ayrıca:
- (1) başvuru tarihinden önceki 12 ay içerisinde ilgili tipin uçuş kokpitinde pilot veya gözlemci olarak en az 1 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması; ve
- (2) çok pilotlu helikopterler için, herhangi bir hava aracı kategorisinde çok pilotlu operasyonlarda en az 350 saatlik uçuş tecrübesini de içerecek şekilde, helikopterlerde pilot olarak en az 1000 saatlik uçuş tecrübesine sahip olması;
- (3) tek pilotlu çok motorlu helikopterler için, tek pilotlu çok motorlu helikopterlerde sorumlu pilot olarak 100 saati içerecek şekilde helikopter pilotu olarak en az 500 saati doldurmuş olması;
- (4) tek pilotlu tek motorlu helikopterler için, helikopter pilotu olarak 250 saati doldurmuş olması;
- (5) çok pilotlu operasyonlarda tek pilotlu helikopterler için, herhangi bir hava aracı kategorisinde çok pilotlu operasyonlarda en az 350 saati tamamlamış olmak.

#### **FCL.930.SFI SFI – Eğitim kursu**

- (a) SFI eğitim kursu aşağıdaki unsurları içerir:
- (1) ilgili tip yetkisi kursunun FSTD içeriği;
- (2) teknik eğitimin ilgili bölümleri ve ilgili TRI eğitim kursunun uçuş eğitimi müfredatının FSTD içeriği;
- (3) 25 saat öğretim ve öğrenme eğitimi.
- (b) SFI yetkisi için müracaatta bulunan ve ilgili tipte TRI yetkisine sahip olan aday (a) fıkrasında öngörülen gereklilikler bakımından tam olarak kredilendirilir.

#### **FCL.940.SFI SFI – Temdit ve yenileme**

- (a) Temdit

SFI yetkisinin temdidi için, aday, SFI yetkisinin geçerlilik süresi içerisinde, aşağıdaki üç gereklilikten en az ikisini yerine getirmelidir:

- (1) en az 15 saati SFI yetkisinin son geçerlilik süresinden önceki 12 ay içerisinde gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, FSTD'lerde öğretmen veya kontrol pilotu olarak 50 saatlik süreyi tamamlamak;
  - (2) bir ATO'da SFI öğretmenliği tazeleme eğitimi almak;
  - (3) FCL.935'e uygun olarak yetkinlik değerlendirmesinin ilgili bölümlerinden geçmiş olmak.
- (b) İlaveten, adayın öğretmenlik imtiyazına sahip olduğu ilgili tipleri temsil eden FFS üzerinde, hava aracı tip yetkilerinin tanzimine yönelik yeterlilik kontrollerini tamamlamış olması gerekir.
- (c) SFI yetkisinin birbirini izleyen her iki temdidinin en az birinde yetki sahibinin (a)(3) bendinde öngörülen gereklilikleri yerine getirmesi gerekir.
- (d) SFI, aynı kategorideki birden fazla hava aracı tipinde bir yetkiye sahipse bu tiplerden birinde yapılan yetkinlik değerlendirmesi, OSD'de aksi belirtilmedikçe, aynı hava aracı kategorisinde yapılan diğer tipler için de SFI yetkisinin temdidini sağlar.
- (e) Yenileme  
SFI yetkisini yenilemek için başvuru yapanlar, yenileme başvurusundan hemen önceki 12 ay içinde aşağıdaki koşulların tümünü yerine getirir:
- (1) bir ATO'da SFI olarak öğretmen tazeleme eğitimini tamamlamış olmak;
  - (2) FCL.935 uyarınca yetkinlik değerlendirmesini geçmiş olmak;
  - (3) imtiyazların yenileneceği tipleri temsil eden belirli hava aracı tip yetkilerinin tanzimine yönelik yetenek testini bir FSTD'de tamamlamış olmak.

## KISIM 8 – ÇOKLU EKİP İŞBİRLİĞİ ÖĞRETMENİNE MAHSUS GEREKLİLİKLER – MCCI

### **FCL.905.MCCI MCCI – İmtiyazlar ve koşullar**

- (a) MCCI'nın imtiyazları aşağıda belirtilen eğitimlerde görev yapmaktır:
- (1) Tip yetkisi eğitimi ile birleştirilmediğinde, MCC kurslarının uygulamalı kısmı; ve
  - (2) MCCI(A) yetkisi için, FI(A) veya IRI(A) yetkisine sahip olması veya olmuş olması koşuluyla, MPL entegre eğitim kursunun temel safhası.

### **FCL.910.MCCI MCCI – Tahditli imtiyazlar**

MCCI yetkisi sahibinin imtiyazları MCCI eğitim kursunun alınmış olduğu FNPT II/III MCC, FTD 2/3 veya FFS ile sınırlıdır.

Yetki sahibinin başka bir tipin FNPT II/III MCC, FTD 2/3 veya FFS'inde MCCI kursunun uygulamalı eğitimini tamamladığında, imtiyazların kapsamı ilgili hava aracı tiplerini temsil eden FSTD'leri de içerecek şekilde genişletilebilir.

### **FCL.915.MCCI MCCI – Ön koşullar**

MCCI yetkisi için başvuru yapanların:

- (a) ilgili hava aracı kategorisinde bir CPL, MPL veya ATPL sahibi olması veya olmuş olması;
- (b) en az:
  - (1) Uçaklar, hava gemileri ve dikey kalkışlı hava araçları söz konusu olduğunda, çok pilotlu operasyonlarda pilot olarak, en az 350 saati ilgili hava aracı kategorisinde olmak üzere 1500 saatlik uçuş deneyimi olmalıdır;
  - (2) Helikopterler söz konusu olduğunda, çok pilotlu operasyonlarda pilot olarak, en az 350 saati helikopterlerde olmak üzere 1000 saatlik uçuş tecrübesi olmalıdır.

### **FCL.930.MCCI MCCI – Eğitim kursu**

- (a) MCCI eğitim kursu en az aşağıdaki unsurları içerir:



- (1) 25 saatlik öğretme ve öğrenme eğitimi;
  - (2) adayın eğitim vermek istediği FSTD tipine ilişkin teknik eğitim;
  - (3) ATO tarafından bu amaçla görevlendirilmiş bir TRI, SFI veya MCCI'nin gözetiminde, ilgili FNPT II/III MCC, FTD 2/3 veya FFS'de uçuş eğitimi veya MCC eğitimi olarak 3 saatlik uygulamalı eğitim. Gözetim altındaki uçuş eğitimi süresi FCL.920'de öngörüldüğü şekilde adayın yetkinliğinin değerlendirilmesini de içermelidir.
- (b) Bir FI, TRI, CRI, IRI veya SFI yetkisine sahip olan veya sahip olmuş olan adaylar (a)(1) bendinde öngörülen gereklilikler bakımından tam olarak kredilendirilir.

#### **FCL.940.MCCI MCCI – Temdit ve yenileme**

- (a) MCCI yetkisinin temdidini için adayın MCCI yetkisinin geçerlilik süresinden önceki 12 ay içerisinde ilgili tipteki bir FNPT II/III MCC, FTD 2/3 veya FFS'de FCL.930.MCCI(a)(3) maddesinin gerekliliklerini tamamlamış olması gerekir.
- (b) Yenileme. MCCI yetkisinin geçerlilik süresinin sona ermiş olması halinde, adayın ilgili tipteki bir FNPT II/III MCC, FTD 2/3 veya FFS'de FCL.930.MCCI(a)(2) ve(3) bentlerinin gerekliliklerini tamamlaması gerekir.

### **KISIM 9 – SENTETİK EĞİTİM ÖĞRETMENİNE MAHSUS GEREKLİLİKLER – STI**

#### **FCL.905.STI STI – İmtiyazlar ve koşullar**

- (a) STI'nın imtiyazları, aşağıdaki belirtilen amaçlar için ilgili hava aracı kategorisinde sentetik uçuş eğitimi vermektir:
- (1) lisans tanzimi;
  - (2) tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar dışındaki tek pilotlu hava araçları için BIR, IR ve bir sınıf veya tip yetkisinin tanzimi, temdidini veya yenilemesi.
- (b) STI(A)'ya tanınan ilave imtiyazlar. STI(A)'nın imtiyazları, MPL entegre eğitim kursunun başlangıç uçuş safhası eğitimi sırasında sentetik uçuş eğitimini de içerir.

#### **FCL.910.STI STI – Tahditli imtiyazlar**

STI'nın imtiyazları, STI eğitim kursunun alındığı FSTD ile sınırlı olur.

İmtiyazlar, başvurudan hemen önceki 12 aylık süre içinde yetki sahiplerin aşağıdakileri yerine getirmiş olması koşuluyla, diğer hava aracı tiplerini temsil eden FSTD'leri de kapsayacak şekilde genişletilebilir:

- (a) öğretmenlik imtiyazlarının istendiği hava aracı sınıfında veya tipinde CRI veya TRI kursunun FSTD içeriğini tamamlamış olmak;
- (b) uçuş eğitiminin verileceği FSTD'de, hava aracının ilgili sınıfı veya tipi için bu Talimatın Ek 1.9'u uyarınca yeterlilik kontrolünün ilgili bölümünü geçmiş olmak.  
Sadece BITD'de eğitim veren STI(A) için yeterlilik kontrolü yalnızca PPL(A) tanzimi için gereken yetenek testine yönelik uygun alıştırılmaları içerir;
- (c) ilgili hava aracı kategorisinde en az 1 saati FIE gözetiminde uçuş eğitimi olmak üzere, bir CPL, IR, PPL veya sınıf veya tip yetkisi kursunda, ATO tarafından bu amaç için görevlendirilen bir FI'nın, CRI(A)'nın, IRI'nın veya TRI'nın gözetimi altında, en az 3 saatlik uçuş eğitimi gerçekleştirmiş olmak.

#### **FCL.915.STI STI – Ön koşullar**

- (a) STI yetkisinin tanzimi için başvuru yapanlar:
- (1) pilot lisansına ve eğitim verilmek istenen kurslara uygun öğretmenlik imtiyazlarına sahip olması veya başvuru tarihinden önceki 3 yıl içerisinde bu imtiyazlara sahip olmuş olması gerekir.
  - (2) Başvuru tarihinden önceki 12 ay içerisinde sınıf veya tip yetkisi için gereken yeterlilik kontrolünü bir FSTD'de tamamlamış olması gerekir.

STI(A) başvurusunda bulunan ve sadece BITD'lerde öğretmenlik yapmak isteyen adayların, sadece PPL(A) yetenek testinin ilgili maddelerini tamamlamaları gerekir;

- (b) (a) fıkrasında belirtilen şartlara ek olarak, STI(H) yetkisinin tanzimi için başvuru yapanların, başvuru tarihinden önceki 12 ay içerisinde ilgili helikopter tipinin uçuş kokpitinde, gözlemci olarak en az 1 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması gerekir.

#### **FCL.930.STI STI – Eğitim kursu**

- (a) STI eğitim kursu, STI'nin görevlerine ilişkin olarak, bir FIE gözetiminde bir FFS, FTD 2/3 veya FNPT II/III'te icra edilen en az 3 saatlik uçuş eğitiminden oluşmalıdır. Gözetim altındaki uçuş eğitimi süresi FCL.920'de öngörüldüğü şekilde adayın yetkinliğinin değerlendirilmesini de içerir. STI(A) başvurusunda bulunan ve sadece BITD'lerde öğretmenlik yapmak isteyen adayların uçuş eğitimini bir BITD üzerinde tamamlamaları gerekir.
- (b) STI(H) başvurusunda bulunan adayların kursu, ilgili TRI kursunun FFS içeriğini de kapsamalıdır.

#### **FCL.940.STI STI yetkisinin temdidi ve yenilemesi**

- (a) Temdit  
STI yetkisinin temdidi için başvuru yapanlar, STI yetkisinin sona erme tarihinden hemen önceki 12 ay içinde aşağıdaki koşulların tümünü yerine getirmelidir:
- (1) CPL, IR, PPL veya sınıf veya tip yetkisi kursunun parçası olarak bir FSTD'de en az 3 saatlik uçuş eğitimi tamamlamış olmak;
  - (2) eğitimin icra edildiği FSTD'de ilgili uçak tipi veya sınıfı için bu Talimat'ın Ek 1.9'unda belirtilen yeterlilik kontrolünün ilgili bölümlerini başarıyla tamamlamış olmak.  
Sadece BITD'lerde öğretmenlik yapan STI(A)'lar, bu yeterlilik kontrolünde sadece PPL(A) yetenek testinin ilgili maddelerini tamamlamalıdır;
- (b) Yenileme  
STI yetkisini yenilemek için başvuru yapanlar, yenileme başvurusundan hemen önceki 12 ay içinde:
- (1) bir ATO'da STI tazeleme eğitimini tamamlamalı;
  - (2) uçuş eğitiminin verildiği bir FSTD'de, ilgili hava aracı sınıfı veya tipi için bu Talimat'ın Ek 1.9'una uygun olarak yeterlilik kontrolünün ilgili bölümlerini başarıyla tamamlamalıdır.  
Sadece BITD'lerde öğretmenlik yapan STI(A)'lar, bu yeterlilik kontrolünde sadece PPL(A) testinin ilgili maddelerini tamamlamalıdır;
  - (3) tam bir CPL, IR, PPL veya sınıf veya tip yetkisi kursunda, ATO tarafından bu amaç doğrultusunda yetkilendirilmiş bir FI, CRI, IRI veya TRI gözetiminde en az 3 saatlik uçuş eğitimini tamamlamalıdır. Uçuş eğitiminin en az 1 saatlik kısmı bir uçuş öğretmeni kontrol pilotunun (FIE) gözetiminde olmalıdır.

### **KISIM 10 – DAĞ UÇUŞ YETKİSİ ÖĞRETMENİ – MI**

#### **FCL.905.MI MI – İmtiyazlar ve koşullar**

MI'nın imtiyazları dağ uçuşu yetkisinin tanzimi için uçuş eğitimi vermektir.

#### **FCL.915.MI MI – Ön koşullar**

MI yetkisi için başvuru yapanlar:

- (a) tek pilotlu uçak imtiyazlarına sahip FI, CRI veya TRI yetkisine sahip olmalıdır;
- (b) dağ uçuşu yetkisine sahip olmalıdır.

#### **FCL.930.MI MI – Eğitim kursu**

- (a) MI için eğitim kursu, FCL.920'de belirtildiği şekilde, adayın yetkinliğinin değerlendirilmesini içerir.

- (b) Adaylar kursa katılmadan önce, bu eğitim kursunu alabilecek tecrübeye ve beceriye sahip olup olmadıklarını değerlendirmek amacı ile, FI yetkisine sahip olan bir MI ile çıkacakları kabul öncesi uçuş testini başarıyla tamamlamalıdır.

#### **FCL.940.MI MI yetkisinin geçerlilik süresi**

MI yetkisi, FI, TRI veya CRI yetkisi geçerli olduğu sürece geçerlidir.

### **KISIM 11 – TEST UÇUŞU ÖĞRETMENİNE MAHSUS GEREKLİLİKLER – FTI**

#### **FCL.905.FTI FTI – İmtiyazlar ve koşullar**

- (a) Test uçuşu öğretmenin (FTI) imtiyazları, uygun hava aracı kategorisinde aşağıda belirtilen amaçlar için eğitim vermektir:
- (1) yetki sahibinin ilgili kategoride test uçuşu yetkisine sahip olması koşuluyla, kategori 1 ve 2 test uçuşu yetkilerinin tanzimi;
  - (2) öğretmenin test uçuşu öğretmenliğinde en az 2 yıllık tecrübeye sahip olması koşuluyla, ilgili kategoride FTI yetkisi tanzimi.
- (b) Kategori 1 test uçuşu yetkisine sahip bir FTI'nın imtiyazları kategori 2 test uçuşu yetkilerine yönelik uçuş eğitimlerini de kapsar.

#### **FCL.915.FTI FTI – Ön koşullar**

FTI yetkisi için başvuru yapanların:

- (a) FCL.820 uyarınca tanzim edilmiş bir test uçuşu yetkisine sahip olması;
- (b) En az 200 saatlik kategori 1 veya 2 test uçuşunu tamamlamış olması gerekir.

#### **FCL.930.FTI FTI – Eğitim kursu**

- (a) FTI eğitim kursu en az aşağıdaki unsurları içerir:
- (1) 25 saatlik öğretme ve öğrenme teknikleri;
  - (2) teknik bilginin revizyonu, ders planlarının hazırlanması ve sınıf ortamında/simülatör üzerinde eğitim verme becerilerinin geliştirilmesini de içeren en az 10 saatlik teknik eğitim;
  - (3) FCL.905.FTI(b)'ye uygun niteliklere sahip bir FTI'nın gözetiminde 5 saatlik uygulamalı uçuş eğitimi. Uçuş eğitimi süresi FCL.920'de öngörüldüğü şekilde adayın yetkinliğinin değerlendirilmesini de içermelidir.
- (b) Kredilendirme:
- (1) bir öğretmen yetkisine sahip olan veya geçmişte sahip olmuş olan adaylar (a)(1) bendinde öngörülen gereklilikler bakımından tam olarak kredilendirilir.
  - (2) ilave olarak, bir FI veya TRI yetkisine sahip olan veya geçmişte sahip olmuş olan adaylar (a)(2) bendinde öngörülen gereklilikler bakımından tam olarak kredilendirilir.

#### **FCL.940.FTI FTI – Temdit ve yenileme**

- (a) Temdit: FTI yetkisinin temdidi için aday, FTI yetkisinin geçerlilik süresi içerisinde, aşağıdaki gerekliliklerden birini yerine getirmelidir:
- (1) en az aşağıdaki uçuşları tamamlamalıdır:
    - (i) 50 saatlik test uçuşu, bunun en az 15 saati FTI yetkisinin son geçerlilik tarihinden önceki 12 ay içerisinde gerçekleştirilmiş olmalı; ve
    - (ii) FTI yetkisinin son geçerlilik tarihinden önceki 12 ay içerisinde 5 saatlik test uçuşu eğitimi vermiş olmak; veya
  - (2) bir ATO'da FTI tazeleme eğitimi almak. Tazeleme eğitimi FCL.930.FTI(a)(3) uyarınca FTI eğitim kursunun pratik uçuş eğitimini temel almalı ve FCL.905.FTI(b)'ye uygun niteliklere sahip bir FTI'nın gözetiminde en az 1 eğitim uçuşunu içermelidir.
- (b) Yenileme: FTI yetkisinin geçerlilik süresinin sona ermiş olması halinde, adayın bir ATO'da FTI

tazeleme eğitimi alması gerekir. Tazeleme eğitimi en az FCL.930.FTI(a)(3) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılamalıdır.

## ALT BÖLÜM K

### KONTROL PİLOTLARI

#### KISIM 1 – GENEL GEREKLİLİKLER

##### **FCL.1000 Kontrol pilotu yetkileri**

(a) Genel Hususlar

Kontrol pilotu yetkisine sahip olan pilotlar:

- (1) bu Talimatta aksi belirtilmedikçe, yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmeleri ile bu alanlarda eğitim verme imtiyazı sağlayan lisans ve yetkilere muadil lisans ve yetkilere sahip olmalıdır.
- (2) Yetenek testi, yeterlilik kontrolü veya yetkinlik değerlendirmesinin hava aracı üzerinde icra edildiği durumlarda, söz konusu hava aracında PIC olarak uçuşa imtiyazına sahip olmalıdır.

(b) Özel Koşullar:

- (1) aşağıdakilerden herhangi birinin uygulanması nedeniyle bu Alt Bölümde belirlenen gerekliliklere uymak mümkün değilse Genel Müdürlük, yetenek testlerinin, yeterlilik kontrollerinin ve yetkinlik değerlendirmelerinin yürütülmesine yönelik imtiyazlar tanıyan özel bir yetki tanzim edebilir:
  - (i) işletmenin filosuna yeni bir hava aracının katılması;
  - (ii) bu Talimat kapsamına yeni eğitim kurslarının alınması.Bu yetki belgesinin imtiyazları, yeni hava aracı tipinin dahil edilmesi veya yeni eğitim kursunun kapsama alınması için gerekli yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri ve yetkinlik değerlendirmeleriyle sınırlı olur ve geçerliliği her halükarda 1 yılı geçemez.
- (2) (b)(1) bendi hükümlerine göre tanzim edilmiş bir yetkiye sahip olan kişilerin bir kontrol pilotluğu yetkisi tanzimi için müracaat etmek istemeleri halinde, bu kişilerin söz konusu kontrol pilotluğu kategorisi için öngörülen ön koşulları ve temdit gerekliliklerini karşılamaları gerekir.
- (3) İlgili tip veya sınıfta yetkili bir kontrol pilotunun bulunmadığı durumlarda, Genel Müdürlük duruma göre, (a) fıkrasında belirtilen ilgili öğretmen, tip veya sınıf yetkisi gerekliliklerini karşılamayan kontrol pilotlarını yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri ve yetkinlik değerlendirmeleri yapmaları için yetkilendirebilirler.

##### **FCL.1005 Tarafsızlığın ihlal edilebileceği durumlarda imtiyazların sınırlanması**

Kontrol pilotları:

- (a) yetenek testi veya yetkinlik değerlendirmesinin gerçekleştirileceği lisans veya yetki ile ilgili olarak adayın gerekli uçuş eğitiminin %25'inden fazlasını verdikleri durumlarda lisans veya yetki tanzimine yönelik olarak adayların yetenek testlerini veya yetkinlik değerlendirmelerini icra edemezler; ve
- (b) tarafsızlıklarının etkilenebileceğini düşündükleri durumlarda yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmelerini icra edemezler.

##### **FCL.1010 Kontrol pilotları için ön koşullar**

Kontrol pilotluğu yetkisine başvuran adaylar aşağıda belirtilen hususları sağlamalıdır:

- (a) kontrol pilotluğu imtiyazlarına ilişkin ilgili bilgiye, geçmişe ve uygun tecrübeye sahip olmak;
- (b) son 3 yıl içerisinde bu Talimata göre tanzim edilmiş lisanslardan veya yetkilerden herhangi birinin askıya alınması, sınırlandırılması veya iptali de dahil olmak üzere, Genel Müdürlük mevzuatlarına riayet edilmemesinden dolayı hiçbir yaptırıma tabi tutulmamış olmak,

##### **FCL.1015 Kontrol pilotlarının standardizasyonu**

- (a) Kontrol pilotluğu yetkisi için başvuran adayların Genel Müdürlük veya bir ATO tarafından verilen standardizasyon kursuna katılmaları gerekir.
- (b) Standardizasyon kursu teorik ve uygulamalı eğitimden oluşmalı ve en az aşağıda belirtilen unsurları içermelidir:
- (1) adayın icra etmeyi amaçladığı testlere ve kontrollere ilişkin lisanslara veya yetkilere yönelik 2 yetenek testinin, yeterlilik kontrolünün veya yetkinlik değerlendirmesinin icra edilmesi;
  - (2) bu Talimatta konu ile ilgili öngörülen gerekliliklere ve ilgili hava operasyon gerekliliklerine, yetenek testlerinin, yeterlilik kontrollerinin ve yetkinlik değerlendirmelerinin icra edilmesi ve bunların dokümantasyonunun ve raporlamasının yapılmasına yönelik eğitim;
  - (3) ilgili ulusal idari usuller, kişisel verilerin korunmasına yönelik sorumluluklar, yükümlülükler, kaza sigortaları ve ücretlendirme hakkında bilgilendirme;
  - (4) kontrol pilotu yetkisini düzenleyen yetkili otorite ile yetenek testi, yeterlilik kontrolü veya yetkinlik değerlendirmesi yapılacak adayın yetkili otoritesinin aynı olmadığı durumlarda, (3)'te belirtilen hususların gözden geçirilmesi ve uygulanmasına yönelik bilgilendirme; ve
  - (5) diğer yetkili otoritelerin ulusal prosedürlerine ve gerekliliklerine ihtiyaç duyulduğunda nasıl ulaşılabileceğine dair bilgilendirme.
- (c) Yetenek testi, yeterlilik kontrolü veya yetkinlik değerlendirmesi yapılacak adayın bağlı olduğu yetkili otoritenin, kontrol pilotluğu yetkisini tanzim eden yetkili otorite ile aynı olmadığı durumlarda, kontrol pilotları, adayın yetkili otoritesi tarafından sağlanan ulusal prosedürler ile ilgili en güncel bilgiyi gözden geçirmediği sürece yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmeleri icra edemezler.

#### **FCL.1020 Kontrol pilotu yetkinlik değerlendirmesi**

Kontrol pilotluğu yetkisi için başvuran adaylar briefing; yetenek testinin, yeterlilik kontrolünün veya yetkinlik değerlendirmesinin icrası ve teste, kontrole veya değerlendirmeye tabi tutulan adayın değerlendirilmesi, uçuş sonrası briefing ve kayıt dokümantasyonları da dahil olmak üzere, imtiyazların talep edildiği kontrol pilotluğu görevinde bir yetenek testine, yeterlilik kontrolüne veya yetkinlik değerlendirmesine tabi tutulmak suretiyle yetkinliklerini, denetçi kontrol pilotuna veya Genel Müdürlük tarafından bu amaç doğrultusunda özel olarak yetkilendirilmiş bir kıdemli kontrol pilotuna sergilemelidir.

#### **FCL.1025 Kontrol pilotluğu yetkilerinin geçerlilik süresi, temdid ve yenilemesi**

- (a) Geçerlilik  
Kontrol pilotluğu yetkisi 3 yıl süreyle geçerli olur.
- (b) Temdit  
Kontrol pilotluğu yetkisinin temdid için yetki sahipleri aşağıdaki şartların tümünü yerine getirmelidir:
- (1) yetkinin geçerlilik süresi sona ermeden önce en az altı adet yetenek testi, yeterlilik kontrolü, yetkinlik değerlendirmesi veya uçuş operasyon gereklilikleri uyarınca bir EBT modülü sırasında EBT değerlendirme aşamalarını gerçekleştirmiş olmak;
  - (2) yetkinin sona erme tarihinden önceki 12 aylık süre içerisinde, Genel Müdürlük veya bir ATO tarafından verilen kontrol pilotluğu tazeleme kursunu başarıyla tamamlamış olmak;
  - (3) yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri, yetkinlik değerlendirmeleri veya (1) bendine uygun olarak yürütülen EBT değerlendirme aşamalarından birini, kontrol pilotluğu yetkisinin sona erme tarihinden önceki 12 aylık dönemde gerçekleştirmiş olmak; ve
    - (i) denetçi kontrol pilotu veya Genel Müdürlük tarafından bu amaç doğrultusunda özel olarak yetkilendirilmiş bir kıdemli kontrol pilotu tarafından değerlendirilmiş olmak; veya
    - (ii) FCL.1020 maddesindeki gereklilikleri sağlamış olmak.

Temdit için başvuranların birden fazla kontrol pilotu kategorisi için imtiyazları varsa adayların, Genel Müdürlük ile mutabakat sağlanarak, sahip olunan kontrol pilotu yetkilerinden biri için (b)(1) ve (2) bentlerinde ve FCL.1020 maddesinde belirtilen gereklilikleri karşılaması halinde, tüm kontrol pilotluğu imtiyazları temdit edilebilir.

- (c) Yenileme  
Yetkinin geçerlilik süresi dolmuşsa, imtiyazların kullanılmasına devam etmeden önce adaylar, yenileme başvurusundan önceki 12 aylık süre içinde (b)(2) bendindeki ve FCL.1020'deki şartları yerine getirmelidir.
- (d) Kontrol pilotluğu yetkisi ancak adayın FCL.1010 ve FCL.1030'da öngörülen gerekliliklere uygunluğunu devam ettirdiğini göstermesi koşuluyla temdit edilebilir veya yenilenebilir.

### **FCL.1030 Yetenek testlerinin, yeterlilik kontrollerinin ve yetkinlik değerlendirmelerinin icrası**

- (a) Kontrol pilotları yetenek testlerini, yeterlilik kontrollerini ve yetkinlik değerlendirmelerini icra ederken:
- (1) adaylarla herhangi bir dil engeli olmaksızın iletişim kurabilmeli;
  - (2) adayın; bir lisans veya yetki tanzimi, temdidi veya yenilemesi amacıyla yetenek testine, yeterlilik kontrolüne veya yetkinlik değerlendirmesine girebilmesi için bu Talimatta öngörülen tüm nitelik, eğitim ve tecrübe gerekliliklerini karşıladığını teyit etmeli;
  - (3) adayı; eğitimi ve uçuş tecrübesi ile ilgili olarak eksik, tutarsız veya yanlış bilgiler vermesinin sonuçları hakkında bilgilendirmelidir.
- (b) Yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün tamamlanmasının ardından kontrol pilotu:
- (1) testin sonucunu adaya bildirmelidir. Adayın testten kısmen geçmesi veya başarısız olması durumunda kontrol pilotu, testte tümüyle başarılı oluncaya kadar yetkisinin imtiyazlarını kullanamayacağını adaya bildirmelidir. Kontrol pilotu ilave eğitim gerekliliklerini de belirtmeli ve adayın sonuçlara itiraz hakkına sahip olduğunu açıklamalıdır;
  - (2) Genel Müdürlük tarafından bu amaç doğrultusunda özel olarak yetkilendirilmiş olması koşuluyla, temdit veya yenileme için yeterlilik kontrolünden/yetkinlik değerlendirmesinden başarıyla geçmesi durumunda, adayın yetkisini yeni geçerlilik tarihi ile onaylamalıdır;
  - (3) adaya yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün imzalı kontrol sonuç formunu vermeli ve söz konusu formunkopyalarını Genel Müdürlüğe ve kontrol pilotu yetki belgesini tanzim etmiş olan yetkili otoriteye vakit geçirmeden sunmalıdır. Bu form aşağıdakileri içerecektir:
    - (i) kontrol pilotunun, adaydan tecrübesi ve eğitimi konusunda bilgi aldığını ve tecrübe ve öğrenimin bu Talimat kapsamındaki ilgili gerekliliklere uygun olduğuna dair beyan;
    - (ii) gerekli tüm manevraların ve egzersizlerin tatbik edildiği ve gerekli hallerde sözlü sınavının tamamladığını gösterir teyit. Varsa başarısız olunan konularda, kontrol pilotu bu değerlendirmeye ilişkin sebepleri kayıt altına alacaktır;
    - (iii) test, kontrol veya yetkinlik değerlendirmesinin sonucu,
    - (iv) adayın yetkili otoritesinin kontrol pilotu yetki belgesini düzenleyen otoriteden farklı olması durumunda, adayın yetkili otoritesinin ulusal prosedürlerini ve gerekliliklerini gözden geçirdiğini ve uyguladığını belirten beyanı,
    - (v) adayın yetenek testi, yeterlilik kontrolü veya yetkinlik değerlendirmelerinden sorumlu olan yetkili otoritenin kontrol pilotu yetki belgesini tanzim eden otoriteden farklı olması durumunda, imtiyazlarının kapsamını gösteren kontrol pilotu yetki belgesinin bir kopyası.
- (c) Kontrol pilotları icra edilen tüm yetenek testlerine, yeterlilik kontrollerine ve yetkinlik değerlendirmelerine ve bunların sonuçlarına ilişkin kayıtları beş yıl boyunca muhafaza ederler.
- (d) Kontrol pilotları, talep edilmesi halinde, kontrol pilotluğu yetki belgesinden sorumlu olan yetkili otoriteye veya adayın lisansından sorumlu olan yetkili otoriteye tüm kayıtları, raporları ve gözetim faaliyetleri için gereken diğer bilgileri sunarlar.

## FCL.1005.FE FE — İmtiyazlar ve koşullar

- (a) FE(A). Uçaklar için FE'nin imtiyazları aşağıdakileri icra etmektir:
- (1) kontrol pilotunun, en az 250 saatlik uçuş öğretmenliği tecrübesini içerecek şekilde, uçaklarda veya TMG'lerde pilot olarak en az 1,000 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması koşuluyla, PPL(A) tanzimine yönelik yetenek testleri ile tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar dışındaki tek pilotlu uçaklar için sınıf ve tip yetkilerine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
  - (2) kontrol pilotunun, en az 250 saatlik uçuş öğretmenliği tecrübesini içerecek şekilde, uçaklarda veya TMG'lerde pilot olarak en az 2,000 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması koşuluyla, CPL(A) tanzimine yönelik yetenek testleri ile tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar dışındaki tek pilotlu uçaklar için sınıf ve tip yetkilerine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
  - (3) kontrol pilotunun, en az 100 saatlik uçuş öğretmenliği tecrübesini içerecek şekilde, uçaklarda veya TMG'lerde pilot olarak en az 500 uçuş saatini tamamlamış olması koşuluyla LAPL(A)'ya yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
  - (4) kontrol pilotunun, dağ uçuşu yetkisi öğretmeni olarak gerçekleştirilmiş en az 500 kalkış ve iniş de dahil olmak üzere uçaklarda veya TMG'lerde pilot olarak en az 500 uçuş saatini tamamlamış olması koşuluyla dağ uçuşu yetkisinin tanzimine yönelik yetenek testleri;
  - (5) kontrol pilotunun, uçaklarda pilot olarak en az 1500 uçuş saatini tamamlamış olması ve FCL.1010.IRE(a)(2)'de yer alan şartları sağlaması koşuluyla EIR'lerin temdidini ve yenilemesine yönelik yeterlilik kontrolleri.
- (b) FE(H). Helikopterler için FE'nin imtiyazları aşağıdakileri icra etmektir:
- (1) kontrol pilotunun, en az 250 saatlik uçuş öğretmenliği tecrübesini de içerecek şekilde, helikopterlerde pilot olarak en az 1.000 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması koşuluyla, PPL(H) tanzimine yönelik yetenek testleri ile tek pilotlu tek motorlu helikopterler için PPL(H)'de yer alacak tip yetkilerine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
  - (2) kontrol pilotunun, en az 250 saatlik uçuş öğretmenliği tecrübesini de içerecek şekilde, helikopterlerde pilot olarak en az 2.000 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması koşuluyla, CPL(H) tanzimine yönelik yetenek testleri ile tek pilotlu tek motorlu helikopterler için CPL(H)'de yer alacak tip yetkilerine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
  - (3) kontrol pilotunun duruma bağlı olarak yukarıdaki (1) veya (2) bentlerinin gerekliliklerini tamamlamış olması ve CPL(H)'ye veya ATPL(H)'ye, gerektiği durumlarda ise ayrıca IR(H)'ye sahip olması koşuluyla, tek pilotlu çok motorlu helikopterler için PPL(H)'de veya CPL(H)'de yer alacak tip yetkilerine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
  - (4) kontrol pilotunun, en az 150 saatlik uçuş öğretmenliği tecrübesini de içerecek şekilde helikopterlerde pilot olarak en az 500 uçuş saatini tamamlamış olması koşuluyla LAPL(H)'ye yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
- (c) FE(As). Hava gemileri için FE'nin imtiyazları, kontrol pilotunun 100 saatlik uçuş eğitimi de dahil olmak üzere hava gemilerinde pilot olarak 500 uçuş saatini tamamlamış olması koşuluyla PPL(As) ve CPL(As) tanzimine yönelik yetenek testlerini ve ilgili hava gemisi tip yetkilerine yönelik yetenek testlerini ve yeterlilik kontrollerini icra etmektir.

## FCL.1010.FE FE — Ön koşullar

FE yetkisi için başvuran adayların:  
uygun hava aracı kategorisinde bir FI yetkisine sahip olmaları gerekmektedir.

## KISIM 3 — TİP YETKİSİ KONTROL PİLOTLARINA MAHSUS GEREKLİLİKLER — TRE

## FCL.1005.TRE TRE — İmtiyazlar ve koşullar

- (a) TRE(A) ve TRE(PL). Uçaklar ve dikey kalkışlı hava araçları için TRE'nin imtiyazları aşağıdakileri icra etmektir:
- (1) uygunluğuna göre uçaklar veya dikey kalkışlı hava araçları için ilk kez tanzim edilecek



- tip yetkilerine ilişkin yetenek testleri;
- (2) tip yetkilerinin ve IR'nin temdidine veya yenilemesine yönelik yeterlilik kontrolleri;
  - (3) ATPL(A) tanzimine yönelik yetenek testleri;
  - (4) kontrol pilotunun FCL.925'de öngörülen gereklilikleri karşılması koşuluyla, MPL tanzimine yönelik yetenek testleri;
  - (5) kontrol pilotunun TRE olarak en az 3 yıllık süreyi tamamlamış ve FCL.1015 (b) maddesine göre yetkinlik değerlendirmesine yönelik eğitim almış olması koşuluyla, ilgili hava aracı kategorisinde TRI veya SFI yetkilerinin tanzimine, temdidine veya yenilemesine yönelik yetkinlik değerlendirmesi.
- (b) TRE(H). TRE(H)'nin imtiyazları aşağıdakileri icra etmektir:
- (1) helikopter tip yetkilerinin tanzimine, temdidine veya yenilemesine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
  - (2) TRE(H)'nin geçerli bir IR(H)'ye sahip olması koşuluyla, IR temdidine veya yenilemesine yönelik yeterlilik kontrolleri;
  - (3) ATPL(H) tanzimine yönelik yetenek testleri;
  - (4) kontrol pilotunun TRE olarak en az 3 yıllık süreyi tamamlamış ve FCL.1015 (b) maddesine göre yetkinlik değerlendirmesine yönelik eğitim almış olması koşuluyla, TRI(H) veya SFI(H) yetkilerinin tanzimine, temdidine veya yenilemesine yönelik yetkinlik değerlendirmesi.

#### **FCL.1010.TRE TRE — Ön koşullar**

- (a) TRE(A) ve TRE(PL). Uçaklar ve dikey kalkışlı hava araçları için TRE yetkisi için başvuran adayların:
- (1) Çok pilotlu uçaklar veya dikey kalkışlı hava araçları için, en az 500 saati sorumlu pilot olarak gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, uygunluğuna göre çok pilotlu uçaklarda veya dikey kalkışlı hava araçlarında pilot olarak 1.500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
  - (2) Tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar için, en az 200 saati sorumlu pilot olarak gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, tek pilotlu uçaklarda pilot olarak 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
  - (3) CPL veya ATPL ve ilgili tip için TRI yetkisine sahip olmaları;
  - (4) İlk kez düzenlenecek TRE yetkisi için, ilgili tipte veya ilgili tipi temsil eden bir FSTD'de, TRI, FI veya SFI olarak en az 50 saatlik uçuş eğitimini vermiş olmaları gerekmektedir.
- (b) TRE(H). Helikopterler için TRE(H) yetkisi için başvuran adayların:
- (1) TRI(H) yetkisine veya tek pilotlu tek motorlu helikopterler bağlamında ilgili tip için geçerli bir FI(H) yetkisine sahip olmaları;
  - (2) ilk kez düzenlenecek TRE yetkisi için, ilgili tipte veya ilgili tipi temsil eden bir FSTD'de, TRI, FI veya SFI olarak en az 50 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmaları;
  - (3) çok pilotlu helikopterler için, bir CPL(H)'ye veya ATPL(H)'ye sahip olmaları ve en az 500 saati sorumlu pilot olarak gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak 1.500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
  - (4) tek pilotlu çok motorlu helikopterler için:
    - (i) en az 500 saati sorumlu pilot olarak gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, helikopterlerde pilot olarak 1.000 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
    - (ii) bir CPL(H)'ye veya ATPL(H)'ye ve uygulanabilirse geçerli IR(H)'ye sahip olmaları;
  - (5) tek pilotlu tek motorlu helikopterler için:
    - (i) en az 500 saati sorumlu pilot olarak gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, helikopterlerde pilot olarak 750 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
    - (ii) bir CPL(H)'ye veya ATPL(H)'ye sahip olmaları gerekir.
  - (6) TRE(H)'in imtiyazlarının kapsamı aynı helikopter tipinde tek pilotlu operasyonlardan çok pilotlu operasyon imtiyazlarına genişletilmeden önce, yetki sahibi
    - (i) aynı tip üzerinde çok pilotlu operasyonlarda en az 100 saati tamamlamış olmalı; veya
    - (ii) herhangi bir hava aracı kategorisinde çok pilotlu operasyonlarda en az 350 saati tamamlamış olmalıdır.

- (7) ilk kez çok pilotlu çok motorlu TRE yetkisine başvuran adaylar için, adayın aynı tipte çok motorlu bir helikopterde sorumlu pilot olarak 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması halinde, (b)(3) bendinde öngörülen, çok pilotlu helikopterlerde 1500 saatlik uçuş tecrübesi koşulunu yerine getirmiş sayılır.

#### KISIM 4 — SINIF YETKİSİ KONTROL PİLOTLARINA MAHSUS GEREKLİLİKLER — CRE

##### **FCL.1005.CRE CRE — İmtiyazlar**

CRE'nin imtiyazları tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar dışındaki tek pilotlu uçaklarda aşağıdakileri icra etmektir:

- (a) sınıf ve tip yetkileri tanzimine yönelik yetenek testleri;
- (b) aşağıdaki konulara yönelik yeterlilik kontrolleri:
- (1) sınıf ve tip yetkilerinin temdidi ve yenilemesi;
  - (2) uçak pilotu olarak en az 1500 saati tamamlamış olmaları ve IFR kapsamında en az 450 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları koşuluyla, IR'lerin temdidi;
  - (3) FCL.1010.IRE(a) maddesinde belirtilen şartları sağlamaları koşuluyla IR'lerin yenilenmesi ve uçaklarda pilot olarak en az 1500 saati tamamlamış olmaları ve FCL.1010.IRE(a)(2) maddesinde belirtilen şartları sağlamaları koşuluyla, EIR'lerin temdidi ve yenilemesi;
  - (4) CRE'nin aşağıdakileri tamamlamış olması koşuluyla BIR'lerin temdidi ve yenilemesi:
    - (i) Uçak pilotu olarak 1500 saatlik uçuş süresi;
    - (ii) IFR şartlar altında 450 saatlik uçuş süresi ve
- (c) LAPL(A) imtiyazlarının diğer uçak sınıf veya varyantlarına genişletilmesine yönelik yetenek testleri.

##### **FCL.1010.CRE CRE — Ön koşullar**

CRE yetkisi için başvuru yapanların:

- (a) tek pilot imtiyazları içeren bir CPL(A), MPL(A) veya ATPL(A)'ya sahip olması veya bu lisanslara geçmişte sahip olması ve geçerli PPL(A)'ya sahip olması;
- (b) ilgili sınıf veya tip için eğitim imtiyazları olan bir CRI veya FI yetkisine sahip olması;
- (c) uçaklarda pilot olarak 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması gerekir.

#### KISIM 5 — Aletli Uçuş Yetkisi kontrol pilotlarına mahsus gereklilikler — IRE

##### **FCL.1005.IRE IRE — İmtiyazlar**

Aletli uçuş yetkisi kontrol pilotu (IRE) yetkisi sahiplerinin imtiyazları, BIR'nin ve IR'nin tanzimine yönelik yetenek testlerini ve BIR'nin ve IR'nin temdidi veya yenilemesine yönelik yeterlilik kontrollerini icra etmektir.

##### **FCL.1010.IRE IRE — Ön koşullar**

- (a) IRE(A)  
Uçaklar için IRE yetkisine başvuran adayların bir IRI(A)'ya veya IR(A) için eğitim verme imtiyazı olan FI(A) yetkisine sahip olmaları ve aşağıdaki gereklilikleri karşılamaları gerekir:
- (1) uçaklarda pilot olarak 2.000 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak; ve
  - (2) 250 saati öğretmenlik uçuşu olmak üzere, IFR şartlar altında 450 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak.
- (b) IRE(H)  
Helikopterler için IRE yetkisine başvuran adayların bir IRI(H)'ye veya IR(H) için eğitim verme imtiyazı olan FI(H) yetkisine sahip olmaları ve aşağıdaki gereklilikleri karşılamaları gerekir:
- (1) helikopterlerde pilot olarak 2.000 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak; ve
  - (2) 200 saati öğretmen uçuşu olmak üzere, IFR şartlar altında helikopterlerde 300 saatlik aletli uçuş süresini tamamlamış olmak.

(c) IRE(As)

Hava gemileri için IRE yetkisine başvuran adayların bir IRI(As)'ye veya IR(As) için eğitim verme imtiyazı olan FI(As) yetkisine sahip olmaları ve aşağıdaki gereklilikleri karşılamaları gerekir:

- (1) hava gemilerinde pilot olarak 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak;
- (2) 50 saati öğretmen olarak tamamlanmış şekilde, hava gemilerinde 100 saatlik aletli uçuş süresini tamamlamış olmak.

KISIM 6 —SENTETİK UÇUŞ KONTROL PİLOTLARINA MAHSUS GEREKLİLİKLER — SFE

**FCL.1005.SFE SFE — İmtiyazlar ve koşullar**

(a) Uçaklar için SFE (SFE(A)) ve dikey kalkışlı hava araçları için SFE (SFE(PL))

Uçaklar veya dikey kalkışlı hava araçları için SFE'lerin imtiyazları, bir FFS'de veya (5) bendindeki değerlendirmeler için ilgili FSTD'de aşağıdakileri icra etmektir:

- (1) uygunluğuna göre uçaklar veya dikey kalkışlı hava araçları için tip yetkisinin tanzimi, temdidi veya yenilemesi için yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
- (2) son bir yıl içinde hava aracı tipinde, aletli uçuş yetkisini de içeren bir yeterlilik kontrolünü başarıyla tamamlamış olması şartıyla, bir tip yetkisinin temdit veya yenilemesi ile birleştirilmesi halinde aletli uçuş yetkisinin temdit veya yenilemesine yönelik yeterlilik kontrolleri,
- (3) ATPL(A) tanzimine yönelik yetenek testleri;
- (4) FCL.925 maddesinde belirtilen şartları karşılamaları koşuluyla, MPL tanzimine yönelik yetenek testleri; ve
- (5) SFE(A) olarak en az 3 yılı tamamlamış olmaları ve FCL.1015(b) maddesi uyarınca yetkinlik değerlendirmesine yönelik eğitim almış olmaları şartıyla, ilgili hava aracı kategorisinde SFI yetkisinin tanzimi, temdidi veya yenilemesine yönelik yetkinlik değerlendirmeleri.

(b) Helikopterler için SFE (SFE(H))

SFE(H)'nin imtiyazları, bir FFS'de veya (4) bendindeki değerlendirme için ilgili FSTD'de aşağıdakileri icra etmektir:

- (1) tip yetkilerinin tanzimine, temdidine veya yenilemesine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
- (2) son bir yıl içinde hava aracı tipinde, aletli uçuş yetkisini de içeren bir yeterlilik kontrolünü başarıyla tamamlamış olması şartıyla, bir tip yetkisinin temdit veya yenilemesi ile birleştirilmesi halinde aletli uçuş yetkisinin temdit veya yenilemesine yönelik yeterlilik kontrolleri;
- (3) ATPL(H) tanzimine yönelik yetenek testleri; ve
- (4) SFE(H) olarak en az 3 yılı tamamlamış olmaları ve FCL.1015(b) maddesi uyarınca yetkinlik değerlendirmesine yönelik eğitim almış olmaları şartıyla, ilgili hava aracı kategorisinde SFI(H) yetkisinin tanzimi, temdidi veya yenilemesine yönelik yetkinlik değerlendirmeleri.

**FCL.1010.SFE SFE — Ön koşullar**

(a) SFE(A)

SFE(A) yetkisi için başvuru yapanlar aşağıdaki şartların tümünü yerine getirmelidir:

- (1) çok pilotlu uçaklarda:
  - (i) ATPL(A) ve tip yetkisi sahibi olmak veya olmuş olmak;
  - (ii) ilgili uçak tipinde SFI(A) yetkisine sahip olmak; ve
  - (iii) çok pilotlu uçaklarda pilot olarak en az 1500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak;
- (2) tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklarda:
  - (i) CPL(A) veya ATPL(A) ve tip yetkisine sahip olmak veya sahip olmuş olmak;
  - (ii) ilgili uçak sınıfı veya tipi için SFI(A) yetkisine sahip olmak; ve
  - (iii) tek pilotlu uçaklarda pilot olarak en az 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak;

- (3) ilk kez tanzim edilecek SFE yetkisi için, ilgili tipte TRI(A) veya SFI(A) olarak en az 50 saatlik sentetik uçuş eğitimini tamamlamış olmaları gerekmektedir.
- (b) SFE(H)  
SFE(H) yetkisi için başvuru yapanlar aşağıdaki şartların tümünü yerine getirmelidir:
- (1) ilgili helikopter tipinde bir ATPL(H) ve tip yetkisine sahip olmak veya sahip olmuş olmak;
  - (2) ilgili helikopter tipinde SFI(H) yetkisine sahip olmak;
  - (3) çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak en az 1.000 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak;
  - (4) çok pilotlu operasyonlarda tek pilotlu helikopterlerde herhangi bir hava aracı kategorisinde en az 350 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak;
  - (5) ilk kez tanzim edilecek SFE yetkisi için, ilgili tipte TRI(H) veya SFI(H) olarak en az 50 saatlik sentetik uçuş eğitimini tamamlamış olmak.

## KISIM 7 — UÇUŞ ÖĞRETMENİ KONTROL PİLOTUNA MAHSUS GEREKLİLİKLER — FIE

### FCL.1005.FIE FIE — İmtiyazlar ve koşullar

- (a) FIE(A). Uçaklar için FIE'nin imtiyazları, ilgili öğretmenlik yetkisine sahip olmak koşuluyla, tek pilotlu uçaklarda FI(A), CRI(A), IRI(A) ve TRI(A) yetkilerinin tanzimine, temdidine veya yenilemesine yönelik yetkinlik değerlendirmesi icra etmektir.
- (b) FIE(H). Helikopterler için FIE'nin imtiyazları, ilgili öğretmenlik yetkisine sahip olmak koşuluyla, tek pilotlu helikopterlerde FI(H), CRI(H), IRI(H) ve TRI(H) yetkilerinin tanzimine, temdidine veya yenilemesine yönelik yetkinlik değerlendirmesi icra etmektir.
- (c) FIE(As). Hava gemileri için FIE'nin imtiyazları, ilgili öğretmenlik yetkisine sahip olmak koşuluyla, hava gemilerinde öğretmenlik yetkilerinin tanzimine, temdidine veya yenilemesine yönelik yetkinlik değerlendirmesi icra etmektir.

### FCL.1010.FIE FIE — Ön koşullar

- (a) FIE(A). Uçaklar için FIE yetkisine başvuran adayların yetkinlik değerlendirmesi yapmak için:
  - (1) ilgili öğretmenlik yetkisine sahip olmaları;
  - (2) uçaklarda veya TMG'lerde pilot olarak 2.000 saat uçuş süresini tamamlamış olmaları; ve
  - (3) öğretmenlik yetkisi için başvuran adaylara en az 100 saatlik uçuş öğretmenliği eğitimi vermiş olmaları gerekir.
- (b) FIE(H). Helikopterler için FIE yetkisine başvuran adayların:
  - (1) ilgili öğretmenlik yetkisine sahip olmaları;
  - (2) helikopterlerde pilot olarak en az 2.000 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
  - (3) öğretmenlik yetkisi için başvuran adaylara en az 100 saatlik uçuş öğretmenliği eğitimi vermiş olması gerekir.
- (c) FIE(As). Hava gemileri için FIE yetkisine başvuran adayların:
  - (1) hava gemilerinde pilot olarak en az 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
  - (2) FI(AS) yetkisi için başvuran adaylara en az 20 saatlik uçuş öğretmenliği eğitimi vermiş olmaları;
  - (3) ilgili öğretmenlik yetkisine sahip olmaları gerekmektedir.

**Teorik bilginin kredilendirilmesi****A. AYNI VEYA BAŞKA BİR HAVA ARACI KATEGORİSİNDE TEORİK BİLGİNİN KREDİLENDİRİLMESİ — KÖPRÜ EĞİTİMİ VE SINAV GEREKLİLİKLERİ****1. LAPL ve PPL**

- 1.1. LAPL tanzimi için, farklı bir hava aracı kategorisinde LAPL sahibi olan adaylar FCL.120(a) maddesinde öngörülen ortak konulara ilişkin teorik bilgi gereklilikleri bakımından tam olarak kredilendirilir.
- 1.2. LAPL veya PPL tanzimi için, başka bir hava aracı kategorisinde PPL, CPL veya ATPL sahipleri, FCL.215(a) maddesinde öngörülen ortak konulara ilişkin teorik bilgi gereklilikleri bakımından kredilendirilir. Bu kredilendirme aynı zamanda, SHT-BFCL'e uygun olarak tanzim edilmiş bir BPL'ye sahip veya SHT-SFCL'e uygun olarak tanzim edilmiş bir SPL'ye sahip olup LAPL veya PPL için başvuru yapanlara da uygulanır ancak "seyrüsefer" dersi kredilendirilmez.
- 1.3. PPL tanzimine yönelik olarak, aynı hava aracı kategorisinde bir LAPL sahibi, teorik bilgi eğitimi ve sınavı gereklilikleri doğrultusunda tam olarak kredilendirilir.
- 1.4. 1.2 bendi hükümlerine bakılmaksızın, LAPL(A) tanzimi için, SHT-SFCL'ye uygun olarak tanzim edilmiş ve TMG'leri uçuşta bulunan bir SPL sahibi, FCL.135.A(a)(2) maddesi uyarınca tek motor pistonlu kara uçakları için yeterli düzeyde teorik bilgiye sahip olduğunu göstermelidir.

**2. CPL**

- 2.1. CPL için başvuran ve farklı bir hava aracı kategorisinde CPL sahibi olan adayların, farklı hava aracı kategorilerinin CPL ders müfredatındaki farklılıklara yönelik olarak bir ATO'da onaylı bir kursta köprü teorik bilgi eğitimi almaları gerekir.
- 2.2. Adayın başvurduğu hava aracı kategorisinde aşağıdaki konularda, bu Talimat'ta öngörülen teorik bilgi sınavlarını geçmesi gerekir:  
021 – Hava aracı genel bilgisi: gövde ve sistemler, elektrik, motor, acil durum ekipmanı;  
022 – Hava aracı genel bilgisi: aletler;  
032 – Performans (uçak) / 034 Performans (helikopter);  
070 – Operasyon usulleri; ve  
080 – Uçuş prensipleri.
- 2.3. Bir hava aracı kategorisinde IR teorik sınavlardan geçmiş ve aynı hava aracı kategorisinde CPL tanzimi için başvuru yapanlar, IR eğitim kursunu bu Talimat'ın Ek 1.6, Kısım Aa'sı uyarınca tamamlamadıkları sürece, insan performansı ve meteoroloji derslerindeki teorik bilgi gereklilikleri doğrultusunda kredilendirilirler.
- 2.4. Bir hava aracı kategorisinde IR'nın veya EIR'nın ilgili teorik bilgi sınavlarını geçmiş ve aynı hava aracı kategorisinde CPL için başvuru yapanlar, haberleşme dersindeki teorik bilgi gereklilikleri doğrultusunda kredilendirilirler.

**3. ATPL**

- 3.1. ATPL için başvuran ve farklı bir hava aracı kategorisinde ATPL sahibi olan adayların, farklı hava aracı kategorilerinin ATPL ders müfredatındaki farklılıklarına yönelik olarak bir ATO'da onaylı bir kursta köprü teorik bilgi eğitimi almaları gerekir.
- 3.2. Adayın başvurduğu hava aracı kategorisinde aşağıdaki derslerde, bu Talimatta öngörülen teorik bilgi sınavlarını geçmesi gerekir:  
021 - Hava aracı genel bilgisi: gövde ve sistemler, elektrik, motor, acil durum ekipmanı,  
022 - Hava aracı genel bilgisi: aletler,  
032 – Performans (uçak) / 034 Performans (helikopter),  
070 – Operasyon usulleri,  
080 – Uçuş prensipleri.

- 3.3. CPL(A) için ilgili teorik sınavlardan geçmiş ve ATPL(A) müracaatında bulunan aday, “haberleşme” dersindeki teorik bilgi gereklilikleri doğrultusunda kredilendirilir.
- 3.4. CPL(H) için ilgili teorik sınavlardan geçmiş ve ATPL(H) müracaatında bulunan aday, aşağıdaki derslerin teorik bilgi gereklilikleri doğrultusunda kredilendirilir:
- Hava hukuku;
  - Uçuş prensipleri (helikopter) ve
  - Haberleşme.
- 3.5. IR(A) için ilgili teorik sınavlardan geçmiş ve ATPL(A) müracaatında bulunan aday, “haberleşme” dersindeki teorik bilgi gereklilikleri doğrultusunda kredilendirilir.
- 3.6. CPL(H) için ilgili teorik sınavlardan geçmiş ve IR(H) imtiyazı olan ATPL(H) müracaatında bulunan aday, aşağıdaki derslerin teorik bilgi gereklilikleri doğrultusunda kredilendirilir:
- Uçuş prensipleri (helikopter),
  - Haberleşme.

#### **4. IR**

- 4.1. Aynı hava aracı kategorisinde CPL için ilgili teorik sınavlardan geçmiş IR veya BIR müracaatında bulunan aday, aşağıdaki konulardaki teorik bilgi gereklilikleri doğrultusunda kredilendirilir:
- İnsan Performansı,
  - Meteoroloji,
  - Haberleşme.
- 4.2. ATPL(H) VFR için ilgili teorik sınavlardan geçmiş ve IR(H) müracaatında bulunan adayın aşağıdaki sınav konularından geçmesi gerekir:
- Hava hukuku,
  - Uçuş planlaması ve uçuş izleme,
  - Radyo seyrüsefer.

## Ek 1.79

## Dil Yeterliliği Derecelendirme Cetveli — Uzman, ileri ve operasyonel seviye

Seviye	Telaffuz	Yapı	Kelime hazinesi	Akıcılık	Anlama	Etkileşim
<b>Uzman (Seviye 6)</b>	Telaffuz, vurgu, ritim ve tonlama ilk dilden veya bölgesel farklılıktan etkilenenmiş olmakla birlikte, hemen hemen hiç bir zaman anlaşılmaz etkileşime sebebiyet vermez.	Temel ve karmaşık gramatik yapılar ve cümle kalıpları sürekli olarak iyi bir şekilde kontrol edilir.	Kelime hazinesi ve tutarlılığı aşına olunan ve olunmayan çok çeşitli konularda etkili bir şekilde iletişim kurulması için yeterlidir. Kelime hazinesi deyimsel ve inceleklidir ve teknik terminolojiyi içermektedir.	Doğal ve zahmetsiz bir şekilde uzun süre konuşabilir. Konuşmanın akışını, belirli bir noktanın vurgulanması vb. amaçlarla biçimsel etki yaratmak amacı ile değiştirebilir. Doğru anlatım imleçlerini ve bağlaçları doğal bir şekilde kullanabilir.	Anlama, hemen hemen tüm bağlamlarda kusursuzdur ve dilsel ve kültürel incelikleri de içermektedir.	Hemen hemen her türlü durumda kolaylıkla etkileşimde bulunabilmektedir. Sözlü ve sözsüz olarak verilmek istenilen mesajlara karşı hassastır ve bu mesajlara uygun bir şekilde cevap verebilmektedir.
<b>İleri (Seviye 5)</b>	Telaffuz, vurgu, ritim ve tonlama ilk dilden veya bölgesel farklılıktan etkilenmiş olmakla birlikte nadiren anlaşılmaz etkileşime sebebiyet verir.	Temel gramatik yapılar ve cümle kalıpları sürekli olarak iyi bir şekilde kontrol edilir. Karmaşık yapıları kullanma teşebbüsünde bulunmakla birlikte bu tür kullanımlarda anlamı bozan hatalar yapabilmektedir.	Kelime hazinesi ve tutarlılığı yaygın, sade ve iş ile ilgili konularda etkili bir şekilde iletişim kurulması için yeterlidir. Aynı anlamı taşıyan farklı sözcükler veya ifadeler sürekli ve başarılı bir şekilde kullanılmaktadır. Kelime hazinesi zaman zaman deyimseldir.	Aşına olduğu konularda nispeten kolay bir şekilde uzun süre konuşabilir ancak konuşmanın akışını biçimsel etki yaratmak amacı ile değiştiremez. Anlatım imleçlerini ve bağlaçları doğru bir şekilde kullanılabilir.	Anlama, konuşmacı kullanılan dile veya karşılaşılan duruma ilişkin bir karışıklıkla karşılaştığında veya olaylar beklenmedik bir seyir izlediğinde, ortak, somut ve iş ile ilgili konularda kusursuzdur. Çeşitli ağzları (lehçe veya aksan) ve teknik terminolojiyi anlayabilmektedir.	Yanıtlar hızlı, uygun ve bilgilendiricidir. Konuşmacı/dinleyici ilişkisini etkin bir şekilde sürdürebilmektedir.
<b>Operasyonel (Seviye 4)</b>	Telaffuz, vurgu, ritim ve tonlama ilk dilden veya bölgesel farklılıktan etkilenmektedir, ancak sadece bazı durumlarda anlaşılmaz etkileşime sebebiyet verir.	Temel gramatik yapılar ve cümle kalıpları yaratıcı bir şekilde kullanılabilir ve genel olarak iyi bir şekilde kontrol edilir. Bilhassa alışılmadık veya beklenmedik durumlarda hatalar oluşabilir, ancak bu hatalar anlam açısından nadiren problem çıkarır.	Kelime hazinesi ve tutarlılığı genel olarak yaygın, sade ve iş ile ilgili konularda etkili bir şekilde iletişim kurulması için yeterlidir. Bilhassa alışılmadık veya beklenmedik durumlarda kelime hazinesi eksik olduğunda başarılı bir şekilde başka sözcükler ile açıklamalar yapılabilir.	Uygun bir tarzda dil esnek olarak kullanılır. Tekrarlanmış veya formüle dayalı konuşmadan spontane etkileşime geçiş sırasında duruma bağlı olarak bir akıcılık kaybı oluşabilir, ancak bu etkili iletişime engel teşkil etmez. Anlatım imleçleri ve bağlaçları sınırlı bir şekilde kullanılabilir. İmlalar dikkat dağıtıcı değildir.	Anlama, kullanılan aksan veya ağız uluslararası kullanıcı camiası için yeterli ölçüde anlaşılır olduğunda ortak, somut ve iş ile ilgili konularda en doğru seviyede olur. Konuşmacı dilsel veya duruma bağlı bir karmaşıklık veya beklenmedik bir olayın ortaya çıkması ile karşılaştığında anlama yavaşlayabilir veya netleştirme gerektirebilir.	Yanıtlar genel olarak hızlı, uygun ve bilgilendiricidir. Beklenmedik olayların ortaya çıkmasında dahi bilgi alışverişi başlatır ve devam ettirir. Kontrol ederek, teyit ederek ve netleştirerek belirgin yanlış anlamalar ile yeterli ölçüde başa çıkabilir.

## Ek 1.3

### CPL ve ATPL tanzimine yönelik eğitim kursları

1. Bu Ek'te, IR ile birlikte veya IR olmaksızın, CPL ve ATPL tanzimine yönelik çeşitli tipteki eğitim kurslarına yönelik gereklilikler açıklanmaktadır.
2. Bir eğitim kursu esnasında başka bir ATO'ya geçiş yapmak isteyen bir aday, göreceği ilave eğitim saatlerinin değerlendirilmesi için Genel Müdürlüğe başvuracaktır.

#### A. ATP entegre kursu — Uçaklar

##### GENEL

1. ATP(A) entegre kursunun amacı, pilotları ticari hava taşımacılığındaki çok pilotlu, çok motorlu uçaklarda ikinci pilot olarak görev yapabilecek düzeyde eğitmek ve CPL(A)/IR alabilmelerini sağlamaktır.
2. ATP(A) entegre kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek süreli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekir.
3. Ab-initio adaylar veya Chicago Konvansiyonu Ek 1'e göre düzenlenmiş PPL(A) veya PPL(H) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilir. Eğer aday PPL(A) veya PPL(H) sahibi ise; kurs öncesi yapılan uçuş süresinin %50'si, en fazla 40 saate kadar veya uçakla gece uçuş yetkisi varsa 45 saate kadar kredilendirilebilir, bu sürenin azami 20 saati çift kumanda uçuş eğitimi gerekliliği bakımından kredilendirilebilir.
4. Kurs aşağıdakilerden oluşur:
  - (a) ATPL(A) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi;
  - (b) görerek ve aletli uçuş eğitimi,
  - (c) çok pilotlu uçakların operasyonuna yönelik MCC eğitimi.
  - (d) başvuru yapanların, ATP entegre kursuna başlamadan önce UPRT eğitim kursunu tamamlamamış olmaları halinde, FCL.745.A'ya uygun UPRT;
5. ATP(A) kursunun tümünü tamamlayamayan veya başarısız olan aday, ilgili gereklilikler karşılanıyorsa daha düşük ayrıcalıklara sahip bir lisansa yönelik teorik bilgi sınavına ve yetenek testine girmek veya IR tanzimi için Genel Müdürlüğe başvurabilir.

##### TEORİK BİLGİ

6. ATP(A) teorik bilgi kursu en az 750 saatlik eğitimden oluşur.
- 7.1. MCC kursu, en az 25 saatlik teorik bilgi eğitimi ve alıştırmalarından oluşur.
- 7.2. UPRT'de teorik bilgi eğitimi FCL.745.A'ya uygun olarak gerçekleştirilir.

##### TEORİK BİLGİ SINAVI

8. Aday, ATPL(A) sahibine tanınan imtiyazlara uygun teorik bilgi seviyesine sahip olduğunu göstermelidir.

##### UÇUŞ EĞİTİMİ

9. Tip yetkisi eğitimini içermeyen uçuş eğitimi, tüm gelişim testlerini içeren ve en fazla 55 saati aletli yer süresi olabilecek şekilde toplam en az 195 saat olmalıdır. Aday, bu 195 saatte en az aşağıdakileri tamamlamış olmalıdır;
  - (a) en fazla 55 saati aletli yer süresi olabilecek 95 saat çift kumanda eğitimi.
  - (b) En fazla 55 saati SPIC olarak gerçekleştirilecek 70 saatlik PIC uçuş. SPIC olarak gerçekleştirilen aletli uçuş süresinin en fazla 20 saati PIC olarak gerçekleştirilen uçuş süresine sayılabilir.
  - (c) kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı en az 540 km (300 NM)'lik bir VFR seyrüsefer uçuşunu da içeren, PIC olarak 50 saatlik seyrüsefer uçuşu; ve
  - (d) en az 1 saati seyrüsefer uçuşu olmak üzere en az 3 saat çift kumanda eğitimi ve 5 yalnız kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu inişi içeren gece şartlarında gerçekleştirilmiş 5 saatlik uçak uçuş süresi.
  - (e) FCL.745.A'ya uygun UPRT uçuş eğitimi;
  - (f) en az aşağıdakileri içeren 115 saat aletli uçuş süresi:
    - (1) SPIC olarak 20 saat uçuş;
    - (2) FFS'de veya FNPT II'de gerçekleştirilebilecek 15 saatlik MCC eğitimi;



- (3) 50 saatlik aletli uçuş süresi, bu sürenin en fazla,
  - (i) 25 saati bir FNPT I'de aletli yer süresi; veya
  - (ii) 40 saati bir FNPT II'de, FTD 2'de veya FFS'de aletli yer süresi olabilir ancak bu sürenin azami 10 saati bir FNPT I'de gerçekleştirilebilir.

BİR'ye veya Temel Aletli Uçuş Modülü kurs tamamlama sertifikasına sahip olan adaylar, gerekli aletli eğitim süresi bakımından 10 saate kadar kredilendirilebilir. BITD'de tamamlanan süre kredilendirilemez;

- (g) aşağıdaki özellikleri taşıyan bir uçakta 5 saat uçuş:
  - (1) En az dört kişi taşımaya sertifikalı; ve
  - (2) Değişken hatve açılı pervanesi ve içeri alınabilir iniş takımı bulunan.

#### YETENEK TESTİ

10. İlgili uçuş eğitimini tamamlayan adaylar, tek motorlu veya çok motorlu bir uçakta CPL(A) yetenek testine, çok motorlu bir uçakta da IR yetenek testine girecektir.

### B. ATP modüler kursu — Uçaklar

1. Modüler ATPL(A) kursunda teorik bilgi eğitimini tamamlayan adaylar:
  - (a) Chicago Konvansiyonu Ek 1'e uygun olarak tanzim edilmiş en az PPL(A) sahibi olması ve en az aşağıda belirtilen sürelerde teorik bilgi eğitimlerinin tamamlanması gerekir:
    - (1) PPL(A) sahibi adaylar 650 saat;
    - (2) CPL(A) sahibi adaylar 400 saat;
    - (3) IR(A) sahibi adaylar 500 saat;
    - (4) CPL(A) ve IR(A) sahibi adaylar 250 saat.

Teorik bilgi eğitimi, ATPL(A) yetenek testine girilmeden önce tamamlanmalıdır.

### C. CPL/IR entegre kursu — Uçaklar

#### GENEL

1. CPL(A)/IR entegre kursunun amacı; ticari hava taşımacılığında tek pilotlu tek motorlu veya çok motorlu uçakları uçurabilecek yeterlilikte pilotlar yetiştirmek ve CPL(A)/IR almalarını sağlamaktır.
2. CPL(A)/IR entegre kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekir.
3. Ab-initio veya Chicago Konvansiyonu Ek 1'e göre düzenlenmiş PPL(A) veya PPL(H) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilir. Eğer aday PPL(A) veya PPL(H) sahibi ise; kurs öncesi yapılan uçuş süresinin %50'si, en fazla 40 saate kadar veya uçakla gece uçuş yetkisi varsa 45 saate kadar kredilendirilebilir, bu sürenin azami 20 saati çift kumanda uçuş eğitimi gerekliliği bakımından kredilendirilebilir.
4. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
  - (a) CPL(A) ve (IR) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi,
  - (b) görerek ve aletli uçuş eğitimi.
5. CPL/IR(A) kursunun tümünü tamamlayamayan veya başarısız olan aday, ilgili gereklilikler karşılanıyorsa daha düşük ayrıcalıklara sahip bir lisansa yönelik teorik bilgi sınavına ve yetenek testine girmek veya IR tanzimi için Genel Müdürlüğe başvurabilir.

#### TEORİK BİLGİ

6. CPL(A)/IR teorik bilgi kursu en az 500 saatlik eğitimden oluşur.

#### TEORİK BİLGİ SINAVI

7. Aday, CPL(A) ve IR sahiplerine tanınan imtiyazlara uygun teorik bilgi seviyesine sahip olduğunu göstermelidir.

#### UÇUŞ EĞİTİMİ

8. Tip yetkisi eğitimini içermeyen uçuş eğitimi, tüm gelişim testlerini içeren ve en fazla 40 saati aletli yer süresi olabilecek şekilde en az 180 saat olmalıdır. Aday, bu 180 saatte en az aşağıdakileri tamamlamış olmalıdır;
  - (a) En fazla 40 saati aletli yer süresi olabilecek 80 saat çift kumanda eğitimi;

- (b) En fazla 55 saati SPIC olabilen 70 saat PIC uçuş. SPIC olarak gerçekleştirilen aletli uçuş süresinin en fazla 20 saati PIC uçuş süresine sayılabilir;
- (c) Kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı en az 540 km (300 NM)'lik bir VFR seyrüsefer uçuşunu da içeren, PIC olarak 50 saatlik seyrüsefer uçuş süresi;
- (d) En az 1 saati seyrüsefer uçuşu olmak üzere en az 3 saat çift kumanda eğitimi ve 5 yalnız kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu inişi içeren gece şartlarında gerçekleştirilmiş 5 saatlik uçuş süresi.
- (e) En az aşağıdakileri içeren 100 saat aletli uçuş süresini tamamlamalıdır:
- (1) SPIC olarak 20 saat uçuş;
- (2) 50 saatlik aletli uçuş süresi, bu sürenin en fazla,
- (i) 25 saati bir FNPT I'de aletli yer süresi; veya
- (ii) 40 saati bir FNPT II'de, FTD 2 'de veya FFS'de aletli yer süresi olabilir, ancak bu sürenin azami 10 saati bir FNPT I'de gerçekleştirilebilir.
- BİR'ye veya Temel Aletli Uçuş Modülü kurs tamamlama sertifikasına sahip olan adaylar, gerekli aletli eğitim süresi bakımından 10 saate kadar kredilendirilebilir. BITD'de tamamlanan süre kredilendirilemez; ve
- (f) En az dört kişi taşımaya sertifikalı ve değişken hatve açılı pervanesi ve içeri alınabilir iniş takımı bulunan bir uçakta 5 saatlik uçuş.

#### YETENEK TESTLERİ

10. Uçuş eğitimini tamamlayan adaylar, çok motorlu veya tek motorlu uçakta CPL(A) yetenek testine ve IR yetenek testine girecektir.

### D. CPL entegre kursu — Uçaklar

#### GENEL

1. CPL(A) entegre kursunun amacı, pilotların CPL(A) tanzimi için gerekli yeterlilik düzeyine erişmesini sağlayacak eğitimi vermektir.
2. CPL(A) entegre kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek süreli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekir.
3. Ab-initio veya Chicago Konvansiyonu Ek 1'e göre düzenlenmiş PPL(A) veya PPL(H) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilir. Eğer aday PPL(A) veya PPL(H) sahibi ise; kurs öncesi yapılan uçuş süresinin %50'si, en fazla 40 saate kadar veya uçakla gece uçuş yetkisi varsa 45 saate kadar kredilendirilebilir, bu sürenin azami 20 saati çift kumanda uçuş eğitimi gerekliliği bakımından kredilendirilebilir.
4. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
- (a) CPL(A) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi,
- (b) görerek ve aletli uçuş eğitimi.
5. CPL(A) kursunun tümünü tamamlayamayan veya başarısız olan aday, ilgili gereklilikler karşılanıyorsa daha düşük ayrıcalıklara sahip bir lisansa yönelik teorik bilgi sınavına ve yetenek testine girmek için Genel Müdürlüğe başvurabilir.

#### TEORİK BİLGİ

6. CPL(A) teorik bilgi kursu en az 350 saatlik eğitimden oluşur.

#### TEORİK BİLGİ SINAVI

7. Aday, CPL(A) sahibine tanınan imtiyazlara uygun teorik bilgi seviyesine sahip olduğunu göstermelidir.

#### UÇUŞ EĞİTİMİ

8. Tip yetkisi eğitimini içermeyen uçuş eğitimi, tüm gelişim testlerini içeren ve en fazla 5 saati aletli yer süresi olabilecek şekilde toplam en az 150 saat olmalıdır. Aday, bu 150 saatte en az aşağıdakileri tamamlamış olmalıdır;
- (a) en fazla 5 saati aletli yer süresi olabilecek 80 saat çift kumanda eğitimi;
- (b) en fazla 55 saati SPIC olabilecek 70 saat PIC uçuş;
- (c) kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı en az 540 km (300 NM)'lik bir VFR seyrüsefer uçuşunu da içeren, PIC olarak 20 saatlik seyrüsefer uçuşu;
- (d) en az 1 saati seyrüsefer uçuşu olmak üzere en az 3 saat çift kumanda eğitimi ve 5 yalnız kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu inişi içeren gece şartlarında gerçekleştirilmiş 5 saatlik uçak

- uçuş süresi;
- (e) En fazla 5 saati FNPT I'de, FTD 2'de, FNPT II'de veya FFS'de gerçekleştirilebilecek 10 saat aletli uçuş eğitimi. BIR'ye veya Temel Aletli Uçuş Modülü kurs tamamlama sertifikasına sahip olan adaylar, gerekli aletli eğitim süresi bakımından 10 saate kadar kredilendirilebilir. BITD'de tamamlanan süre kredilendirilemez;
- (f) en az dört kişi taşımaya sertifikalı ve değişken hatve açılı pervanesi ve içeri alınabilir iniş takımı bulunan bir uçakta 5 saatlik uçuş.

#### YETENEK TESTİ

9. Uçuş eğitimini tamamlayan adaylar, tek motorlu veya çok motorlu uçakta CPL(A) yetenek testine girecektir.

### E. CPL modüler kursu — Uçaklar

#### GENEL

- CPL(A) modüler kursunun amacı; PPL(A) sahiplerine, CPL(A) tanzimine yönelik gerekli eğitimi vermektir.
- CPL(A) modüler kursuna başlamadan önce aday, Chicago Konvansiyonu Ek 1'e göre düzenlenmiş PPL(A) sahibi olmalıdır.
- Uçuş eğitimine başlamadan önce adayda şu özellikler aranır:
  - 150 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmalıdır. Bu sürenin 50 saati uçaklarda PIC olarak gerçekleştirilmiş olmalı ve bunun da 10 saati seyrüsefer uçuşu olmalıdır. Uçaklarda PIC olarak 50 saatlik uçuş süresi gerekliliği haricinde, 150 saatlik uçak uçuş süresinden azami olarak diğer hava aracı kategorilerinde gerçekleştirilen aşağıdaki süreler düşülebilir:
    - başvuru sahibinin PPL(H)'ye sahip olması durumunda helikopterde 20 saat PIC;
    - başvuru sahibinin CPL(H)'ye sahip olması durumunda helikopterde 50 saat PIC;
    - TMG veya planörlerde 10 saat PIC;
    - başvuru sahibinin PPL(As)'ye sahip olması durumunda hava gemilerinde 20 saat PIC;
    - başvuru sahibinin CPL(As)'ye sahip olması durumunda hava gemilerinde 50 saat PIC;
  - yetenek testinde çok motorlu bir uçağın kullanılacak olması durumunda, Alt Bölüm H uyarınca çok motorlu uçaklar için sınıf veya tip yetkisi tanziminin ön koşullarını yerine getirmiş olmak.
- CPL(A) modüler kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekir. Teorik bilgi eğitimi, sadece teorik bilgi eğitimi veren bir ATO tarafından verilebilir.
- Kurs aşağıdakilerden oluşur:
  - CPL(A) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi,
  - Görerek ve aletli uçuş eğitimi.

#### TEORİK BİLGİ

6. CPL(A) teorik bilgi kursu en az 250 saatlik eğitimden oluşur.

#### TEORİK BİLGİ SINAVI

7. Aday, CPL(A) sahibine tanınan imtiyazlara uygun teorik bilgi seviyesine sahip olduğunu göstermelidir.

#### UÇUŞ EĞİTİMİ

- IR sahibi olmayan adaylar en az 25 saat çift kumanda eğitimi alacaktır; bunun 10 saati alet eğitimi olmalı, bunun da en fazla 5 saati BITD'de, FNPT I veya II'de, FTD 2'de veya FFS'de gerçekleştirilebilecek aletli yer eğitimi olabilir.
- Geçerli IR(A) sahipleri çift kumanda alet eğitim süresi açısından tam olarak kredilendirilirler. Geçerli IR(H) sahipleri çift kumanda alet eğitimi açısından 5 saate kadar kredilendirilebilirler; bu durumda en az 5 saat çift kumanda alet eğitim süresi uçakta tamamlanmalıdır. BIR'ye veya Temel Aletli Uçuş Modülü Kurs Tamamlama Sertifikasına sahip olan adaylar, gerekli aletli eğitim süresi bakımından 10 saate kadar kredilendirilebilir.
- (a) Geçerli IR sahibi adaylar, en az 15 saat çift kumanda görerek uçuş eğitimi alacaklardır.

- (b) Uçaklar için gece uçuş yetkisine sahip olmayan adaylar ilave olarak, en az 1 saati seyrüsefer uçuşu olmak üzere en az 3 saat çift kumanda eğitimi ve 5 yalnız kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu inişi içeren gece şartlarında gerçekleştirilmiş 5 saatlik uçak uçuş süresini tamamlamalıdır.
11. En az dört kişi taşımaya sertifikalı ve değişken hatve açılı pervanesi ve içeri alınabilir iniş takımı bulunan bir uçakta en az 5 saatlik uçuş eğitimini tamamlamalıdır.

#### TECRÜBE

12. CPL(A) için başvuran adayın en az 200 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması gerekir. Bu 200 saat en az:
- (a) PIC olarak 100 saatlik seyrüsefer uçuş süresini kapsamaludur; bunun 20 saati PIC olarak tamamlanmış seyrüsefer uçuşu olmalı ve kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı en az 540 km (300 NM)'lik bir VFR seyrüsefer uçuşunu içermelidir;
- (b) en az 1 saati seyrüsefer uçuşu olmak üzere en az 3 saat çift kumanda eğitimi ve 5 yalnız kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu inişi içeren gece şartlarında gerçekleştirilmiş 5 saatlik uçak uçuş süresini içermelidir; ve
- (c) 10 saat aletli uçuş eğitimini kapsamaludur. Bunun en fazla 5 saati FNPT I veya FNPT II veya FFS'de aletli yer saati olarak gerçekleştirilebilir. BIR'ye veya Temel Aletli Uçuş Modülü kurs tamamlama sertifikasına sahip olan adaylar, gerekli aletli eğitim süresi bakımından 10 saate kadar kredilendirilebilir. BITD'de tamamlanan süre kredilendirilemez;
- (d) yetenek testi için çok motorlu bir uçak kullanıldıysa, çok motorlu bir uçakta tamamlanmış 6 saat uçuş süresini kapsamaludur;
- (e) diğer hava aracı kategorilerinde, aşağıda belirtilen PIC uçuş süreleri bu maddede belirtilen 200 saatlik uçuş süresinden düşülebilir:
- (i) başvuru sahibinin PPL(H) sahibi olması durumunda helikopterlerdeki PIC uçuşların 30 saati; veya
- (ii) Başvuru sahibinin CPL(H) sahibi olması durumunda helikopterlerdeki PIC uçuşların 100 saati; veya
- (iii) TMG'lerde veya planörlerdeki PIC uçuşların 30 saati; veya
- (iv) Başvuru sahibinin PPL(As) sahibi olması durumunda hava gemilerindeki PIC uçuşların 30 saati; veya
- (v) Başvuru sahibinin CPL(As) sahibi olması durumunda hava gemilerindeki PIC uçuşların 60 saati.

#### YETENEK TESTİ

13. Uçuş eğitiminin ve ilgili tecrübe gerekliliklerinin tamamlanması sonrasında aday, çok motorlu veya tek motorlu uçakta CPL(A) yetenek testine girecektir.

### F. ATP/IR entegre kursu — Helikopterler

#### GENEL

1. ATP(H)/IR entegre kursunun amacı, pilotları ticari hava taşımacılığındaki çok pilotlu, çok motorlu helikopterlerde ikinci pilot olarak görev yapabilecek düzeyde eğitmek ve CPL(H)/IR alabilmelerini sağlamaktır.
2. ATP(H)/IR entegre kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekir.
3. Ab-initio veya Chicago Konvansiyonu Ek 1'e göre düzenlenmiş PPL(H) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilecektir. PPL(H) sahibi adayların sahip oldukları tecrübenin %50'si, aşağıda belirtilen sınırlamalara tabi olmak kaydıyla kredilendirilecektir:
- (a) en fazla 20 saati çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 40 saate kadar; veya
- (b) adayın helikopter gece uçuşu yetkisine sahip olması durumunda, en fazla 25 saati çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 50 saate kadar.
4. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
- (a) ATPL(H) ve IR bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi;
- (b) görerek ve aletli uçuş eğitimi ve

- (c) çok pilotlu helikopterlerin operasyonuna yönelik MCC eğitimi.
5. ATP(H)/IR kursunun tümünü tamamlayamayan veya başarısız olan aday, ilgili gereklilikler karşılanıyorsa daha düşük ayrıcalıklara sahip bir lisansa yönelik teorik bilgi sınavına ve yetenek testine girmek veya IR tanzimi için Genel Müdürlüğe başvurabilir.

#### TEORİK BİLGİ

6. ATP(H)/IR teorik bilgi kursu en az 750 saatlik eğitimden oluşur.
7. MCC kursu en az 25 saat teorik bilgi eğitimi ve alıştırmalarını kapsar.

#### TEORİK BİLGİ SINAVI

8. Aday, ATPL(H) ve IR sahiplerine tanınan imtiyazlara uygun teorik bilgi seviyesine sahip olduğunu göstermelidir.

#### UÇUŞ EĞİTİMİ

9. Uçuş eğitimi tüm gelişim/ilerleme testlerini içerecek şekilde toplamda en az 195 saatten oluşacaktır. Aday, bu 195 saatte en az aşağıdakileri tamamlamış olmalıdır;
- (a) aşağıdakileri içeren 140 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi;
- (1) 75 saati görerek eğitimden oluşacak ve aşağıdakileri içerebilir:
- (i) C/D seviyesinde, helikopterlere yönelik FFS'de 30 saat; veya
- (ii) FTD 2,3'de 25 saat; veya
- (iii) helikopterlere yönelik FNPT II/III'de 20 saat; veya
- (iv) uçakta veya TMG'de 20 saat.
- (2) 50 saatlik aletli eğitim aşağıdakileri içerebilir:
- (i) helikopterlere yönelik FFS'de veya FTD 2,3'de veya FNPT II/III'de en fazla 20 saat; veya
- (ii) helikoptere yönelik en az FNPT 1'de veya uçakta 10 saat;
- (3) helikopterlere yönelik FFS veya FTD 2,3(MCC) veya FNPT II/III(MCC) kullanarak, 15 saatlik MCC.

Uçuş eğitimi için kullanılan helikopterin görerek eğitim için kullanılan helikopterlere yönelik FFS'den farklı bir tipte olması halinde, azami kredi, helikopterlere yönelik FNPT II/III için tahsis edilmiş olan ile sınırlıdır;

- (b) 40 saati SPIC olarak gerçekleştirilebilecek şekilde PIC olarak 55 saat. En az 14 saatlik yalnız gündüz uçuşu ve 1 saatlik yalnız gece uçuşu yapılmalıdır;
- (c) en az 10 saati SPIC olarak uçulacak şekilde 50 saat seyrüsefer uçuşu yapılacaktır. SPIC olarak yapılacak uçuşlardan biri kalkış havaalanından farklı iki havaalanına iniş yapılan en az 185 km'lik (100 NM) bir VFR seyrüsefer uçuşunu içerir;
- (d) en az 1 saati seyrüsefer uçuşu olmak üzere en az 3 saat çift kumanda eğitimi ve 5 yalnız kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu inişi içeren gece şartlarında gerçekleştirilmiş 5 saatlik helikopter uçuş süresini tamamlamalıdır. Her meydan turu bir kalkış ve bir inişi içerir;
- (e) aşağıdakilerden oluşan 50 saatlik çift kumanda alet süresi:
- (i) 10 saat temel aletli eğitim süresi; ve
- (ii) 40 saatlik IR eğitimi; bu eğitimin en az 10 saati çok motorlu IFR sertifikalı helikopterde olacaktır.

#### YETENEK TESTLERİ

10. İlgili uçuş eğitimini tamamlayan adayların çok motorlu bir helikopterde CPL(H) yetenek testine, IFR sertifikalı çok motorlu bir helikopterde ise IR yetenek testine girmesi ve MCC eğitimi gerekliliklerini yerine getirmesi gerekir.

### G. ATP entegre kursu — Helikopterler

#### GENEL

1. ATP(H) entegre kursunun amacı, pilotları ticari hava taşımacılığında çok pilotlu, çok motorlu helikopterlerde, VFR imtiyazları ile sınırlı olacak ikinci pilot olarak görev yapabilecek düzeyde eğitmek ve CPL(H) alabilmelerini sağlamaktır.
2. ATP(H) entegre kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekir.
3. Ab-initio veya Chicago Konvansiyonu Ek 1'e göre düzenlenmiş PPL(H) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilir. PPL(H) sahibi adayların sahip oldukları tecrübenin %50'si, aşağıda belirtilen

sınırlamalara tabi olmak kaydıyla kredilendirilir:

- (a) en fazla 20 saati çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 40 saate kadar; veya
  - (b) adayın helikopter geçe uçuşu yetkisine sahip olması durumunda, en fazla 25 saati çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 50 saate kadar.
4. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
- (a) ATPL(H) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi;
  - (b) görerek ve temel aletli uçuş eğitimi; ve
  - (c) çok pilotlu helikopterlerin operasyonuna yönelik MCC eğitimi.
5. ATP(H) kursunun tümünü tamamlayamayan veya başarısız olan aday, ilgili gereklilikler karşılanıyorsa daha düşük ayrıcalıklara sahip bir lisansa yönelik teorik bilgi sınavına ve yetenek testine girmek için Genel Müdürlüğe başvurabilir.

#### TEORİK BİLGİ

6. ATP(H) teorik bilgi kursunun en az 650 saatlik eğitimden oluşur.
7. MCC kursu en az 20 saat teorik bilgi eğitimi ve alıştırılmalarını kapsar.

#### TEORİK BİLGİ SINAVI

8. Aday, ATPL(H) sahibine tanınan imtiyazlara uygun teorik bilgi seviyesine sahip olduğunu göstermelidir.

#### UÇUŞ EĞİTİMİ

9. Uçuş eğitimi tüm gelişim/ilerleme testlerini içerecek şekilde toplamda en az 150 saatten oluşacaktır. Adaya, bu 150 saatte en az;
  - (a) aşağıdakileri içeren 95 saatlik çift kumanda eğitimi;
    - (i) 75 saati görerek eğitimden oluşacak ve aşağıdakileri içerebilecektir
      - (1) helikopterlere yönelik C/D seviyesindeki FFS'de 30 saat; veya
      - (2) helikopterlere yönelik FTD 2,3'te 25 saat; veya
      - (3) helikopterlere yönelik FNPT II/III'te 20 saat; veya
      - (4) uçakta veya TMG'de 20 saat.
    - (ii) 10 saatlik temel aletli uçuş eğitimi, helikoptere yönelik en az FNPT 1'de veya uçakta 5 saatlik eğitimi içerebilir;
    - (iii) helikopter FFS veya FTD 2,3(MCC) veya FNPT II/III(MCC) kullanarak, helikopterlere yönelik 10saatlik MCC.  
Uçuş eğitimi için kullanılan helikopterin görerek eğitim için kullanılan FFS'den farklı bir tipte olması halinde, azami kredi, helikopterlere yönelik FNPT II/III için tahsis edilmiş olan ile sınırlı olacaktır;
  - (b) 40 saati SPIC olarak gerçekleştirilebilecek şekilde PIC olarak 55 saat. En az 14 saatlik yalnız gündüz uçuşu ve 1 saatlik yalnız gece uçuşu yapılmalıdır;
  - (c) en az 10 saati SPIC olarak ve kalkış havaalanından farklı iki havaalanına tam duruşlu inişlerin yapıldığı en az 185 km'lik (100 NM) bir VFR seyrüsefer uçuşunu içerecek şekilde 50 saat seyrüsefer uçuşu yapılmalıdır;
  - (d) En az 1 saati seyrüsefer uçuşu olmak üzere en az 3 saat çift kumanda eğitimi ve 5 yalnız kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu inişi içeren gece şartlarında gerçekleştirilmiş 5 saatlik helikopter uçuş süresini tamamlamalıdır. Her meydan turu bir kalkış ve bir inişi içerir;

#### YETENEK TESTLERİ

10. Eğitiminin tamamlayan aday, çok motorlu bir helikopterde CPL(H) yetenek testine girmeli ve MCC gerekliliklerini karşılamalıdır.

### H. ATP modüler kursu — Helikopterler

#### GENEL

1. Teorik bilgi eğitimlerini modüler bir kursta tamamlamış olan ve ATPL(H) başvurusunda bulunan adaylar, en az bir PPL(H)'ye sahip olmalı ve 18 ay içerisinde en az aşağıda belirtilen eğitim saatlerini tamamlamalıdır:
  - (a) Chicago Konvansiyonu Ek 1'i uyarınca tanzim edilmiş bir PPL(H)'ye sahip olan adaylar için: 550 saat;
  - (b) CPL(H) sahibi adaylar için: 300 saat.
2. Teorik bilgi eğitimlerini modüler bir kursta tamamlamış olan ve ATPL(H)/IR başvurusunda bulunan adaylar, en azından bir PPL(H) sahibi olmalı ve en az aşağıdaki eğitim saatlerini

tamamlamalıdır:

- (a) PPL(H) sahibi adaylar: 650 saat;
- (b) CPL(H) sahibi adaylar: 400 saat;
- (c) IR(H) sahibi adaylar: 500 saat;
- (d) CPL(H) ve IR(H) sahibi adaylar: 250 saat.

## I. CPL/IR entegre kursu — Helikopterler

### GENEL

1. CPL(H)/IR entegre kursunun amacı, pilotları tek pilotlu çok motorlu helikopterde görev yapmak üzere gerekli olan yeterlilik seviyesinde eğitmek ve çok motorlu helikopter CPL(H)/IR elde etmelerini sağlamaktır.
2. CPL(H)/IR entegre kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekmektedir.
3. Ab-initio veya Chicago Konvansiyonu Ek 1'e göre düzenlenmiş PPL(H) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilecektir. PPL(H) sahibi adayların sahip oldukları tecrübenin %50'si, aşağıda belirtilen sınırlamalara tabi olmak kaydıyla kredilendirilir:
  - (a) en fazla 20 saati çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 40 saate kadar; veya
  - (b) adayın helikopter gece uçuşu yetkisine sahip olması durumunda, en fazla 25 saati çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 50 saate kadar.
4. Kurs aşağıdaki konuları kapsar:
  - (a) CPL(H) ve IR bilgi düzeyine ve ilk çok motorlu helikopter tip yetkisine yönelik teorik bilgi eğitimi; ve
  - (b) görerek ve aletli uçuş eğitimi.
5. CPL(H)/IR kursunun tümünü tamamlayamayan veya başarısız olan aday, ilgili gereklilikler karşılanıyorsa daha düşük ayrıcalıklara sahip bir lisansa yönelik teorik bilgi sınavına ve yetenek testine girmek veya IR tanzimi için Genel Müdürlüğe başvurabilir.

### TEORİK BİLGİ

6. CPL(H)/IR teorik bilgi kursunun en az 500 saatlik teorik eğitimden oluşması gerekmektedir.

### TEORİK BİLGİ SINAVI

7. Aday, CPL(H) ve IR sahiplerine tanınan imtiyazlara uygun teorik bilgi seviyesine sahip olduğunu göstermelidir.

### UÇUŞ EĞİTİMİ

8. Uçuş eğitimi tüm gelişim/ilerleme testlerini içerecek şekilde toplamda en az 180 saatten oluşacaktır. Bu 180 saat içerisinde adaylar en az aşağıdakileri tamamlamak zorundadır:
  - (a) aşağıdakileri içeren 125 saatlik çift kumanda eğitimi;
    - (i) 75 saati görerek eğitimden oluşacak ve aşağıdakileri içerebilecektir:
      - (1) helikopterlere yönelik C/D seviyesindeki FFS'inde 30 saat; veya
      - (2) helikopterlere yönelik FTD 2,3'de 25 saat; veya
      - (3) helikopter FNPT II/III'de 20 saat; veya
      - (4) uçakta veya TMG'de 20 saat.
    - (ii) 50 saatlik aletli eğitim aşağıdakileri içerebilecektir:
      - (1) helikopter FFS veya FTD 2,3 veya FNPT II, III'de en fazla 20 saat; veya
      - (2) helikopter FNPT I'de veya uçakta en az 10 saat.Uçuş eğitimi için kullanılan helikopterin görerek eğitim için kullanılan helikopterlere yönelik FFS'den farklı bir tipte olması halinde, azami kredi, FNPT II/III için tahsis edilmiş olan ile sınırlı olacaktır.
  - (b) 40 saati SPIC olarak gerçekleştirilebilecek şekilde 55 saat PIC. En az 14 saatlik yalnız gündüz uçuşu ve 1 saatlik yalnız gece uçuşu yapılmalıdır;
  - (c) 10 saatlik çift kumanda seyrüsefer uçuşu;
  - (d) kurs süresince, kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı en az 185 km (100 NM)'lik VFR seyrüsefer uçuşu içeren, sorumlu pilot olarak 10 saatlik seyrüsefer uçuş süresi;
  - (e) en az 1 saati seyrüsefer uçuşu olmak üzere en az 3 saat çift kumanda eğitimi ve 5 yalnız kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu iniş içeren gece şartlarında gerçekleştirilmiş 5 saatlik helikopter uçuş süresini tamamlamalıdır. Her meydan turu bir kalkış ve bir iniş içerir;

- (f) aşağıdakilerden oluşan 50 saatlik çift kumanda alet süresi:
- (i) 10 saat temel aletli uçuş eğitim süresi; ve
  - (ii) 40 saatlik IR eğitimi ve en az 10 saati IFR sertifikalı çok motorlu helikopterde olacaktır.

#### YETENEK TESTİ

9. Uçuş eğitiminin tamamlanmasından sonra aday, tek motorlu veya çok motorlu helikopterde CPL(H) yetenek testine ve IFR sertifikalı çok motorlu bir helikopterde IR yetenek testine girmelidir.

### J. CPL entegre kursu — Helikopterler

#### GENEL

1. CPL(H) entegre kursunun amacı, pilotların CPL(H) tanzimi için gerekli yeterlilik düzeyine erişmesini sağlayacak eğitimi vermektir.
2. CPL(H) entegre kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekir.
3. Ab-initio veya Chicago Konvansiyonu Ek 1'e göre düzenlenmiş PPL(H) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilecektir. PPL(H) sahibi adayların sahip oldukları tecrübenin %50'si, aşağıda belirtilen sınırlamalara tabi olmak kaydıyla kredilendirilecektir:
  - (a) en fazla 20 saati çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 40 saate kadar; veya
  - (b) adayın helikopter gece uçuşu yetkisine sahip olması durumunda, en fazla 25 saati çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 50 saate kadar.
4. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
  - (a) CPL(H) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi ve
  - (b) görerek ve aletli uçuş eğitimi.
5. CPL(H) kursunun tümünü tamamlayamayan veya başarısız olan aday, ilgili gereklilikler karşılanıyorsa daha düşük ayrıcalıklara sahip bir lisansa yönelik teorik bilgi sınavına ve yetenek testine girmek veya IR tanzimi için Genel Müdürlüğe başvurabilir.

#### TEORİK BİLGİ

6. CPL(H) teorik bilgi kursunun en az 350 saatlik eğitimden, adayın PPL(H)'ye sahip olması durumunda ise en az 200 saatlik eğitimden oluşması gerekir.

#### TEORİK BİLGİ SINAVI

7. Aday, CPL(H) sahiplerine tanınan imtiyazlara uygun teorik bilgi seviyesine sahip olduğunu göstermelidir.

#### UÇUŞ EĞİTİMİ

8. Uçuş eğitimi, tüm gelişim testlerini içerecek ve en fazla 5 saati aletli yer süresi olabilecek şekilde toplam en az 135 saati kapsayacaktır. 135 saat uçuş eğitimi içerisinde adaylar en az aşağıdakileri tamamlamak zorundadır:
- (a) aşağıdakileri içeren 85 saatlik çift kumanda eğitimi verilecektir;
    - (i) 75 saate kadar görerek eğitimden oluşabilecek ve aşağıdakileri içerecektir:
      - (1) helikopterlere yönelik C/D seviyesinde, FFS'de 30 saat; veya
      - (2) helikoptere yönelik FTD 2,3 de 25 saat; veya
      - (3) helikopterlere yönelik FNPT II/III'de 20 saat; veya
      - (4) uçakta veya TMG'de 20 saat.
    - (ii) 5 saate kadar helikoptere yönelik en az FNPT I'de veya uçakta uçulacak 10 saate kadar aletli uçuş eğitimi.  
Uçuş eğitimi için kullanılan helikopterin görerek eğitim için kullanılan helikopterlere yönelik FFS'den farklı bir tipte olması halinde, azami kredilendirme, helikopterlere yönelik FNPT II/III için tahsis edilmiş olan ile sınırlıdır.
  - (b) 35 saati SPIC olarak gerçekleştirilebilecek şekilde 50 saat PIC uçuşu. En az 14 saatlik yalnız gündüz uçuşu ve 1 saatlik yalnız gece uçuşu yapılmalıdır;
  - (c) 10 saatlik çift kumanda seyrüsefer uçuşu;
  - (d) kurs süresince, kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı en az 185 km (100 NM)'lik VFR seyrüsefer uçuşu içeren, sorumlu pilot olarak 10 saatlik seyrüsefer uçuş süresi;
  - (e) en az 1 saati seyrüsefer uçuşu olmak üzere en az 3 saat çift kumanda eğitimi ve 5 yalnız



- kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu inişi içeren gece şartlarında gerçekleştirilmiş 5 saatlik helikopter uçuş süresini tamamlamalıdır. Her meydan turu bir kalkış ve bir inişi içerir;
- (f) en az 5 saat helikopterde olmak üzere, 10 saatlik aletli çift kumanda eğitim süresi.

#### YETENEK TESTİ

9. İlgili uçuş eğitiminin tamamlanmasından sonra aday CPL(H) yetenek testine girmelidir.

### K. CPL modüler kursu — Helikopterler

#### GENEL

1. Modüler CPL(H) kursunun amacı, PPL(H) sahiplerine CPL(H) tanzimi için gerekli yeterlilik düzeyine erişmelerini sağlayacak eğitimi vermektir.
2. CPL(H) modüler kursuna başlamadan önce aday Chicago Konvansiyonu Ek 1'e göre düzenlenmiş PPL(H) sahibi olmalıdır.
3. Uçuş eğitimine başlamadan önce adayda şu özellikler aranır:
  - (a) 155 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmalıdır. Bu sürenin 50 saati helikopterlerde PIC olarak gerçekleştirilmiş olmalı ve bunun da 10 saati seyrüsefer uçuşu olmalıdır. Helikopterlerde PIC olarak 50 saatlik uçuş süresi gerekliliği haricinde, 155 saatlik helikopter uçuş süresinden azami olarak diğer hava aracı kategorilerinde gerçekleştirilen aşağıdaki süreler düşülebilir:
    - (1) başvuru sahibinin PPL(A)'ya sahip olması durumunda helikopterde 20 saat PIC;
    - (2) başvuru sahibinin CPL(A)'ya sahip olması durumunda helikopterde 50 saat PIC;
    - (3) TMG veya planörlerde 10 saat PIC;
    - (4) başvuru sahibinin PPL(As)'ye sahip olması durumunda hava gemilerinde 20 saat PIC;
    - (5) başvuru sahibinin CPL(As)'ye sahip olması durumunda hava gemilerinde 50 saat PIC;
  - (b) yetenek testinde çok motorlu bir helikopter kullanılacaksa FCL.725 ve FCL.720.H gerekliliklerini karşılamış olacaktır.
4. CPL(H) modüler kursunun tümünü tamamlayamayan veya başarısız olan aday, ilgili gereklilikler karşılanıyorsa daha düşük ayrıcalıklara sahip bir lisansa yönelik teorik bilgi sınavına ve yetenek testine girmek için Genel Müdürlüğe başvurabilir.
5. Kurs aşağıdakilerden oluşur:
  - (a) CPL(H) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi ve
  - (b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi.

#### TEORİK BİLGİ

6. CPL(H) teorik bilgi kursu en az 250 saatlik eğitimden oluşur.

#### TEORİK BİLGİ SINAVI

7. Aday, CPL(H) sahiplerine tanınan imtiyazlara uygun teorik bilgi seviyesine sahip olduğunu göstermelidir.

#### UÇUŞ EĞİTİMİ

8. IR sahibi olmayan adayların, aşağıda belirtilen süreleri de içerecek şekilde, en az 30 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi almaları gerekir.
- (a) 5 saati helikopterlere yönelik bir FFS veya FTD 2,3 veya FNPT II, III'te olacak şekilde 20 saat görerek uçuş eğitimi; ve
  - (b) 5 saati helikopterlere yönelik FTD 1 veya FNPT I'de veya uçakta olacak şekilde 10 saat aletli uçuş eğitimi.
9. Geçerli IR(H) sahibi olan adaylar, çift kumanda aletli uçuş eğitim süresi açısından tam olarak kredilendirilirler. Geçerli IR(A) sahibi adaylar, çift kumanda aletli uçuş eğitim süresinin en az 5 saatini helikopterde tamamlayacaklardır.
10. Helikopterler için gece uçuş yetkisine sahip olmayan adaylara ilave olarak, en az 1 saati seyrüsefer uçuşu olmak üzere en az 3 saat çift kumanda eğitimi ve 5 yalnız kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu inişi içeren gece şartlarında gerçekleştirilmiş 5 saatlik helikopter uçuş süresini tamamlamalıdır. Her meydan turu bir kalkış ve bir inişi içerir;

#### TECRÜBE

11. CPL(H) başvurusunda bulunan adayların en az 185 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları gerekmektedir. Bu süre içindeki 50 saatlik sorumlu pilot süresinin 10 saati seyrüsefer uçuşu olmalı ve sorumlu pilot olarak kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu iniş yapıldığı en az 185 km'lik (100 NM) VFR seyrüsefer uçuşunu da içermelidir.
- Diğer hava aracı kategorilerinde, aşağıda belirtilen PIC uçuş süreleri bu maddede belirtilen 185 saatlik uçuş süresinden düşülebilir:
- (a) başvuru sahibinin PPL(A)'ya sahip olması durumunda uçaklardaki PIC uçuşların 20 saati; veya
  - (b) başvuru sahibinin CPL(A)'ya sahip olması durumunda uçaklardaki PIC uçuşların 50 saati; veya
  - (c) TMG'lerde veya planörlerdeki PIC uçuşların 10 saati; veya
  - (d) başvuru sahibinin PPL(As)'ye sahip olması durumunda hava gemilerindeki PIC uçuşların 20 saati; veya
  - (e) başvuru sahibinin CPL(As)'ye sahip olması durumunda hava gemilerindeki PIC uçuşların 50 saati.

#### YETENEK TESTİ

12. İlgili uçuş eğitiminin ve gerekli tecrübenin tamamlanmasının ardından aday CPL(H) yetenek testine girmelidir.

### L. CPL/IR entegre kursu — Hava Gemileri

#### GENEL

1. CPL(As)/IR entegre kursunun amacı, pilotları hava gemilerinde görev yapmak üzere gerekli olan yeterlilik seviyesinde eğitmek ve CPL(As)/IR elde etmelerini sağlamaktır.
2. CPL(As)/IR entegre kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekmektedir.
3. Ab-initio veya Chicago Konvansiyonu Ek 1'e göre düzenlenmiş PPL(As), PPL(A) veya PPL(H) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilecektir. PPL(As), PPL(A) veya PPL(H) sahibi adayların sahip oldukları tecrübe, aşağıda belirtilen sınırlamalara tabi olmak kaydıyla kredilendirilecektir:
  - (a) en fazla 5 saati çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 10 saate kadar; veya
  - (b) adayın hava gemisi geçe uçuşu yetkisine sahip olması durumunda, en fazla 7 saati çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 15 saate kadar.
4. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
  - (a) CPL(As) ve IR bilgi düzeyine ve ilk hava gemisi tip yetkisine yönelik teorik bilgi eğitimi; ve
  - (b) görerek ve aletli uçuş eğitimi.
5. CPL/IR(As) kursunun tümünü tamamlayamayan veya başarısız olan aday, ilgili gereklilikler karşılanıyorsa daha düşük ayrıcalıklara sahip bir lisansa yönelik teorik bilgi sınavına ve yetenek testine girmek veya IR tanzimi için Genel Müdürlüğe başvurabilir.

#### TEORİK BİLGİ

6. CPL(As)/IR teorik bilgi kursunun en az 500 saatlik eğitimden oluşur.

#### TEORİK BİLGİ SINAVI

7. Aday, CPL(As) ve IR sahiplerine tanınan imtiyazlara uygun teorik bilgi seviyesine sahip olduğunu göstermelidir.

#### UÇUŞ EĞİTİMİ

8. Uçuş eğitimi tüm gelişim/ilerleme testlerini içerecek şekilde toplamda en az 80 saatten oluşur. Bu 80 saat içerisinde adaylar en azından şunları tamamlamalıdır:
- (a) aşağıdakileri içeren 60 saatlik çift kumanda eğitimi verilecektir;
    - (i) 30 saati görerek eğitimden oluşacak ve aşağıdakileri içerebilecektir:
      - (1) hava gemilerine yönelik FFS'de 12 saat; veya
      - (2) hava gemilerine yönelik FTD'de 10 saat veya
      - (3) hava gemilerine yönelik FNPT II/III'te 8 saat; veya
      - (4) uçakta, helikopterde veya TMG'de 8 saat;
    - (ii) aşağıdakileri de içerebilecek şekilde 30 saatlik aletli uçuş eğitimi:

(1) hava gemilerine yönelik FSS'de veya FTD'de veya FNPT II, III'te en fazla 12 saat; veya

(2) hava gemilerine yönelik FTD 1'de, FNPT I'de veya uçakta en az 6 saat.

Uçuş eğitimi için kullanılan hava gemisinin görerek eğitim için kullanılan FFS'den farklı bir tipte olması halinde, azami kredi, 8 saat ile sınırlı olacaktır;

- (b) 5 saati SPIC olarak gerçekleştirilebilecek şekilde PIC olarak 20 saat. En azından 14 saatlik yalnız gündüz uçuşu ve 1 saatlik yalnız gece uçuşu yapılmalıdır;
- (c) kurs süresince, varış hava meydanına iki tam duruşlu inişin yapıldığı en az 90 km'lik (50 NM) VFR seyrüsefer uçuşu içeren, sorumlu pilot olarak 5 saatlik seyrüsefer uçuş süresi;
- (d) en az 1 saati seyrüsefer uçuşu olmak üzere en az 3 saat çift kumanda eğitimi ve 5 yalnız kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu iniş içeren gece şartlarında gerçekleştirilmiş 5 saatlik hava gemisi uçuş süresini tamamlamalıdır. Her meydan turu bir kalkış ve bir inişi içerir;
- (e) aşağıdakilerden oluşan 30 saatlik çift kumanda aletli uçuş süresi:
  - (i) 10 saat temel aletli uçuş eğitim süresi; ve
  - (ii) IFR sertifikalı çok motorlu hava gemisinde en az 10 saati içeren 20 saatlik IR Eğitimi.

#### YETENEK TESTİ

9. Uçuş eğitiminin tamamlanması sonrasında, aday, tek motorlu veya çok motorlu hava gemisinde CPL(As) yetenek testine ve IFR sertifikalı çok motorlu bir hava gemisinde de IR yetenek testine girecektir.

### M. CPL entegre kursu — Hava Gemileri

#### GENEL

1. Entegre CPL(As) kursunun amacı, pilotların CPL(As) tanzimi için gerekli yeterlilik düzeyine erişmesini sağlayacak eğitimi vermektir.
2. CPL(As) entegre kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekmektedir.
3. Ab-initio veya Chicago Konvansiyonu Ek 1'e göre düzenlenmiş PPL(As), PPL(A) veya PPL(H) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilecektir. PPL(As), PPL(A) veya PPL(H) sahibi adayların sahip oldukları tecrübe, aşağıda belirtilen sınırlamalara tabi olmak kaydıyla kredilendirilecektir:
  - (a) en fazla 5 saati çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 10 saate kadar; veya
  - (b) adayın hava gemisi gece uçuşu yetkisine sahip olması durumunda, en fazla 7 saati çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 15 saate kadar.
4. Kurs aşağıdakilerden oluşur:
  - (a) CPL(As) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi; ve
  - (b) görerek ve aletli uçuş eğitimi.
5. CPL(As) kursunun tümünü tamamlayamayan veya başarısız olan aday, ilgili gereklilikler karşılanıyorsa daha düşük ayrıcalıklara sahip bir lisansa yönelik teorik bilgi sınavına ve yetenek testine girmek için Genel Müdürlüğe başvurabilir.

#### TEORİK BİLGİ

6. Onaylı CPL(As) teorik bilgi kursunun en az 350 saatlik eğitimden, adayın PPL'ye sahip olması durumunda ise en az 200 saatlik eğitimden oluşur.

#### TEORİK BİLGİ SINAVI

7. Aday, CPL(As) sahibine tanınan imtiyazlara uygun teorik bilgi seviyesine sahip olduğunu göstermelidir.

#### UÇUŞ EĞİTİMİ

8. Uçuş eğitimi, tüm gelişim testlerini içerecek ve en fazla 5 saati aletli yer süresi olabilecek şekilde toplam en az 50 saati kapsayacaktır. Toplam 50 saat içerisinde adaylar en azından şunları tamamlamak zorundadır:
  - (a) en fazla 5 saati aletli yer süresi olabilecek 30 saat çift kumanda eğitimi;
  - (b) 20 saat sorumlu pilot olarak;
  - (c) 5 saatlik çift kumanda seyrüsefer uçuşu;
  - (d) kurs süresince, varış hava meydanına iki tam duruşlu inişin yapıldığı en az 90 km'lik (50 NM) VFR seyrüsefer uçuşu içeren, sorumlu pilot olarak 5 saatlik seyrüsefer uçuş süresi;

- (e) hava gemisinde 5 saatlik gece uçuş süresi; bu sürede en az 1 saati seyrüsefer ve 5 yalnız gece turu olmak üzere 3 saatlik çift kumanda eğitimi tamamlanacaktır. Her tur bir kalkış ve bir iniş içerecektir;
- (f) hava gemisinde en az 5 saat olmak üzere, 10 saatlik aletli çift kumanda eğitim süresi.

#### YETENEK TESTİ

9. İlgili uçuş eğitiminin tamamlanmasının ardından adayın CPL(As) yetenek testine girmesi gerekmektedir.

### N. CPL modüler kursu — Hava Gemileri

#### GENEL

1. Modüler CPL(As) kursunun amacı, PPL(As) sahiplerine CPL(As) almaya yönelik gerekli eğitimi vermektir.
2. CPL(As) modüler kursuna başlamadan önce aday:
  - (a) Chicago Anlaşmasının Ek 1'i uyarınca tanzim edilmiş bir PPL(As)'ye sahip olmalı;
  - (b) hava gemilerinde pilot olarak, 50 saatlik seyrüsefer uçuşunu da içermek kaydıyla, en azından 100 saati PIC olarak gerçekleştirilecek, 200 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmalıdır.
3. CPL(As) modüler kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekmektedir. Teorik bilgi eğitimi sadece teorik bilgi eğitimi veren bir ATO tarafından verilebilir.
4. Kurs aşağıdakilerden oluşur:
  - (a) CPL(As) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi; ve
  - (b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi.

#### TEORİK BİLGİ

5. CPL(As) teorik bilgi kursu en az 250 saatlik eğitimden oluşur.

#### TEORİK BİLGİ SINAVI

6. Aday, CPL(As) sahibine tanınan imtiyazlara uygun teorik bilgi seviyesine sahip olduğunu göstermelidir.

#### UÇUŞ EĞİTİMİ

7. IR'ye sahip olmayan adayların, aşağıda belirtilen süreleri de içerecek şekilde, en az 20 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi almaları gerekmektedir:
  - 5 saati hava gemilerine yönelik bir FFS veya FTD 2,3 veya FNPT II, III'te olmak üzere 10 saatlik görerek eğitim; ve
  - 5 saati hava gemilerine yönelik en az FTD 1'de veya FNPT I'de veya uçakta olabilecek şekilde 10 saatlik aletli uçuş eğitimi.
8. Geçerli IR(As) sahibi olan adaylar çift kumanda aletli uçuş eğitim süresi açısından tam olarak kredilendirilirler. Başka bir hava aracı kategorisinde geçerli IR sahibi olan adaylar, çift kumanda aletli uçuş eğitim süresinin en az 5 saatini bir hava gemisinde tamamlayacaklardır.
9. En az 1 saati seyrüsefer uçuşu olmak üzere en az 3 saatçift kumanda eğitimi ve 5 yalnız kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu inişi içeren gece şartlarında gerçekleştirilmiş 5 saatlik hava gemisi uçuş süresini tamamlamalıdır. Her meydan turu bir kalkış ve bir inişi içerir;

#### TECRÜBE

10. CPL(As) başvurusunda bulunan aday, hava gemilerinde en az 250 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmalıdır. Bu sürenin 125 saati PIC olarak gerçekleştirilmelidir ve bunun da 50 saati varış meydanında tam duruşlu bir inişin gerçekleştirildiği en az 90 km (50 NM)'lik VFR PIC seyrüsefer uçuşunu içermelidir.

Diğer hava aracı kategorilerinde PIC olarak uçulan aşağıdaki süreler 185 saatlik hava gemisi uçuş süresinden düşülebilir:

- (a) başvuru sahibinin PPL(A)'ya veya PPL(H)'ye sahip olması durumunda uçaklarda veya helikopterlerde 30 saat PIC; veya
- (b) başvuru sahibinin CPL(A)'ya veya CPL(H)'ye sahip olması durumunda uçaklarda veya helikopterlerde 60 saat PIC; veya
- (c) TMG'lerde veya planörlerde 10 saat PIC; veya

(d) balonlarda 10 saat PIC.

YETENEK TESTİ

11. İlgili uçuş eğitiminin ve gerekli tecrübenin tamamlanmasının ardından adayın CPL(As) yetenek testine girmesi gerekmektedir.

**CPL(A) tanzimine yönelik yetenek testi****A. Genel Hususlar**

1. CPL için yetenek testine başvuran aday, yetenek testi için kullanılacak sınıfta veya tipte hava aracında eğitim almış olmalıdır.
2. Aday, yetenek testinin ilgili tüm bölümlerini başarıyla tamamlamalıdır. Bölümlerdeki herhangi bir maddeden başarısız olması halinde, o bölümden başarısız sayılır. Birden fazla bölümden başarısız olması durumunda, adayın testin tümüne tekrar girmesi gerekir. Herhangi bir bölümde başarısız olan aday, sadece başarısız olduğu bölümde teste tekrar girer. Bir önceki denemede geçilen bölümler de dahil olmak üzere, tekrar girilen testin herhangi bir bölümünde başarısız olunması halinde, adayın testin tümüne tekrar girmesi gerekir. Yetenek testinin ilgili tüm bölümleri altı ay içerisinde tamamlanmalıdır. İki denemede testin ilgili tüm bölümlerini geçemeyen adayların ilave eğitim almaları gerekir.
3. Başarısız olunan herhangi bir yetenek testinden sonra tekrar eğitim alınması gerekli olabilir. Yetenek testine girilmesinde herhangi bir deneme sayısı sınırı bulunmamaktadır.

**TESTİN İCRA EDİLMESİ**

4. Aday yetenek testini sonlandırmayı talep ederse, sonlandırma gerekçesinin kontrol pilotu tarafından yetersiz görülmesi halinde, aday yetenek testinin tümüne en baştan girer. Testin, kontrol pilotu tarafından yeterli görülen sebeplerden dolayı sonlandırılması halinde, başka bir uçuşta sadece tamamlanmamış bölümler test edilir.
5. FE takdirinde olmak üzere, herhangi bir hareket veya usul aday tarafından sadece bir defaya mahsus tekrar edilebilir. FE, adayın uçuş becerisinin yetersiz olduğunu ve tam bir test tekrarını gerektirdiğini değerlendirdiği takdirde, testi herhangi bir aşamada durdurabilir.
6. Adayın, sorumlu pilot işlevlerinin icra edilebildiği bir pozisyonda hava aracını uçurması ve testi başka bir ekip üyesi yokmuş gibi icra etmesi gerekir. Uçuşa ilişkin sorumluluk ilgili ulusal düzenlemeler ile belirlenir.
7. Aday, radyo seyriyefer kolaylıklarının tanınmasını da içeren gerekli tüm kontrolleri ve görevleri icra ettiğini FE'ye göstermelidir. Kontroller, testin yapıldığı hava aracına ait kontrol listesi doğrultusunda tamamlanır. Teste ilişkin uçuş öncesi hazırlıkları sırasında adayın güç/performans ayarlarını ve hızları belirlemesi gerekir. Kalkışa, yaklaşmaya ve inişe ilişkin performans verileri aday tarafından, kullanılan hava aracının işletme el kitabına veya uçuş el kitabına uygun olarak hesaplanır.
8. FE, uçuş emniyeti bakımından veya diğer trafikleri olumsuz etkileyecek gecikmeye sebebiyet vermekten kaçınmak için müdahalenin gerekli olduğu durumlar haricinde, hava aracının operasyonunda rol alamaz.

**B. CPL yetenek testinin içeriği - Uçaklar**

1. Yetenek testinde kullanılacak uçağın, eğitim uçakları ile ilgili gereklilikleri karşılması, en az 4 kişi taşımaya sertifikalı, değişken hatve açılı pervaneye ve içeri alınabilir iniş takımlarına sahip olması gerekir.
2. Uçulacak rota kontrol pilotu tarafından seçilecek olup, varış yeri kontrollü bir havaalanı olmalıdır. Aday, uçuş planlamasından sorumlu olacak ve uçuşun icrası için tüm ekipman ve dokümantasyonun uçakta olduğundan emin olacaktır. Uçuş süresi en az 90 dakika olacaktır.
3. Aday, aşağıdaki becerileri sergilemelidir:
  - (a) uçağı limitleri dahilinde kullanmak;
  - (b) tüm hareketleri düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;
  - (c) muhakeme yeteneği ve havacılık kültürünün yüksek olması;
  - (d) havacılık bilgisini uygulamak; ve
  - (e) bir usul veya hareketin her zaman başarı ile sonuçlanacağına şüphe bırakmayacak şekilde hava aracının kontrolünü sağlamak

**UÇUŞ TESTİ TOLERANSLARI**

4. Aşağıda belirtilen limitler uygulanırken, türbülans koşulları, uçağın kullanım karakteristiği ve performansı hesaba alınarak gerekli düzeltmeler yapılır.

- İrtifa
  - Normal Uçuş  $\pm 100$  feet
  - Benzetilmiş motor arızası ile  $\pm 150$  feet
  - Radyo seyrüsefer yardımcılarının takibi  $\pm 5^\circ$
- İstikamet
  - Normal Uçuş  $\pm 10^\circ$
  - Benzetilmiş motor arızası ile  $\pm 15^\circ$
- Sürat
  - Kalkış ve yaklaşma  $\pm 5$  knot
  - Diğer tüm uçuş rejimlerinde  $\pm 10$  knot

#### TESTİN İÇERİĞİ

5. 2(c) ve (e)(iv) bentlerinde belirtilen maddeler ile 5inci ve 6ncı bölümün tamamı FNPT II'de veya FFS'de gerçekleştirilebilir.

Uçak kontrol listelerinin kullanımı, havacılık kültürü, uçağın harici görünür referanslar ile idaresi, buzlanmayı önleme/ buzlanmayı giderme, tehdit ve hata yönetimi tüm bölümlerde değerlendirilir.

#### BÖLÜM 1 — UÇUŞ ÖNCESİ OPERASYONLAR VE AYRILIŞ

a	Aşağıdakileri içeren uçuş öncesi hazırlıkları: Uçuş planlama, dokümantasyon, ağırlık ve denge hesaplaması, hava raporu alınması, NOTAM'lar
b	Uçağın iç ve dış kontrolleri ve servis alma işlemleri
c	Taksi yapma ve kalkış
d	Performans hesaplamaları ve ayarları
e	Havaalanı ve meydan turu operasyonları
f	Ayrılış usulü, altimetre ayarlaması, çarpışmayı önleme (etraf kontrolü)
g	ATC ile temas – talimata uyum, R/T usulleri

#### BÖLÜM 2 — GENEL HAVA HAREKETLERİ

a	Düz ve ufki uçuş, tırmanma, alçalma, etraf kontrolü de dahil, uçağın harici görsel referanslarla kontrolü,
b	Kritik düşük hızlarda uçuş, stall hissetme, yeni başlamış ve tam stall'dan çıkma;
c	İniş konfigürasyonundaki dönüşler dahil olmak üzere dönüşler. $45^\circ$ keskin dönüşler
d	Kritik yüksek hızlarda uçuş, spiral dalışı hissetme ve dalıştan çıkma;
e	Yalnızca uçuş aletleri referans alınarak yapılan uçuş; (i) düz uçuş, seyir konfigürasyonu; istikamet, irtifa ve hız kontrolü (ii) $10^\circ$ - $30^\circ$ yatışla tırmanma ve alçalma dönüşleri (iii) anormal durumlardan çıkış (iv) sınırlı panel aletleri
f	ATC ile temas – talimata uyum, R/T usulleri

#### BÖLÜM 3 — YOL BOYU USULLERİ

a	Seyir konfigürasyonu Menzil / Havada Kalma Süresi değerlendirmesi dahil olmak üzere, uçağın harici görerek referanslar ile kontrolü
b	Oryantasyon, harita okuma

c	İrtifa, hız, istikamet kontrolü, etraf kontrolü
d	Altimetre ayarlaması. ATC ile temas – talimata uyum, R/T usulleri
e	Uçuş sürecinin izlenmesi, uçuş logunun kullanımı, yakıt sarfiyatının hesabı, havada kalış süresinin takibi , rotadan sapmanın değerlendirilmesi ve doğru rotaya tekrar girilmesi
f	Hava koşullarının gözlemlenmesi, meteorolojik eğilimlerin değerlendirilmesi, başka meydana yönelme(divert) planlaması
g	Rota takibi, konumlama (NDB veya VOR), seyrüsefer kolaylıklarının tanınması (aletli uçuş) başka meydana yönelme divert planının uygulanması (görerek uçuş)

#### BÖLÜM 4 – YAKLAŞMA VE İNİŞ USULLERİ

a	Variş usulleri, altimetre ayarları, kontroller, etraf kontrolü
b	ATC ile temas – talimata uyum, R/T usulleri
c	Düşük irtifadan pas geçme
d	Normal iniş, yan rüzgarda iniş (uygun koşullar olması halinde)
e	Kısa pist inişi
f	Rölanti gücünde yaklaşma ve iniş (sadece tek motorlu hava araçlarında)
g	Flapsız iniş
h	Uçuş sonrası işlemleri

#### BÖLÜM 5 – - ANORMAL VE ACİL DURUM USULLERİ

Bu bölüm 1’den 4’e kadar olan bölümlerle birleştirilebilir.

a	Kalkış sonrası benzetilmiş motor arızası (emniyetli bir irtifada), yangın tatbikatı
b	İniş takımlarının alternatif yolla açılması, elektrik ve fren arızalarını da içeren ekipman arızaları
c	Mecburi iniş (benzetilmiş)
d	ATC ile temas – talimata uyum, R/T usulleri
e	Sözlü sorular

#### BÖLÜM 6 - BENZETİLMİŞ ASİMETRİK UÇUŞ VE İLGİLİ SINIF/TİP’E ÖZGÜ UNSURLAR

Bu bölüm 1’den 5’e kadar olan bölümlerle birleştirilebilir.

a	Kalkış sırasında benzetilmiş motor arızası (FFS’de gerçekleştirilmediği sürece emniyetli bir irtifada)
b	Asimetrik yaklaşma ve pas geçme
c	Asimetrik yaklaşma ve tam duruşlu iniş
d	Motor durdurma ve yeniden çalıştırma
e	ATC ile temas – talimata uyum, R/T usulleri, Havacılık kültürü
f	Uygulanabilirliği ölçüsünde aşağıdakileri de içerecek şekilde, sınıf/tip yetkisi yetenek testine ilişkin FE tarafından belirlenen diğer unsurlar: (i) Otomatik pilotun idaresi de dahil, uçak sistemleri (ii) Basınçlandırma sisteminin kullanımı (iii) Buzlanmayı giderme ve buzlanmayı önleme sisteminin kullanımı
g	Sözlü sorular

### C. CPL tanzimine ilişkin yetenek testinin içeriği - Helikopterler

1. Yetenek testi için kullanılacak helikopter, eğitim helikopterlerine ilişkin gereklilikleri karşılayacaktır.
2. Uçuş eğitim sahası ve rota FE tarafından seçilecek olup, tüm alçak irtifa ve havır çalışmaları onaylanmış bir hava alanında/mahalde yapılacaktır. Yetenek testinin 3. Bölümü için kullanılan rotalar kalkış havaalanında veya başka bir havaalanından aslanabilecek olup, varış noktalarından biri kontrollü havaalanı olacaktır. Yetenek testi 2 uçuşta icra edilebilir. Uçuşun (uçuşların) toplam süresi en az 90 dakika olmalıdır.
3. Aday, aşağıdaki becerileri sergilemelidir:



- (a) helikopteri, limitleri dahilinde kullanmak;
- (b) tüm hareketleri düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;
- (c) muhakeme yeteneği ve havacılık kültürünün yüksek olması;
- (d) havacılık bilgisini uçuşta uygulamak; ve
- (e) bir usul veya hareketin her zaman başarı ile sonuçlanacağına şüphe bırakmayacak şekilde hava aracının kontrolünü sağlamak

#### UÇUŞ TESTİ TOLERANSLARI

4. Aşağıda belirtilen limitler uygulanırken, türbülans koşulları, helikopterin kullanım karakteristiği ve performansı hesaba alınarak gerekli düzeltmeler yapılır.

- İrtifa
  - Normal Uçuş  $\pm 100$  feet
  - Benzetilmiş büyük çaplı acil durum  $\pm 150$  feet
  - Radyo seyriüsefer yardımcılarının takibi  $\pm 10^\circ$
- İstikamet
  - Normal Uçuş  $\pm 10^\circ$
  - Benzetilmiş büyük çaplı acil durum  $\pm 15^\circ$
- Sürat
  - Çok motorlu kalkış ve yaklaşma  $\pm 5$  knot
  - Diğer tüm uçuş rejimlerinde  $\pm 10$  knot
- Sürüklenme
  - T.O. havır I.G.E.  $\pm 3$  feet
  - Yanlara veya geriye doğru hareket olmadan iniş

#### TESTİN İÇERİĞİ

5. 4. Bölümdeki unsurlar helikopterlere yönelik FNPT'de veya FFS'de icra edilebilecektir. Helikopter kontrol listelerinin kullanımı, havacılık kültürü, uçağın harici görünür referanslar ile idaresi, buzlanmayı önleme/ buzlanmayı giderme, tehdit ve hata yönetimi tüm bölümlerde değerlendirilir.

#### BÖLÜM 1 — UÇUŞ ÖNCESİ/UÇUŞ SONRASI KONTROLLER VE USÜLLER

a	Helikopter bilgisi (örneğin; teknik log; yakıt, ağırlık ve denge, performans), Uçuş Planlaması, dokümantasyon, NOTAM'lar, Hava Durumu
b	Uçuş öncesi kontroller, parçaların yerleri ve görevleri
c	Kokpit kontrolleri, çalıştırma prosedürü
d	Haberleşme ve seyriüsefer teçizatı kontrolleri, frekansların seçilmesi ve ayarlanması
e	Kalkış öncesi usuller, R/T usulleri, ATC ile temas ve talimatlara uyum
f	Park etme, motor susturma ve uçuş sonrası usuller

#### BÖLÜM 2 HAVIR HAREKETLERİ, İLERİ SEVİYE KUMANDA TEKNİĞİ VE KAPALI BÖLGE MANEVRALARI

a	Kalkış ve iniş (havıra kalkış ve havırdan yere iniş)
b	Taksi, hover taksi
c	Baş/yan/kuyruk rüzgarında sabit havır
d	Sabit havırda dönüşler, 360° soldan ve sağdan (nokta dönüşleri)
e	İleriye (Öne), yana ve geriye havır manevraları
f	Havırda benzetilmiş motor arızası
g	Rüzgar içine ve arka rüzgarda ani duruşlar
h	Eğimli araziye(yamaca)/hazırlanmamış yerlere inişler ve kalkışlar
i	Kalkışlar (çeşitli profiller)

j	Yan rüzgarda, arka rüzgarda kalkış (eğer uygunsa)
k	Azami kalkış ağırlığında kalkış (gerçek veya benzetilmiş)
l	Yaklaşımlar (çeşitli profiller)
m	Sınırlı güç ile kalkış ve iniş
n	Otorotasyonlar (FE; Temel, menzil, düşük hız ve 360° dönüşler ile yapılan manevralardan en az ikisini seçecektir)
o	Otorotatif iniş
p	Mecburi inişte güçlü kurtarma alıştırması
q	Güç kontrolleri, keşif tekniği, yaklaşma ve ayrılış tekniği

### BÖLÜM 3 — SEYRÜSEFER - YOL BOYU USULLERİ

a	Çeşitli irtifalarda/yüksekliklerde seyrüsefer ve oryantasyon, harita okuma
b	İrtifa/yükseklik, hız, istikamet kontrolü, hava sahasının gözlemlenmesi, altimetre ayar usulleri
c	Uçuş sürecinin izlenmesi, uçuş logunun kullanımı, yakıt sarfiyatının hesabı, havada kalış süresinin takibi, tahmini varış zamanının (ETA) hesabı, rotadan sapmanın değerlendirilmesi ve doğru rotaya tekrar girilmesi, göstergelerin izlenmesi
d	Hava koşullarının gözlemlenmesi, başka meydana yönelme (divert) planlaması
e	Rota takibi, yerini belirleme (NDB ve/veya VOR), S/S kolaylıkların tanınması
f	ATC ile temas, talimatlara uyum, vb.

### BÖLÜM 4 SADECE ALETLER İLE YAPILAN UÇUŞ USULLERİ VE HAREKETLERİ

a	Düz uçuş, istikamet, irtifa/yükseklik ve hız kontrolü
b	Belirtilen istikametlere standart yatışlı dönüşler, 180° ila 360° sola ve sağa
c	Belirtilen istikametlere standart yatışlı tırmanışlı-alçalışlı dönüşler
d	Anormal durumlardan kurtarmalar
e	Sola ve sağa 90°'ye kadar istikamet değiştirerek yapılan 30° yatışlı dönüşler

### BÖLÜM 5 ANORMAL DURUMLAR VE ACİL DURUM USULLERİ (UYGUN OLDUĞUNDA BENZETİLMİŞ)

Not (1): Testin çok motorlu helikopterde gerçekleştirildiği durumlarda tek motor ile yaklaşma ve iniş yapıldığı, benzetilmiş tek motor arızasını içerecektir.

Not (2): FE, aşağıdakilerden 4 madde seçecektir:

a	Uygun olduğu takdirde, governör arızası, karbüratör/motor buzlanması, yağlama sistemi arızaları dahil olmak üzere motor arızaları
b	Yakıt sistemi arızası
c	Elektrik sistemi arızası
d	Uygulanabildiğinde, hidrolik güç olmadan yaklaşma ve iniş dahil olmak üzere, hidrolik sistem arızası
e	Ana rotor ve/veya anti tork sistemi arızası (FFS'de veya sadece sözlü olarak)
f	Uygulanabildiğinde, duman kontrolü ve giderme dahil olmak üzere yangın tatbikatları
g	Onaylı uçuş el kitabında belirtilen çok motorlu helikopterleri de içeren anormal durumlar ve acil durum usulleri: Kalkışta benzetilmiş motor arızası: TDP veya DPATO'dan hemen sonra ; (i) TDP'de veya öncesinde kalkıştan vazgeçme; veya (ii) DPATO'da veya öncesinde emniyetli zorunlu iniş. Benzetilmiş motor arızasıyla iniş: (i) LDP veya DPBL öncesinde motor arızasının ardından iniş veya inişten vazgeçme, (ii) LDP'den sonra motor arızasının ardından iniş veya DPBL'den sonra güvenli mecburi iniş.

#### D. CPL tanzimine ilişkin yetenek testinin içeriği - Hava gemileri

1. Yetenek testi için kullanılacak hava gemisi eğitim hava gemilerine ilişkin gereklilikleri karşılayacaktır.
2. Uçulacak bölgeye ve rotaya FE karar verir. 3.Bölüm için kullanılan rotalar kalkış havaalanında veya başka bir havaalanında sonlanabilecek olup, varış noktalarından biri

kontrollü havaalanı olacaktır. Yetenek testi 2 uçuşta icra edilebilecektir. Uçuşun (uçuşların) toplam süresi en az 60 dakika olacaktır.

3. Aday, aşağıdaki becerileri sergileyecektir:

- hava gemisini limitleri dahilinde kullanmak;
- tüm hareketleri düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;
- muhakeme yeteneği ve havacılık kültürünün yüksek olması;
- havacılık bilgisini uygulamak; ve
- bir usul veya hareketin her zaman başarı ile sonuçlanacağına şüphe bırakmayacak şekilde hava aracının kontrolünü sağlamak

#### UÇUŞ TESTİ TOLERANSLARI

4. Aşağıda belirtilen limitler uygulanırken, türbülans koşulları, hava gemisinin kullanım karakteristiği ve performansı hesaba alınarak gerekli düzeltmeler yapılır.

- Yükseklik
  - Normal uçuş ±100 fit
  - Benzetilmiş büyük çaplı acil durum ±150 fit
  - Radyo seyrüsefer yardımcılarının takibi ±10°
- İstikamet
  - Normal uçuş ±10°
  - Benzetilmiş büyük çaplı acil durum ±15°

#### TESTİN İÇERİĞİ

5. 5. ve 6. bölümlerdeki unsurlar hava gemilerine yönelik FNPT'de veya FFS'de icra edilebilecektir. Hava gemisi kontrol listelerinin kullanımı, havacılık kültürü, hava gemisinin harici görünür referanslar ile kontrolü, buzlanmayı önleme/ buzlanmayı giderme ve tehdit ve hata yönetimi tüm bölümler için geçerli olacaktır.

BÖLÜM 1 — UÇUŞ ÖNCESİ OPERASYONLAR VE AYRILIŞ	
a	Aşağıdakileri içeren uçuş öncesi hazırlıkları: Uçuş planlaması, Dokümantasyon, ağırlık ve denge hesaplaması, hava raporu alınması, NOTAM'LAR
b	Hava gemisinin iç ve dış kontrolleri ve hizmet alma işlemleri
c	Direkten ayrılma prosedürü, yer hareketleri ve kalkış
d	Performans bilgileri ve trim
e	Havaalanı ve meydan turu usülleri
f	Hareket/kalkış usulü, altimetre ayarlaması, çarpışmayı önleme (çevre kontrolü)
g	ATC ile temas - uyum, R/T usulleri
BÖLÜM 2 — GENEL HAVA İŞLERİ	
a	Hava gemisinin düz ve yatay uçuş, tırmanma, alçalma ve çevre kontrolünü içeren harici görsel referanslarla kontrolü
b	Basınç yüksekliğinde uçuş
c	Dönüşler
d	Seri alçalma ve tırmanmalar
e	yalnızca uçuş alet ve göstergeleri referans alınarak yapılan ve aşağıdakileri de içeren uçuş; (i) düz uçuş, istikamet, irtifa/yükseklik ve hız kontrolü (ii) tırmanışlı ve alçalışlı dönüşler (iii) anormal durumlardan kurtarmalar (iv) sınırlı panel aletleri
f	ATC ile temas - uyum, R/T usulleri
BÖLÜM 3 — YOL BOYU USULLERİ	
a	Hava gemisinin dış görsel referanslarla kontrolü;Menzil/havada kalma süresi hususları

b	Oryantasyon, harita okuma
c	İrtifa, hız, istikamet kontrolü, çevre kontrolü
d	Altimetre ayarlaması, ATC ile temas - uyum, R/T usulleri
e	Uçuş sürecinin izlenmesi, uçuş logunun kullanımı, yakıt sarfiyatının hesabı, rotadan sapmanın değerlendirilmesi ve doğru rotaya tekrar girilmesi
f	Hava koşullarının gözlemlenmesi, trendlerin değerlendirilmesi, başka meydana yönelme (divert) planlaması
g	Rota takibi, konumlama (NDB veya VOR), seyrüsefer kolaylıkların tanınması (aletli uçuş). Yedek havaalanına divert planının uygulanması (görerek uçuş)
<b>BÖLÜM 4 — YAKLAŞMA VE İNİŞ USULLERİ</b>	
a	Variş usulleri, altimetre ayarları, kontroller, çevre kontrolü
b	ATC ile temas - uyum, R/T usulleri
c	Düşük irtifadan pas geçme
d	Normal iniş
e	Kısa inişler
f	Rölanti gücünde yaklaşma ve iniş (sadece tek motorlu hava araçlarında)
g	Flaplar kullanılmadan iniş
h	Uçuş sonrası yapılan işlemler
<b>BÖLÜM 5 — ANORMAL DURUMLAR VE ACİL DURUM USULLERİ</b>	
Bu bölüm 1'den 4'e kadar olan bölümlerle birleştirilebilir.	
a	Kalkış sonrası benzetilmiş motor arızası (emniyetli bir irtifada), yangın tatbikatı
b	Teçhizat arızaları
c	Zorunlu iniş (benzetilmiş)
d	ATC ile temas - uyum, R/T usulleri
e	Sözlü sorular
<b>BÖLÜM 6 — İLGİLİ SINIF VEYA TİP MADDELERİ</b>	
Bu bölüm 1'den 5'e kadar olan bölümlerle birleştirilebilir.	
a	Kalkış sırasında benzetilmiş motor arızası (uçuş simülatöründe (FFS) gerçekleştirilmediği sürece emniyetli bir irtifada)
b	Arızalı motor(lar) ile yaklaşma ve pas geçme
c	Arızalı motor(lar) ile yaklaşma ve tam duruşlu iniş
d	Kubbe basınç sistemi arızaları
e	ATC ile temas - uyum, R/T usulleri, Havacılık kültürü
f	FE tarafından belirlendiği şekilde - sınıf/tip yetkisi yetenek testine ilişkin her nevi unsurlar, geçerli olması halinde, aşağıdakileri içerecektir: (i) hava gemisi sistemleri (ii) kubbe basınç sisteminin operasyonu
g	Sözlü sorular

**MPL entegre eğitim kursu****GENEL**

1. MPL entegre kursunun amacı; VFR ve IFR şartlarda çok motorlu çok pilotlu türbin motorlu hava taşımacılığı uçaklarında görev yapabilecek yeterlilik seviyesinde ikinci pilotlar yetiştirmek ve MPL almalarını sağlamaktır.
2. MPL eğitim kursu yetkisi, sadece uçuş operasyon gereklilikleri uyarınca ve ilgili hava operasyonları gereklilikleri doğrultusunda sertifikalandırılmış bir ticari hava taşımacılık işletmesinin bünyesinde yer alan veya bu tür bir işletme ile özel bir anlaşma yapmış olan bir ATO'ya verilebilir.
3. MPL entegre kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekir. Eğitim, yetkinlik temelli olmalı ve çok ekip üyeli operasyon ortamında gerçekleştirilmelidir.
4. Bu kursa sadece ab-initio adaylar kabul edilir.
5. Kurs aşağıdakilerden oluşur:
  - (a) ATPL(A) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi;
  - (b) görerek ve aletli uçuş eğitimi;
  - (c) çok pilotlu uçakların operasyonuna yönelik MCC eğitimi;
  - (d) tip yetkisi eğitimi.
6. MPL kursunun tümünü tamamlayamayan bir aday daha düşük seviyede imtiyazlara sahip bir lisans ve öngörülen gereklilikleri karşılayabildiği takdirde aletli uçuş yetkisi (IR) almaya yönelik teorik bilgi sınavı ve yetenek testi için Genel Müdürlüğe başvurabilir.

**TEORİK BİLGİ**

7. MPL eğitimi teorik bilgi kursu, en az 750 saatlik ATPL(A) bilgi düzeyi eğitiminden ve aşağıdakilerden oluşur:
  - (a) Alt Bölüm H uyarınca ilgili tip yetkisi için gerekli teorik bilgi eğitimi; ve
  - (b) FCL.745.A maddesi uyarınca UPRT teorik bilgi eğitimi.

**UÇUŞ EĞİTİMİ**

8. Uçuş eğitimi, aşağıda belirtilen 4 safhayı içerecek şekilde; gerçek ve benzetilmiş uçuşta PF ve PM saatlerini içeren en az 240 saatten oluşur:
  - (a) Safha 1 - Başlangıç uçuş becerileri. Uçakta spesifik temel tek pilot eğitimi.
  - (b) Safha 2 - Temel.  
Çoklu ekip operasyonlarına ve aletli uçuşa giriş.
  - (c) Safha 3 - Orta  
SHT-21 uyarınca yüksek performanslı uçak olarak sertifikalandırılmış çok motorlu türbin uçakta çoklu ekip operasyonlarının uygulanması
  - (d) Safha 4 - İleri.  
Havayolu odaklı bir ortamda tip yetkisi eğitimi.  
MCC gereklilikleri yukarıdaki ilgili aşamalara dahil edilmelidir.  
Uçakta veya FFS'te asimetric uçuş eğitimi verilmelidir.
- 8a. Gerçek uçuştaki uçuş tecrübesi aşağıdakileri kapsar:
  - (a) Alt Bölüm H kapsamında belirtilen tüm tecrübe gereklilikleri;
  - (b) FCL.745.A uyarınca UPRT uçuş eğitimi;
  - (c) FCL.725.A(c) uyarınca söz konusu tipe mahsus özellikler ile ilgili uçak UPRT alıştırma; ve
  - (d) Gece uçuşu;
  - (e) sadece aletler referans alınarak yapılan uçuş; ve
  - (f) ilgili havacılık kültürünün edinilmesi için gereken tecrübe.
9. Uçuş eğitim müfredatındaki her bir eğitim aşaması, hem temel bilgi eğitimi hem de uygulamalı eğitim kısımlarından oluşmalıdır.
10. Eğitim kursu, eğitim müfredatının ve bu müfredata göre eğitim alan öğrencilerin sürekli bir değerlendirme ile takip edildiği bir süreci içermelidir. Değerlendirmede;
  - (a) yetkinliklerin ve ilgili değerlendirmenin çok pilotlu uçağın ikinci pilotunun görevi ile ilgili olması; ve
  - (b) öğrencilerin gerekli yetkinlikleri, gelişme göstererek ve yeterli bir şekilde edinmeleri

sağlanmalıdır.

11. Yetkinliğin sağlanması amacıyla, eğitim kursu en az 12 kalkış ve iniş içerecektir. Bu kalkış ve inişler, eğitimin gerçekleştirilmesinden önce ATO ve işletmecinin aşağıdakilerin sağlandığından emin olması halinde, altıya düşürülebilir:
- öğrenci pilotun gerekli yetkinlik seviyesini değerlendirmek için bir prosedürün mevcut olması; ve
  - eğitim sırasında yapılan değerlendirmeler, düzeltici önlem alınması gerektiğini gösteriyorsa, düzeltici eylemlerin yapılmasını sağlamak için bir süreç oluşturulmalıdır.
- Bu kalkışlar ve inişler, tip yetkisinin tanzim edileceği uçakta bir öğretmenin gözetiminde icra edilecektir.

#### DEĞERLENDİRME SEVİYESİ

12. MPL(A) adayı, aşağıdaki 13. paragrafta belirtilen 9 yetkinlik unsurunun tümünde, görerek ve aletli koşullar altında türbin motorlu çok pilotlu uçaklarda ikinci pilot olarak görev yapmak için gerekli olan ileri yetkinlik seviyesinde performans sergilemiş olmalıdır. Değerlendirme, bir prosedürün veya manevranın başarılı sonuç vermesini sağlamak amacı ile, uçağın veya durumun kontrolünün daima muhafaza edildiğini doğrulamalıdır. Aday, MPL performans kriterlerine uygun olarak ilgili uçak tipinin emniyetli operasyonu için gerekli olan bilgi, beceri ve tutumları tutarlı bir şekilde sergilemelidir.

#### YETKİNLİK UNSURLARI

13. Aday, aşağıdaki 9 unsurun tümünde yetkinlik sergilemelidir:
- tehdit ve hata yönetimi prensipleri de içeren, insan performansı prensiplerini uygulamak;
  - uçak yer operasyonlarını icra etmek;
  - kalkış icra etmek;
  - tırmanış icra etmek;
  - seyir uçuşu icra etmek;
  - alçalma icra etmek;
  - yaklaşma icra etmek;
  - iniş icra etmek; ve
  - iniş sonrası ve uçak uçuş sonrası operasyonları icra etmek.

#### BENZETİLMİŞ UÇUŞ

14. FSTD'lere ilişkin asgari gereklilikler:
- Safha 1 - Başlangıç uçuş becerileri.  
Genel Müdürlük tarafından onaylanmış, aşağıdaki özelliklere sahip olan e-eğitim ve kısmi görevlendirme cihazları:
    - normal masaüstü bilgisayarlar aksesuarlarının ötesinde örneğin gaz kolunun, kontrol kumandasının veya FMS tuş takımının işlevsel replikaları olmalı; ve
    - uygun kuvvet uygulaması ve tepki zamanlaması özelliğine sahip psikomotor faaliyet içermelidir.
  - Safha 2 - Temel.  
Jenerik çok motorlu türbin uçağı temsil eden bir FNPT II MCC.
  - Safha 3 - Orta  
İkinci pilot ile işletilmesi gereken çok motorlu türbin uçağı temsil eden, B seviyesi muadil özellikleresahip ve aşağıdakileri içeren FSTD:
    - her bir pilota 180° yatay ve 40° dikey görüş açısıyla gündüz/alacakaranlık/gece şartlarının sürekli sağlayan kokpitle uyumlu görsel sistem,
    - ATC ortamı simülasyonu
  - Safha 4 - İleri  
ATC ortamı simülasyonu da dahil olmak üzere, geliştirilmiş gündüz görüş sistemine sahip seviye D veya seviye C muadili bir FFS.

**IR modüler eğitim kursları****A. IR(A) - Modüler uçuş eğitim kursu****GENEL**

1. IR(A) modüler uçuş eğitim kursunun amacı; pilotları, uçaklarda IFR ve IMC şartlarda görev yapmak üzere gerekli yeterlilik seviyesinde eğitmektir. Bu kurs, ayrı ayrı veya birlikte alınabilecek iki modülden oluşur:
  - (a) Temel Aletli Uçuş Modülü  
Bu modül, en fazla 5 saati bir BITD, FNPT I veya II veya FFS'de aletli yer süresi olabilecek olan 10 saatlik aletli uçuş eğitim süresinden oluşur. Temel aletli uçuş modülünün tamamlanmasının ardından adaylara bir kurs tamamlama sertifikası verilir.
  - (b) Prosedürel Aletli Uçuş Modülü  
Bu modül, IR(A) müfredatında geriye kalan eğitim ders konularından, 40 saat tek motor veya 45 saat çok motor aletli uçuş eğitiminden ve IR(A) teorik bilgi kursundan oluşur.
2. Modüler IR(A) kursuna başvuran adayların, bir PPL(A) veya CPL(A) sahibi olmaları gerekir. Prosedürel Aletli Uçuş Modülüne başvuran ve CPL(A) sahibi olmayan aday, BIR sahibi veya Temel Aletli Uçuş Modülüne ilişkin bir Kurs Tamamlama Sertifikasına sahip olmalıdır. ATO, çok motorlu bir uçakta sınıf veya tip yetkisine sahip olmayan ve çok motorlu IR(A) kursuna başvuran adayın, IR(A) kursu için uçuş eğitimine başlamadan önce, Alt Bölüm H'de belirtilen çok motor eğitimini almış olduğundan emin olmalıdır.
3. Modüler IR(A) kursunun Prosedürel Aletli Uçuş Modülünü almak isteyen bir adayın, tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlaması gerekir. Prosedürel Aletli Uçuş Modülüne başlamadan önce ATO, adayın temel aletli uçuş yeteneklerinin yeterliliğinden emin olmalıdır. Gerektiğinde tazeleme eğitimi verilmelidir.
4. Teorik bilgi eğitimi kursu 18 ay içerisinde tamamlanmalıdır. Prosedürel Aletli Uçuş Modülü ve yetenek testi, başarıyla tamamlanan teorik bilgi sınavlarının geçerlilik süresi içerisinde tamamlanmalıdır.
5. Kurs aşağıdakilerden oluşmalıdır:
  - (a) IR bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi;
  - (b) Aletli uçuş eğitimi.

**TEORİK BİLGİ**

6. Onaylanmış modüler IR(A) kursu en az 150 saatlik teorik bilgi eğitimden oluşmalıdır.

**UÇUŞ EĞİTİMİ**

7. Tek motor IR(A) uçuş eğitimi en az 50 saatlik aletli uçuş eğitiminden oluşmalıdır. Bunun en fazla 20 saati FNPT I'de aletli yer süresi veya en fazla 35 saati ise FFS veya FNPT II'de aletli yer süresinden oluşabilir. FNPT II'de veya FFS'de gerçekleştirilmesi öngörülen aletli yer süresinin en fazla 10 saati FNPT I'de icra edilebilir.
8. Çok motor IR(A) uçuş eğitimi en az 55 saatlik aletli uçuş eğitiminden oluşmalıdır. Bunun en fazla 25 saati FNPT I'de aletli yer süresinden veya en fazla 40 saati ise FFS veya FNPT II'de aletli yer süresinden oluşabilir. FNPT II'deki veya FFS'deki aletli yer süresinin en fazla 10 saati FNPT I'de gerçekleştirilebilir. Geri kalan aletli uçuş eğitimi, çok motorlu uçaklarda en az 15 saati içermelidir.
9. Çok motor tip veya sınıf yetkisi ve tek motor IR(A) sahibi olup ilk kez çok motor IR(A) almak isteyen bir aday, bir ATO'da çok motorlu uçaklarda en az 5 saatlik aletli uçuş eğitiminden oluşan bir kursu başarıyla tamamlamalıdır. Bu sürenin 3 saati FFS'de veya FNPT II'de olabilir.
- 10.1 CPL(A), BIR veya Temel Aletli Uçuş Modülüne ilişkin Kurs Tamamlama Sertifikası sahibi adaylar için, yukarıdaki 7. veya 8. paragraflarda gerekli görülen toplam eğitim süresine yönelik olarak 10 saate kadar düşürülebilir.
- 10.2 IR(H) sahibi adaylar için yukarıda 7. veya 8. paragraflarda gerekli görülen toplam eğitim süresi 10 saate kadar düşürülebilir.

10.3 Uçaktaki toplam aletli uçuş eğitimi, ilgisine göre 7. veya 8. paragraftaki gerekliliklere uygun olmalıdır.

11. IR(A) yetenek testine kadar olan uçuş hareketleri aşağıdakileri kapsamalıdır:

(a) Temel Aletli Uçuş Modülü: En az aşağıdakileri içeren temel aletli uçuş prosedür ve manevrası:

Harici görsel referanslar olmadan temel aletli uçuş:

- ufki uçuş,
- tırmanma,
- alçalma,
- düz uçuşta, tırmanışta ve alçalışta dönüşler;

alet paterni;

keskin dönüş;

radio seyrüsefer;

anormal durumlardan kurtarma;

kısıtlı panel;

başlangıç safhasında ve tam stall durumunda stall'un fark edilmesine kurtarılması;

(b) Prosedürel Aletli Uçuş Modülü:

(i) IFR uçuş planı hazırlığı için gereken uçuş el kitabının ve ilgili hava trafik servisi dokümanlarının kullanımı da dahil uçuş öncesi IFR prosedürler;

(ii) en az aşağıdaki hususları içeren normal, anormal ve acil durumlardaki IFR prosedürü ve manevraları:

- kalkış esnasında görerek uçuştan aletli uçuşa geçiş,
- standart aletli ayrılış ve varışlar,
- yol boyu IFR usulleri,
- bekleme usulleri,
- belirlenmiş minimaya aletli yaklaşımlar,
- pas geçme usulleri,
- türlü yaklaşma da dahil aletli yaklaşımlar ile inişler;

(iii) uçuş esnasındaki manevralar ve belirli uçuş karakteristikleri;

(iv) çok motorlu uçaklarda, benzetilmiş tek motor arızası ve motor durdurma ve tekrar çalıştırma usulleri uygulanmak suretiyle sadece aletler referans alınarak yukarıdaki egzersizlerin yapılması. Benzetilmiş motor durdurma ve tekrar çalışma egzersizi bir FFS'de veya FNPT II'de yapılmıyorsa emniyetli bir irtifada yapılmalıdır.

## Aa. IR(A) — Yetkinlik Temelli Modüler Uçuş Eğitim Kursu

### Genel

1. Yetkinlik temelli modüler uçuş eğitim kursunun amacı, PPL veya CPL sahiplerini, daha önceki aletli uçuş eğitimlerini ve tecrübelerini göz önüne alarak, aletli uçuş yetkisi için eğitmektir. Uçakları IFR şartlar altında ve IMC koşullarda uçurabilmek için gerekli yeterliliği sağlamayı amaçlamaktadır. Kurs, bir ATO'da alınmalı veya bir IRI(A) veya IR eğitimi verme imtiyazı olan bir FI(A) tarafından verilecek aletli uçuş eğitimi ile bir ATO bünyesinde verilecek uçuş eğitiminin birleşimi olmalıdır.

2. Yetkinlik temelli modüler IR(A) kursuna başvuran adayın, PPL(A) veya CPL(A) sahibi olması gerekir.

3. Teorik bilgi eğitimi kursu 18 ay içerisinde tamamlanmalıdır. Aletli uçuş eğitimi ve yetenek testi, başarıyla tamamlanan teorik bilgi sınavlarının geçerlilik süresi içerisinde tamamlanmalıdır.

4. Kurs aşağıdakilerden oluşmalıdır:

(a) IR bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi;

(b) aletli uçuş eğitimi.

### TEORİK BİLGİ

5. Yetkinlik temelli modüler IR(A) kursu en az 80 saatlik teorik bilgi eğitiminden oluşmalıdır. Teorik bilgi kursu bilgisayar temelli eğitim ve e-öğrenme unsurlarını içerebilir. Sınıf içi eğitim en az ORA.ATO.305 gerekliliğini sağlamalıdır.

### UÇUŞ EĞİTİMİ

6. Bu modüler kurs ile IR(A) sahibi olmanın methodu yetkinlik temellidir. Ancak aşağıda belirtilen



minimum gereklilikler başvuru sahibi tarafından tamamlanmalıdır. Gereken yetkinliğe ulaşmak için ilave eğitim gerekebilir.

- (a) Tek motor yetkinlik temelli modüler IR(A) kursu, en fazla 10 saate kadarki FNPT I'de veya 25 saate kadarki FFS'te veya FNPT II'de aletli yer süresi olacak şekilde en az 40 saatlik aletli uçuş eğitimi içermelidir. FNPT II veya FFS aletli yer süresinin en fazla 5 saatlik kısmı FNPT I'de gerçekleştirilebilir.
- (i) Başvuru sahibinin;
- (A) bir IRI(A) veya IR eğitimi verme imtiyazı olan bir FI(A) tarafından verilecek aletli uçuş eğitimini tamamlaması; veya
- (B) uçakları IFR altında ve IMC koşullarda uçuşabilme imtiyazı veren bir yetki ile uçaklarda PIC olarak aletli uçuş tecrübesinin önceden bulunması, durumunda bu uçuş süreleri yukarıdaki 40 saatlik gerekliliğin en fazla 30 saate kadarki kredilendirilebilir.
- (ii) Başvuru sahibinin (a)(i)'de belirtilenden farklı olarak önceden aldığı aletli uçuş eğitimi varsa, bu uçuş süreleri yukarıdaki 40 saatlik gerekliliğin en fazla 15 saate kadarki kredilendirilebilir.
- (iii) Her durumda, uçuş eğitimi bir ATO'da uçakta en az 10 saatlik aletli uçuş eğitimini içermelidir.
- (iv) Çift kumanda aletli uçuş eğitiminin toplam süresi 25 saatten az olamaz.
- (b) Çok motor yetkinlik temelli modüler IR(A) kursu, en fazla 10 saate kadarki FNPT I'de veya 30 saate kadarki FFS'te veya FNPT II'de aletli yer süresi olacak şekilde en az 45 saatlik aletli uçuş eğitimi içermelidir. FNPT II veya FFS aletli yer süresinin en fazla 5 saatlik kısmı FNPT I'de gerçekleştirilebilir.
- (i) Başvuru sahibinin;
- (A) bir IRI(A) veya IR eğitimi verme imtiyazı olan bir FI(A) tarafından verilecek aletli uçuş eğitimini tamamlaması; veya
- (B) uçakları IFR altında ve IMC koşullarda uçuşabilme imtiyazı veren bir yetki ile uçaklarda PIC olarak aletli uçuş tecrübesinin önceden bulunması durumunda bu uçuş süreleri yukarıdaki 45 saatlik gerekliliğin en fazla 35 saate kadarki kredilendirilebilir.
- (ii) Başvuru sahibinin (b)(i)'de belirtilenden farklı olarak önceden aldığı aletli uçuş eğitimi varsa, bu uçuş süreleri yukarıdaki 45 saatlik gerekliliğin en fazla 15 saate kadarki kredilendirilebilir.
- (iii) Her durumda, uçuş eğitimi bir ATO'da çok motorlu uçakta en az 10 saatlik aletli uçuş eğitimini içermelidir.
- (iv) Çift kumanda aletli uçuş eğitiminin toplam süresi, en az 15 saati çok motorlu uçaklarda olmak üzere, 25 saatten az olamaz.
- (c) Kredilendirilebilecek uçuş sürelerine karar vermek ve eğitim ihtiyaçlarını belirlemek için, başvuru sahibi bir ATO'da kurs öncesi ön değerlendirmeye alınmalıdır.
- (d) Bir IRI(A) veya FI(A) tarafından (a)(i) ve (b)(i) bentlerine göre verilmiş aletli uçuş eğitiminin tamamlandığı ilgili öğretmen tarafından belli bir eğitim kaydı ile belgelenmeli ve imzalanmalıdır.

7. Yetkinlik temelli modüler IR(A) için uçuş eğitimi aşağıdakileri içermelidir:

- (a) Temel alet uçuşu için aşağıdakileri de içeren usüller ve hareketler:
- (i) harici görsel referanslar olmadan temel alet uçuşu;
- (ii) ufki uçuş;
- (iii) tırmanış;
- (iv) alçalış;
- (v) düz uçuşta, tırmanışta ve alçalışta dönüşler;
- (vi) alet paterni;
- (vii) keskin dönüş;
- (viii) radyo seyrüsefer;
- (ix) anormal durumlardan kurtarma;
- (x) kısıtlanmış alet gösterge paneli; ve
- (xi) başlangıç safhasında ve tam stall durumunda stall'un fark edilmesi ve kurtarılması;

- (b) IFR uçuşlar için, uçuş manuelinin kullanımı ve IFR uçuş planı için hazırlanmış uygun hava trafik servis dokümanlarını da içeren uçuş öncesi usüller;
  - (c) Normal, anormal ve acil durumlardaki IFR operasyonlar için aşağıdakileri kapsayan usül ve hareketler:
    - (i) kalkış esnasında görerek uçuştan aletli uçuşa geçiş,
    - (ii) standart aletli ayrılış ve varışlar,
    - (iii) yol boyu IFR usulleri,
    - (iv) bekleme usulleri,
    - (v) belirlenmiş minimaya aletli yaklaşımlar,
    - (vi) pas geçme usulleri,
    - (vii) türlü yaklaşma da dahil aletli yaklaşımlar ile inişler;
  - (d) Uçuş manevraları ve belirli uçuş karakteristikleri;
  - (e) (c) fıkrasında belirtilen hareketlerde çok motorlu bir uçağın aşağıdakileri de kapsayacak şekilde kullanımı:
    - (i) benzetilmiş tek motor arızasında uçağın sadece aletler referans alınarak kullanımı;
    - (ii) motor kapatma ve yeniden çalıştırma (FFS veya FNPT II'de yapılmıyorsa emniyetli bir irtifada gerçekleştirilmeli).
9. FCL.835 maddesine göre BIR sahibi ve bir ATO'nun verdiği en az 10 saatlik aletli uçuş eğitimini tamamlamış olup yetkinlik temelli modüler IR(A) için başvuru yapan adaylar, yetkinlik temelli aletli uçuş yetkisinin tüm konularının söz konusu BIR eğitimine dahil edilmiş olması ve yetkinlik temelli modüler uçuş eğitimi kursunu veren ATO tarafından değerlendirilmiş olması koşuluyla, 4. fıkrada bahsedilen eğitim kursu doğrultusunda kredilendirilebilir.
10. BIR sahibi ve IFR koşullarda uçaklarda PIC olarak en az 50 saatlik uçuş tecrübesine sahip olup yetkinlik temelli modüler IR(A) için başvuru yapan adaylar:
- (a) bir ATO'da:
    - (i) yetkinlik temelli aletli uçuş yetkisine yönelik kabul edilebilir standartta teorik bilgi sahibi olma konusunda değerlendirilmeli;
    - (ii) FCL.605.IR(a) uyarınca IFR imtiyazlarının kapsamını genişletmek için uygun uçuş eğitimini almalı;
  - (b) (a) bendinde öngörülenleri tamamladıktan sonra;
    - (i) IR(A) için yetenek testini Ek 1.7 uyarınca başarıyla tamamlamalı;
    - (ii) yetenek testi sırasında kontrol pilotuna hava hukuku, meteoroloji, uçuş planlama ve performansı hakkında yeterli düzeyde teorik bilgi edindiklerini sözlü olarak göstermelidir.

#### ÖN DEĞERLENDİRME

11. Ön değerlendirmenin içeriği ve süresi adayın önceki sahip olduğu aletli uçuş tecrübesine göre ATO tarafından belirlenir.

#### ÇOK MOTORLU

12. Tek motor IR(A) yetkisi ile aynı zamanda çok motor sınıf veya tip yetkisine sahip olan bir kişi çok motorda ilk defa IR(A) yetkisi talep ediyor ise bir ATO bünyesinde, 3 saati FFS veya FNPT II'de olabilecek şekilde, en az 5 saat aletli uçuş eğitimi içeren bir kursu çift motorlu uçaklarda tamamlamalı ve yetenek testinde başarılı olmalıdır.

#### B. IR(H) - Modüler uçuş eğitim kursu

1. IR(H) modüler uçuş eğitim kursunun amacı, pilotları, IFR ve IMC şartlarda helikopterlerde görev yapmak üzere gerekli yeterlilik seviyesinde eğitmektir.
2. Modüler IR(H) kursuna başvuran adayların PPL(H)'ye veya CPL(H)'ye veya ATPL(H)'ye sahip olmaları gerekmektedir. IR(H) kursunun hava aracı eğitimi safhasına başlamadan önce adayın IR(H) yetenek testinde kullanılan helikoptere ait tip yetkisine sahip olması veya ilgili tip üzerinde onaylı tip yetkisi eğitimini tamamlamış olması gerekmektedir. Yetenek testinin çok pilotlu

ortamlarda icra edilecek olması halinde, aday MCC eğitiminin başarıyla tamamlandığını gösteren sertifikaya sahip olacaktır.

3. Modüler IR(H) kursunu almak isteyen bir adayın, tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlaması gerekir.
4. Teorik bilgi eğitimi kursu 18 ay içerisinde tamamlanmalıdır. Uçuş eğitimi ve yetenek testi, başarıyla tamamlanan teorik bilgi sınavlarının geçerlilik süresi içerisinde tamamlanmalıdır.
5. Kurs aşağıdakilerden oluşmalıdır:
  - (a) IR bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi;
  - (b) IR uçuş eğitimi.

#### TEORİK BİLGİ

6. IR(H) teorik bilgi kursunun en az 150 saatlik eğitimden oluşur.

#### UÇUŞ EĞİTİMİ

7. IR(H) kursu en az 55 saatlik aletli uçuş eğitim süresinden oluşur. Bu süre aşağıdaki gibi olabilir:
  - (a) 20 saate kadar bir FNPT I (H) veya (A)'da aletli yer süresi olabilir. FNPT I (H) veya (A)'daki bu 20 saatlik eğitim süresi, bu kurs için onaylanmış uçakta 20 saatlik IR(H) eğitim süresi ile değiştirilebilecektir; veya
  - (b) 40 saate kadar helikoptere yönelik bir FTD 2/3'te, FNPT II/III'te veya FFS'de aletli yer süresinden oluşabilir.

Aletli uçuş eğitiminin en az 10 saati IFR sertifikalı bir helikopterde olacaktır.

- 8.1 ATPL(H) sahipleri için teorik eğitim 50 saat azaltılabilir.
- 8.2 IR(A) sahibi adaylar için gereken eğitim süresi 10 saate kadar düşürülebilir.
- 8.3 Helikopter gece uçuş yetkisine sahip bir PPL(H) sahibi veya CPL(H) sahibi için gereken toplam aletli eğitim uçuş süresi 5 saate kadar azaltılabilir.
9. IR(H) yetenek testine kadar olan uçuş hareketleri aşağıdakileri kapsamalıdır:
  - (a) IFR uçuş planı hazırlanmasında, uçuş el kitabı ve ilgili hava trafik servisi dokümanlarının kullanımını da içeren IFR uçuş öncesi usulleri;
  - (b) normal, anormal ve acil durumlarda en az aşağıdaki hususları içeren IFR operasyon usul ve hareketleri:
    - Kalkış esnasında görerek uçuştan aletli uçuşa geçiş,
    - Standart aletli ayrılış ve varışlar,
    - Yol boyu IFR usulleri,
    - Bekleme usulleri,
    - Belirlenmiş minimaya aletli yaklaşımlar,
    - Pas geçme usulleri,
    - Turlu yaklaşma da dahil aletli yaklaşımlar ile inişler;
  - (c) uçuş esnasında manevralar ve belirli uçuş karakteristikleri;
  - (d) çok motorlu helikopterlerde, benzetilmiş tek motor arızası ve motor durdurma ve tekrar çalıştırma usulleri uygulanmak suretiyle sadece aletler referans alınarak (b) fıkrasındaki hareketlerin yapılması. Benzetilmiş motor durdurma ve tekrar çalışma egzersizi bir FFS'de veya FNPT II'de veya FTD2/3'te yapılmalıdır.

#### C. IR(As) - Modüler uçuş eğitim kursu

##### GENEL

1. IR(As) modüler uçuş eğitim kursunun amacı, pilotları, IFR ve IMC şartlarda hava gemilerinde görev yapmak üzere gerekli yeterlilik seviyesinde eğitmektir. Bu kurs, ayrı ayrı veya birlikte alınabilecek iki modülden oluşur:
  - (a) Temel Aletli Uçuş Modülü  
Bu modül 5 saati bir BITD, FNPT I veya II veya FFS'de aletli yer süresi olabilecek olan 10 saatlik aletli eğitim süresinden oluşur. Temel aletli uçuş modülünün tamamlanmasının ardından adaylara bir kurs tamamlama sertifikası verilir.
  - (b) Prosedürel Aletli Uçuş Modülü.  
Bu modül, IR(As) için olan geri kalan eğitim ders konularından, 25 saat aletli süre

eğitiminden ve IR(As) için olan teorik bilgi kursundan oluşur.

2. Modüler IR(As) kursuna başvuran adayların gece uçuşu imtiyazı tanıyan bir PPL(As)'ye veya bir CPL(As)'ye sahip olmaları gerekir. Prosedürel aletli uçuş modülüne başvuran, CPL(As) sahibi olmayan aday, temel aletli uçuş modülüne ilişkin bir kurs tamamlama sertifikasına sahip olmalıdır.
3. Modüler aletli uçuş yetkisi (IR(As)) kursunun Prosedürel Aletli Uçuş Modülünü almak isteyen bir aday, tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlaması gerekir. Prosedürel aletli uçuş modülüne başlanması öncesinde, ATO, adayın temel aletli uçuş yeteneklerinin yeterliliğinden emin olacaktır. Gerekli olması halinde tazeleme eğitimi verilir.
4. Teorik bilgi eğitimi kursu 18 ay içerisinde tamamlanmalıdır. Prosedürel Aletli Uçuş Modülü ve yetenek testi, başarıyla tamamlanan teorik bilgi sınavlarının geçerlilik süresi içerisinde tamamlanmalıdır.
5. Kurs aşağıdakilerden oluşur:
  - (a) IR yetkisi bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi;
  - (b) IR eğitimi.

#### TEORİK BİLGİ

6. Onaylı modüler IR(As) kursu en az 150 saat teorik bilgi eğitimini kapsar.

#### UÇUŞ EĞİTİMİ

7. IR(As) kursu en az 35 saatlik aletli eğitim süresinden oluşmaktadır, bunun azami 15 saati FNPT I'de aletli yer süresinden, azami 20 saati ise FFS veya FNPT II'de aletli yer süresinden oluşabilecektir. FNPT II'de veya FFS'de gerçekleştirilmesi öngörülen aletli yer süresinin azami 5 saati FNPT I'de icra edilebilecektir.
8. CPL(As)'ye veya temel aletli uçuş modülüne ilişkin kurs tamamlama sertifikasına sahip olan adaylar için, yukarıdaki 7. paragrafta gerekli görülen toplam eğitim süresi 10 saate kadar düşürülebilecektir. Hava gemisindeki toplam aletli uçuş eğitimi 7. paragrafa uygun olacaktır.
9. Adayın farklı bir hava aracı kategorisinde IR'ye sahip olması durumunda, hava gemileri için gereken toplam uçuş eğitimi süresi 10 saate kadar düşürülebilir.
10. IR(As) yetenek testi uçuş alıştırmaları aşağıdakileri kapsayacaktır:
  - (a) Temel Aletli Uçuş Modülü:

En azından aşağıdakileri içeren temel aletli uçuş usul ve hareketleri:  
Harici görerek referanslar olmadan temel aletli uçuş:

    - Düz ve ufki uçuş,
    - Tırmanma,
    - Alçalma,
    - Düz uçuşta, tırmanmada ve alçalmada dönüşler;Alet paterni;  
Radyo seyrüsefer;  
Anormal durumlardan kurtarma;  
Kısıtlı panel;
  - (b) Prosedürel Aletli Uçuş Modülü:
    - (i) IFR uçuş planı hazırlanmasında uçuş el kitabı ve ilgili hava trafik servisi dokümanlarının kullanılmasını içeren, IFR uçuş için uçuş öncesi prosedürleri ;
    - (ii) Normal, anormal ve acil durumlarda en azından aşağıdaki hususları içeren IFR operasyon usulleri ve hareketleri:
      - kalkış esnasında görerek uçuştan aletli uçuşa geçiş,
      - standart aletli ayrılış ve varışlar,
      - yol boyu IFR usulleri,
      - bekleme usulleri,
      - belirlenmiş minimaya aletli yaklaşımlar,
      - pas geçme usulleri,
      - türlü yaklaşmayı da kapsayacak şekilde aletli yaklaşımlar ile inişler
    - (iii) uçuş hareketleri ve belirli uçuş karakteristikleri;

- (iv) Hava gemilerinde benzetilmiş tek motor arızası ve motor durdurma ve tekrar çalıştırma usulleri uygulanmak suretiyle sadece aletler referans alınarak (b)(ii) alt bendindeki hareketlerin yapılması. Benzetilmiş motor durdurma ve tekrar çalışma egzersizi bir FFS'de veya FNPT II'de yapılmalıdır.

## Ek 1.7

### BIR ve IR yetenek testi

1. Başvuran adaylar, eğitim ve test için uygun donanıma sahip, testte kullanılacak hava aracı ile aynı sınıf veya tipte hava aracında eğitim almış olmalıdır.
2. Aday, yetenek testinin ilgili tüm bölümlerini başarıyla tamamlamalıdır. Bölümlerdeki herhangi bir maddeden başarısız olunması halinde, o bölümden başarısız sayılır. Birden fazla bölümden başarısız olunması durumunda, adayın testin tümüne tekrar girmesi gerekir. Herhangi bir bölümde başarısız olan aday, sadece başarısız olduğu bölümden teste tekrar girer. Bir önceki denemede geçilen bölümler de dahil olmak üzere, tekrar girilen testin herhangi bir bölümden başarısız olunması halinde, adayın testin tümüne tekrar girmesi gerekir. Yetenek testinin ilgili tüm bölümleri altı ay içerisinde tamamlanmalıdır. İki denemede testin ilgili tüm bölümlerini geçemeyen adayların ilave eğitim almaları gerekir.
3. Başarısız olunan herhangi bir yetenek testinden sonra tekrar eğitim alınması gerekli olabilir. Yetenek testine girilmesinde herhangi bir deneme sayısı sınırı bulunmamaktadır.

#### TESTİN İCRA EDİLMESİ

4. Testin amacı, gerçek bir uçuşun benzetilmesidir. Uçulacak rotayı kontrol pilotu belirler. Adayın, uçuşu rutin briefing materyalinden planlaması ve yürütmesi esastır. Aday uçuşun planlanmasından sorumludur ve uçuşun gerçekleşmesi için gereken ekipman ve dokümanın uçakta bulundurulmasını sağlar. Uçuş süresi en az 1 saattir.
5. Aday yetenek testini sonlandırmayı talep ederse sonlandırma gerekçesinin kontrol pilotu tarafından yetersiz görülmesi halinde, aday yetenek testinin tümüne en baştan girer. Testin, kontrol pilotu tarafından yeterli görülen sebeplerden dolayı sonlandırılması halinde, başka bir uçuşta sadece tamamlanmamış bölümler test edilir.
6. Kontrol pilotunun takdirinde olmak üzere, herhangi bir hareket veya usul aday tarafından sadece bir defaya mahsus tekrar edilebilir. Kontrol pilotu, adayın uçuş becerisinin yetersiz olduğunu ve tam bir test tekrarını gerektirdiğini değerlendirdiği takdirde, testi herhangi bir aşamada durdurabilir.
7. Adayın, sorumlu pilot işlevlerinin icra edilebildiği bir pozisyonda hava aracını uçurması ve testi başka bir ekip üyesi yokmuş gibi icra etmesi gerekir. Kontrol pilotu, emniyet bakımından veya diğer trafikleri olumsuz etkileyecek gecikmeye sebebiyet vermekten kaçınmak için müdahalenin gerekli olduğu durumlar haricinde, hava aracının operasyonunda rol alamaz. Uçuşa ilişkin sorumluluk ilgili ulusal düzenlemeler ile belirlenir.
8. Karar yüksekliği/irtifası, minimum alçalma yüksekliği/irtifası ve pas geçme noktasını kontrol pilotunun mutabakatı ile aday belirler.
9. Aday, radyo seyrüsefer kolaylıklarının tanınmasını da içeren gerekli tüm kontrolleri ve görevleri icra ettiğini kontrol pilotuna göstermelidir. Kontroller, testin yapıldığı hava aracına ait kontrol listesi doğrultusunda tamamlanır. Teste ilişkin uçuş öncesi hazırlıkları sırasında adayın güç/performans ayarlarını ve hızları belirlemesi gerekir. Kalkışa, yaklaşıma ve inişe ilişkin performans verileri aday tarafından, kullanılan hava aracının işletme el kitabına veya uçuş el kitabına uygun olarak hesaplanır.

#### UÇUŞ TESTİ TOLERANSLARI

10. Aday, aşağıdaki becerileri sergilemelidir:  
hava aracını, limitleri dahilinde kullanmak;  
tüm manevraları düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;  
muhakeme yeteneği ve havacılık kültürünün yüksek olması;  
havacılık bilgisini uygulamak; ve  
bir usul veya hareketin her zaman başarı ile sonuçlanacağına şüphe bırakmayacak şekilde hava aracının kontrolünü sağlamak.

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

#### Yükseklik

Genel	±100 feet
Karar yüksekliğinde/irtifasında pas geçmeye başlanması	+50 feet/-0 feet
Minimum alçalma yüksekliği/MAP/irtifası	+50 feet/-0 feet

#### Yol Takibi

Radyo yardımcıları	±5°
Açısal sapmalar için	Azimut ve süzülme hattında yarım derece sapma, (örn. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) ve 3D (LNAV/VNAV) "doğrusal" yanal sapmalar	Rota takibine göre hata/sapma normalde, usulle ilişkili RNP değerinin ±½'si ile sınırlandırılır. Bu standarttan RNP değerinin maksimum 1 katına kadar anlık sapmalara izin verilir.
3D doğrusal dikey sapmalar (örn. BaroVNAV kullanarak RNP APCH (LNAV/VNAV))	Herhangi bir zamanda dikey profilin en fazla -75 feet altında ve havaalanı seviyesinin 1000 feet üzerinde veya altında dikey profilin en fazla 75 feet üzerinde

#### İstikamet

Tüm motorlar çalışırken	±5°
Benzetilmiş motor arızası ile	±10°

#### Sürat

Tüm motorlar çalışırken	±5 knot
Benzetilmiş motor arızası ile	+10 knot /-5 knot

#### TESTİN İÇERİĞİ

##### Uçaklar

<b>BÖLÜM 1 — UÇUŞ ÖNCESİ OPERASYONLAR VE AYRILIŞ</b> Kontrol listesinin, havacılık kültürünün, buzlanmayı önleme (anti-icing)/buzlanmayı giderme (de-icing) prosedürlerinin vb. kullanımı tüm bölümlerde kontrol edilir	
a	Uçuş el kitabının (veya muadili dokümanının) kullanımı, özellikle hava aracı performans hesaplaması, ağırlık ve denge
b	Hava Trafik Hizmetleri dokümanının, meteorolojik dokümanlarının kullanımı
c	ATC uçuş planının, IFR uçuş planının/logunun hazırlanması
d	Kalkış, varış ve yaklaşma usulleri için gereken seyrüsefer yardımcılarının tanınması
e	Uçuş öncesi kontroller
f	Hava Minimasi
g	Taksi yapma

h	PBN ayrılışları (geçerliyse): — Seyrüsefer sistemine doğru usulün yüklenip yüklenmediğinin kontrolü ve — Seyrüsefer sistemi ekranı ile kalkış planı arasında çapraz kontrol
i	Kalkış öncesi brifingi, Kalkış
J(°)	Aletli uçuşa geçiş
k(°)	PBN kalkışları ve altimetre ayarı dahil olmak üzere aletli ayrılış usulleri
l(°)	ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri
<b>BÖLÜM 2 — GENEL HAVA HAREKETLERİ<sup>(°)</sup></b>	
a	Çeşitli hızlardaki düz uçuş, trim dahil uçağın sadece uçuş aletleri referanslarıyla kontrolü:
b	Standart (Rate 1) dönüşü muhafaza ederek tırmanma ve alçalma
c	45° yatışlı dönüşler ve keskin alçalma dönüşleri dahil olmak üzere anormal durumlardan kurtarma
d(*)	Ufki uçuşta, tırmanmalı/alçalmalı dönüşlerde ve iniş konfigürasyonunda stall'a giristen kurtarma
e	Sınırlı panel: stabil tırmanma veya alçalma, verilen istikametlere sabit irtifada Rate 1 dönüş, anormal durumlardan kurtarma
<b>BÖLÜM 3 — YOL BOYU IFR USULLERİ<sup>(°)</sup></b>	
a	Yola giriş ve yol takibi; örneğin, NDB, VOR veya noktalar arası yol
b	Seyrüsefer sistemi ve radyo yardımcılarının kullanımı
c	Düz uçuş, istikamet, irtifa ve hız kontrolü, güç ayarları, trim tekniği
d	Altimetre ayarları
e	ETA'ların hesaplanması ve güncellenmesi (gerektiğinde yol boyunca bekleme)
f	Uçuşun gidişatının, uçuş log'unun, yakıt tüketiminin izlenmesi, sistemlerin yönetimi
g	Buzdan korunma prosedürleri, gerektiğinde benzetilmiş olarak
h	ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri
<b>BÖLÜM 3a — VARIŞ USULLERİ</b>	
a	Seyrüsefer yardımcılarının ayarlanması ve kontrol edilmesi
b	Variş usulleri, altimetre kontrolleri
c	Varsa irtifa ve hız kısıtlamaları
d	PBN varışları (geçerliyse): — Seyrüsefer sistemine doğru usulün yüklenip yüklenmediğinin kontrolü; ve — Seyrüsefer sistemi ekranı ve varış planı arasında çapraz kontrol.
<b>BÖLÜM 4<sup>(°)</sup> — 3D Operasyonlar<sup>(+)</sup></b>	
a	Seyir yardımcılarının ayarlanması ve kontrol edilmesi Dikey Yol açısının kontrolü RNP APCH için: — Seyrüsefer sistemine doğru usulün yüklenip yüklenmediğini kontrolü; ve — Seyrüsefer sistemi ekranı ve yaklaşma planı arasında çapraz kontrol
b	Kolaylıkların tanınması, alçalma/yaklaşma/iniş kontrolleri dahil olmak üzere yaklaşma ve iniş brifingi
c(+)	Bekleme usulü
d	Yayınlanmış yaklaşma usulüne uygunluk
e	Yaklaşma zamanlaması
f	İrtifa, hız ve istikamet kontrolü (stabil yaklaşma)
g(+)	İnişten vazgeçme
h(+)	Pas geçme usulü/iniş
i	ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri
<b>BÖLÜM 5<sup>(°)</sup> — 2D OPERASYONLAR<sup>(++)</sup></b>	



a	Seyrüsefer yardımcılarının ayarlanması ve kontrol edilmesi RNP APCH için: – Seyrüsefer sistemine doğru usulün yüklenip yüklenmediğinin kontrolü; ve – Seyrüsefer sistemi ekranı ve yaklaşma planı arasında çapraz kontrol
b	Kolaylıkların tanınması, alçalma/yaklaşma/iniş kontrolleri dahil olmak üzere yaklaşma ve iniş brifingi
c(+)	Bekleme usulü
d	Yayınlanmış yaklaşma usulüne uygunluk
e	Yaklaşma zamanlaması
f	İrtifa/MAPT'ye Mesafe, hız, istikamet kontrolü (stabil yaklaşma), varsa (SDF)
g(+)	İnişten vazgeçme
h(+)	Pas geçme usulü/iniş
i	ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri
<b>BÖLÜM 6 – TEK MOTOR ARIZASI İLE UÇUŞ (sadece çok motorlu uçaklar) (°)</b>	
a	Kalkıştan sonra veya pas geçmede benzetilmiş motor arızası
b	Tek motor arızası ile yaklaşma, pas geçme ve prosedürel pas geçme
c	Tek motor arızası ile yaklaşma ve iniş
d	ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri

(°) Sadece aletlere bakılarak yapılmalıdır.

(\*) FFS, FTD 2/3 veya FNPT II'de yapılabilir.

(+) Bölüm 4 veya Bölüm 5 'te gerçekleştirilebilir.

(++) PBN imtiyazlarını tesis etmek için, Bölüm 4 veya Bölüm 5'teki bir yaklaşma RNP APCH olmalıdır. Bir RNP APCH'nin kullanılabilir olmadığı durumlarda, uygun donanıma sahip bir FSTD'de gerçekleştirilmelidir.

## Helikopterler

<b>BÖLÜM 1 – AYRILIŞ</b> Kontrol listesinin, havacılık kültürünün, buzlanmayı önleme (anti-icing)/buzlanmayı giderme (de-icing) prosedürlerinin vb. kullanımı tüm bölümlerde kontrol edilir	
a	Uçuş el kitabının kullanımı, özellikle hava aracı performans hesaplaması, ağırlık ve denge
b	Hava Trafik Hizmetleri dokümanının, meteoroloji dokümanlarının kullanımı
c	ATC uçuş planının, IFR uçuş planının/logunun hazırlanması
d	Kalkış, varış ve yaklaşma usulleri için gereken seyrüsefer yardımcılarının tanınması
e	Uçuş öncesi kontroller
f	Hava miniması
g	ATC'ye veya öğretmenin talimatlarına uygun yerde/havada taksi yapma
h	PBN ayrılışları (geçerliyse): – Seyrüsefer sistemine doğru usulün yüklenip yüklenmediğinin kontrolü ve – Seyrüsefer sistemi ekranı ve kalkış planı arasında çapraz kontrol
i	Kalkış öncesi brifing, usuller ve kontroller
j	Aletli uçuşa geçiş
k	PBN usulleri de dahil olmak üzere aletli ayrılış usulleri
<b>BÖLÜM 2 – GENEL HAVA HAREKETLERİ</b>	
a	Helikopterin aşağıdakiler dahil olmak üzere yalnızca aletlere bakılarak kontrol edilmesi:
b	Standart (Rate 1) dönüşü muhafaza edilerek tırmanma ve alçalma dönüşleri
c	30° yatışlı dönüşler ve derin alçalışlı dönüşler dahil olmak üzere anormal durumlardan çıkış
<b>BÖLÜM 3 – YOL BOYU IFR USULLERİ</b>	
a	Yola giriş ve yol takibi, örn. NDB, VOR, RNAV
b	Radyo seyrüsefer yardımcılarının kullanımı

c	Düz uçuş, istikamet, irtifa ve hız kontrolü, güç ayarları
d	Altimetre ayarları
e	Zamanlama ve tahmini varış (ETA) revizyonu
f	Uçuşun gidişatının, uçuş planının, yakıt tüketiminin izlenmesi, sistemlerin yönetimi
g	Gerektiğinde benzetilmiş olarak buzlanmadan korunma usulleri
h	ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri
<b>BÖLÜM 3a – VARIŞ USULLERİ</b>	
a	Varsa seyrüsefer yardımcılarının ayarlanması ve kontrol edilmesi
b	Variş usulleri, altimetre kontrolleri
c	Varsa irtifa ve hız kısıtlamaları
d	PBN varışları (geçerliyse) – Seyrüsefer sistemine doğru usulün yüklenip yüklenmediğinin kontrolü ve – Seyrüsefer sistemi ekranı ve varış planı arasında çapraz kontrol .
<b>BÖLÜM 4 – 3D OPERASYONLAR<sup>(+)</sup></b>	
a	Seyrüsefer yardımcılarının ayarlanması ve kontrol edilmesi Dikey Yol açısının kontrolü RNP APCH için:
	(a) Seyrüsefer sistemine doğru usulün yüklenip yüklenmediğinin kontrolü ve (b) Seyrüsefer sistemi ekranı ve yaklaşma planı arasında çapraz kontrol
b	Alçalma/yaklaşma/iniş kontrolleri de dahil olmak üzere yaklaşma ve iniş brifingi
c(*)	Bekleme usulü
d	Yayınlanmış yaklaşma usulüne uygunluk
e	Yaklaşma zamanlaması
f	İrtifa, hız, istikamet kontrolü (stabil yaklaşma)
g(*)	İnişten vazgeçme
h(*)	Pas geçme usulü/iniş
i	ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri
<b>BÖLÜM 5 – 2D OPERASYONLAR<sup>(+)</sup></b>	
a	Seyrüsefer yardımcılarının ayarlanması ve kontrol edilmesi RNP APCH için: – Seyrüsefer sistemine doğru usulün yüklenip yüklenmediğinin kontrolü ve – Seyrüsefer sistemi ekranı ve yaklaşma planı arasında çapraz kontrol
b	Kolaylıkların tanınması ve alçalma/yaklaşma/iniş kontrolleri de dahil olmak üzere yaklaşma ve iniş brifingi
c(*)	Bekleme usulü
d	Yayınlanmış yaklaşma usulüne uygunluk
e	Yaklaşma zamanlaması
f	İrtifa, hız, istikamet kontrolü (stabil yaklaşma)
g(*)	İnişten vazgeçme
h(*)	Pas geçme usulü <sup>(*)</sup> /iniş
i	ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri
<b>BÖLÜM 6 – ANORMAL DURUMLAR VE ACİL DURUM USULLERİ</b> Bu bölüm uygulamaları, 1'den 5'e kadar olan bölümler ile birleştirilebilir. Testin bu bölümünde, aşağıdaki durumlarda, helikopterin kontrol edilmesi, arızalı motorun saptanması, derhal yapılacak ve devamında yapılacak işlemler ve kontrollerdeki doğruluk değerlendirilecektir:	
a	Kalkışta, kalkış sonrasında ve yaklaşımda/yaklaşma sırasında benzetilmiş motor arızası(**) (FFS'de veya FNPT II/III, FTD 2,3'de icra edilmediğinde emniyetli bir irtifada yapılmalıdır)
b	SAS ve Hidrolik sistem arızaları (uygulama mümkünse)
c	Kısıtlı panel
d	Otorotasyon ve belirlenmiş irtifadan kurtarma

e	Flight Director kullanmadan manuel olarak 3D operasyonlar(***) Flight Director kullanarak manuel olarak 3D operasyonlar(***)
---	---

(+) PBN imtiyazlarını tesis etmek için, Bölüm 4 veya Bölüm 5'teki bir yaklaşma, RNP APCH olmalıdır. Bir RNP APCH'nin uygulanabilir olmadığı durumlarda, uygun şekilde donatılmış bir FSTD'de gerçekleştirilmelidir.

(\*) Bölüm 4 veya Bölüm 5'de icra edilecektir.

(\*\*) Sadece çok motorlu helikopter.

(\*\*\*) Sadece tek bir madde kontrol edilecektir.

## Hava gemileri

### BÖLÜM 1 — UÇUŞ ÖNCESİ OPERASYONLAR VE AYRILIŞ

Kontrol listesinin, havacılık bilgisinin, ATC ile temas uyumunun ve R/T prosedürlerinin kullanımı tüm bölümler

a	Özellikle hava aracı performans hesaplaması, ağırlık ve denge olmak üzere uçuş el kitabının (veya muadilinin) kullanımı
b	Hava Trafik Hizmetleri dokümanının, hava dokümanının kullanımı
c	ATC uçuş planının, IFR uçuş planının/logunun hazırlanması
d	Uçuş öncesi kontrolleri
e	Hava miniması
f	Kalkış öncesi brifing, direktten ayrılma usulü, yerde manevra
g	Kalkış
h	Aletli uçuşa geçiş
i	Aletli ayrılış usulleri, altimetre ayarlama
j	ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri

### BÖLÜM 2 — GENEL HAVA HAREKETLERİ

a	Hava gemisinin sadece aletlere bakılarak kontrolü
b	Sürdürülen standart (Rate 1) dönüşle tırmanma ve alçalma Sabit dönüş oranını muhafaza ederek tırmanışlı ve alçalışlı dönüşler
c	Anormal durumlardan kurtarma
d	Sınırlı panel

### BÖLÜM 3 — YOL BOYU IFR USULLERİ

a	Yola giriş ve yol takibi; örn, NDB, VOR, RNAV
b	Radyo seyrüsefer yardımcılarının kullanımı
c	Düz uçuş, istikamet, irtifa ve hız kontrolü, güç ayarları, trim tekniği
d	Altimetre ayarları
e	Zamanlama ve ETA revizyonu
f	Uçuş ilerlemesinin, yakıt logunun, yakıt kullanımının izlenmesi, sistemlerin yönetimi
g	ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri

### BÖLÜM 4 — HASSAS YAKLAŞMA USULLERİ

a	Seyrüsefer yardımcılarının ayarlanması ve kontrol edilmesi, kolaylıkların tanınması
b	Variş usulleri, altimetre kontrolleri
c	Alçalma/yaklaşma/iniş kontrolleri de dahil olmak üzere yaklaşma ve iniş brifingi
d (+)	Bekleme usulü
e	Yayınlanmış yaklaşma usulüne uygunluk
f	Yaklaşma zamanlaması
g	Stabil yaklaşma (irtifa, hız ve istikamet kontrolü)
h (+)	İnişten vazgeçme
i (+)	Pas geçme usulü/iniş

j	ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri
<b>BÖLÜM 5 – HASSAS OLMAYAN YAKLAŞMA USULLERİ</b>	
a	Seyrüsefer yardımcılarının ayarlanması ve kontrol edilmesi, kolaylıkların tanınması
b	Variş usulleri, altimetre ayarları
c	Alçalma/yaklaşma/iniş kontrolleri de dahil olmak üzere yaklaşma ve iniş brifingi
d (+)	Bekleme usulü
e	Yayınlanmış yaklaşma usulüne uygunluk
f	Yaklaşma zamanlaması
g	Stabil yaklaşma (irtifa, hız ve istikamet kontrolü)
h (+)	İnişten vazgeçme
i (+)	Pas geçme usulü/iniş
j	ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri

#### **BÖLÜM 6 – TEK MOTOR ARIZASI İLE UÇUŞ**

Bu bölüm uygulamaları, 1'den 5'e kadar olan bölümler ile birleştirilebilir. Testin bu bölümünde, aşağıdaki durumlarda, hava gemisinin kontrol edilmesi, arızalı motorun saptanması, derhal yapılacak ve devamında yapılacak işlemler ve kontrollerdeki doğruluk değerlendirilecektir:

a	Kalkış sonrası veya inişten vazgeçme sırasında benzetilmiş motor arızası
b	Tek motor gayri faal durumda iken yaklaşma ve prosedürel pas geçme
c	Tek motor gayri faal durumda iken yaklaşma ve inme ve pas geçme
d	ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri

(+) Bölüm 4 veya Bölüm 5'de icra edilebilir.

**Sınıf veya tip yetkisi yeterlilik kontrolünün IR kısmının çapraz kredilendirilmesi****A. Uçaklar**

Çapraz kredilendirme sadece, yetki sahibi tarafından tek pilotlu tek motorlu veya tek pilotlu çok motorlu uçaklardaki IR imtiyazları temdit edildiğinde veya yenilendiğinde yapılabilir.

<b>Başvuranın IR'yi de içeren yetenek testi veya yeterlilik kontrolüne girmesi ve aşağıdaki yetkilerinin geçerli olması durumunda:</b>	<b>Yeterlilik kontrolünün IR bölümü için kredilendirme aşağıdaki şekilde yapılır:</b>
Çok pilotlu uçak (MPA) tip yetkisi, Tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçak (HPA) tip yetkisi	Tek motorlu (SE) sınıf yetkisi (*) ve Tek motorlu (SE) tip yetkisi (*) ve Tek pilotlu (SP) çok motorlu (ME) uçak sınıf veya yüksek performanslı kompleks uçak tip yetkileri hariç tip yetkisi, yalnızca Ek 1.9 B.5 maddesindeki yeterlilik kontrolü gerekliliklerinin 3B Bölümüne yönelik kredilendirilir.
Tek pilotlu (SP) olarak işletilen, çok motorlu (ME) uçak sınıf veya yüksek performanslı kompleks uçak tip yetkileri hariç tip yetkisi	Tek motorlu (SE) sınıf yetkisi ve Tek motorlu (SE) tip yetkisi ve Tek pilotlu çok motorlu uçak sınıf veya yüksek performanslı kompleks uçak tip yetkileri hariç tip yetkisi
Çok pilotlu (MP) operasyonlarla sınırlı olmak üzere, tek pilotlu (SP) çok motorlu (ME) uçak sınıf veya yüksek performanslı kompleks uçak tip yetkileri hariç tip yetkisi	Tek motorlu (SE) sınıf yetkisi (*) ve Tek motorlu (SE) tip yetkisi (*) ve Tek pilotlu (SP) çok motorlu (ME) uçak sınıf veya yüksek performanslı kompleks uçak tip yetkileri hariç tip yetkisi (*)
Tek pilotlu (SP) tek motorlu (SE) uçak sınıfı veya tip yetkisi	Tek motorlu (SE) sınıf yetkisi ve Tek motorlu (SE) tip yetkisi

\* Adayların önceki 12 ay içerisinde tek pilotlu (SP) operasyonlarda tek motor (SE) sınıfı veya tipi bir uçakta en az bir RNP APCH yaklaşması dahil olmak üzere, PBN imtiyazlarını kullanarak en az üç IFR kalkış ve yaklaşma uçuşu gerçekleştirmiş olmaları veya yüksek performanslı kompleks uçaklar dışındaki çok motorlu (ME) uçaklarda tek pilotlu (SP) operasyonlarda sadece aletlere bakılarak uçurulan yüksek performanslı kompleks uçaklar dışında, tek pilota (SP) yönelik yetenek testinin 6. Bölümünü geçmiş olması koşuluyla.

**B. Helikopterler**

Çapraz kredilendirme sadece, yetki sahibi tarafından helikopterlerdeki IR imtiyazları temdit edildiğinde veya yenilendiğinde yapılabilir.

<b>Başvuranın IR'yi de içeren yetenek testi veya yeterlilik kontrolüne girmesi ve aşağıdaki yetkilerinin geçerli olması durumunda:</b>	<b>Yeterlilik kontrolünün IR bölümü için kredilendirme aşağıdaki şekilde yapılır:</b>
Çok pilotlu helikopter (MPH) tip yetkisi	Tek pilotlu operasyonlar için imtiyazlar dahil, aynı tip tek pilotlu helikopter (SPH) (*1)
Çok pilotlu operasyonlarda tek pilotlu helikopter (SPH) tip yetkisi	Aynı tipte tek pilotlu operasyonlar için imtiyazlar (*1)

\*1 Önceki 12 ay içerisinde, bir RNP APCH yaklaşması (PinS yaklaşması olabilir) dahil olmak üzere, SP operasyonlarında SP tipi bir helikopterde PBN imtiyazları kullanılarak en az üç IFR kalkış ve yaklaşmanın gerçekleştirilmiş olması şartıyla.

## MPL, ATPL, tip ve sınıf yetkileri eğitimi yetenek testi ve yeterlilik kontrolü ile BIR ve IR yeterlilik kontrolü

### A. Genel Hususlar

1. Yetenek testine başvuran aday, yetenek testi için kullanılacak olanla aynı sınıfta veya tipte hava aracında eğitim almış olmalıdır.  
MPA ve PL tip yetkileri için eğitim, bir FFS'de veya FSTD(s) ve FFS'nin birlikte kullanılmasıyla gerçekleştirilir. MPA ve PL tip yetkisi için ve ATPL ve MPL tanzimi için yapılacak yetenek testi veya yeterlilik kontrolü uygunluğuna göre FFS'de gerçekleştirilir.  
SPA'nın ve helikopterlerin sınıf veya tip yetkileri için eğitim, yetenek testi veya yeterlilik kontrolü şunlarda yapılır:
  - (a) mevcut ve erişilebilir bir FFS'de; veya
  - (b) FFS mevcut veya erişilebilir değilse FSTD(s) ve hava aracının birlikte kullanılmasıyla; veya
  - (c) FSTD mevcut veya erişilebilir değilse hava aracında.
 Eğitim, test veya kontrol sırasında FSTD'ler kullanılırsa, kullanılan FSTD'lerin uygunluğu, kullanılan cihaz için geçerli olan birincil referans belgede yer alan geçerli "Fonksiyonlar ve özel testler tablosu" ve geçerli "FSTD validasyon testleri tablosu" ile doğrulanmalıdır. Cihazın yeterlilik belgesinde belirtilen tüm kısıtlamalar ve sınırlamalar göz önünde bulundurulmalıdır.
2. İki denemede testin tüm bölümlerini geçemeyen adayların ilave eğitim almaları gerekir.
3. Yetenek testine girme sayısında herhangi bir sınır bulunmamaktadır.

### EĞİTİMİN, YETENEK TESTİNİN/YETERLİLİK KONTROLÜNÜN İÇERİĞİ

4. SHT-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde aksi yönde bir hüküm bulunmadığı müddetçe, uçuş eğitimi müfredatı bu Ek hükümlerine uygun olmalıdır. Müfredat, yetenek testi ve yeterlilik kontrolü, operasyonel uygunluk verileri doğrultusunda, benzer hava aracı tiplerindeki geçmiş tecrübeye kredi verilerek kısaltılabilir.
5. ATPL tanzimine yönelik yetenek testleri hariç tutulmak kaydıyla, söz konusu tipe ilişkin olarak operasyonel uygunluk verilerinde belirtildiği üzere, pilotun gerekli vasıflara sahip olduğu diğer tipler ve varyantlar için de geçerli olan yetenek testi konuları için kredi verilebilir.

### TESTİN/KONTROLÜN İCRA EDİLMESİ

6. Kontrol pilotu, konu ile ilgili olarak, ilgili benzetilmiş operasyonları içeren farklı yetenek testi veya yeterlilik kontrolü senaryoları arasından seçim yapabilir. Tam uçuş simülatörleri ve onaylanmış diğer eğitim araçları, bu Talimatta öngörüldüğü şekilde kullanılır.
7. Yeterlilik kontrolü sırasında kontrol pilotu sınıf veya tip yetkisi sahibinin yeterli düzeyde teorik bilgiye sahip olup olmadığını kontrol eder.
8. Aday yetenek testini sonlandırmayı talep ederse, sonlandırma gerekçesinin kontrol pilotu tarafından yetersiz görülmesi halinde, aday yetenek testinin tümüne en baştan girer. Testin, kontrol pilotu tarafından makul sebeplerle sonlandırılması halinde, başka bir uçuşta sadece tamamlanmamış bölümler test edilir.
9. Kontrol pilotunun takdirinde olmak üzere, herhangi bir hareket veya usul aday tarafından sadece bir defaya mahsus tekrar edilebilir. Kontrol pilotu, adayın sergilediği uçuş yeteneğinin test tekrarını gerektirdiğini değerlendirmesi halinde, testi herhangi bir aşamada durdurabilir.
10. Adayın hava aracını, uygunluğuna göre sorumlu pilot veya ikinci pilot işlevlerini icra edilebildiği bir pozisyonda uçurması gerekir. Testin/kontrolün tek pilot koşullarında yapıldığı durumlarda test, başka bir ekip üyesi yokmuş gibi icra edilmelidir.
11. Teste ilişkin uçuş öncesi hazırlıklar sırasında adayın güç ayarlarını ve hızları belirlemesi gerekir. Aday, radyo seyrüsefer kolaylıklarının tanınması ve belirlenmesi de dahil olmak üzere, gereken tüm kontrolleri ve görevleri kontrol pilotuna gösterecektir. Kontroller, testin yapıldığı hava aracına ait kontrol listesi ve uygunluğu halinde MCC konsepti doğrultusunda tamamlanır. Kalkışa, yaklaşmaya ve inişe ilişkin performans verileri aday tarafından, kullanılan hava aracının

işletme el kitabına veya uçuş el kitabına uygun olarak hesaplanır. Karar yüksekliği/irtifası, minimum alçalma yüksekliği/irtifası ve pas geçme noktası, kontrol pilotunun mutabakatı ile belirlenir.

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

#### ÇOK PİLOTLU HAVA ARACI TİP YETKİSİ, ÇOK PİLOTLU OPERASYONLARDA İŞLETİLEN TEK PİLOTLU UÇAK TİP YETKİSİ, MPL VE ATPL YETENEK TESTİNE/YETERLİLİK KONTROLÜNE ÖZEL GEREKLİLİKLER

13. Çok pilotlu hava aracı veya çok pilotlu operasyonlarda işletilen tek pilotlu hava aracı yetenek testlerinin çoklu ekip ortamında icra edilmesi gerekir. Diğer bir aday veya tip yetkisine ve yeterli vasıflara sahip başka bir pilot, diğer pilot olarak görev yapabilir. Test hava aracında yapıyor ise, ikinci pilot kontrol pilotu veya bir öğretmen pilot olmalıdır.
14. Adayın, MCC gereğince PF veya PM olarak icra edilebileceği anormal ve acil durum prosedürleri hariç olmak üzere, yetenek testinin tüm bölümleri sırasında PF olarak görev yapması gerekir. İlk defa çok pilotlu hava aracı tip yetkisi veya ATPL için başvuran aday, PM olarak görev yapma becerisini de göstermelidir. Testteki tüm unsurların seçili koltuktan yapılabilen olması halinde, aday test için sol veya sağ koltukta oturmayı seçebilir.
15. PF veya PM olmasına bakılmaksızın, ATPL veya çok pilotlu hava aracı tip yetkisi veya çok pilotlu operasyonlarda işletilen tek pilotlu bir hava aracında PIC görevine terfi ettirilecek adayların uçuş testinde kontrol pilotu tarafından aşağıdaki hususlar özellikle kontrol edilir:
- (a) uçuş ekibi işbirliğinin yönetilmesi;
  - (b) uygun gözetim ile hava aracı operasyonunun genel kontrolünün sürdürülmesi; ve
  - (c) operasyonun durumuna uygun emniyet hususları ve acil durumları da içerecek şekilde ilgili kural ve düzenlemelere göre önceliklerin belirlenmesi ve karar verilmesi.
16. IR yetkisi dahil edildiği takdirde, test/kontrol IFR şartlarda ve mümkün olduğu kadar benzetilmiş ticari hava taşımacılığı ortamında gerçekleştirilmelidir. Kontrol edilmesi gereken önemli bir nokta da adayın uçuşu rutin briefing materyalinden planlama ve yürütme becerisine sahip olmasıdır.
17. Tip yetkisi eğitim kursu hava aracında 2 saatten az uçuş eğitimini içerirse, yetenek testi bir FFS'de gerçekleştirilebilir ve hava aracında uçuş eğitiminden önce tamamlanabilir. Bu durumda, Onaylanan uçuş eğitimi, aşağıdakilerin sorumluluğu altında yeterlik kazanmış bir öğretmen tarafından gerçekleştirilir:
- (a) bir ATO; veya
  - (b) uçuş operasyon gereklilikleri uyarınca tanzim edilmiş ve bu eğitim için özel olarak onaylanmış bir AOC'ye sahip bir kuruluş; veya
  - (c) SP hava araçlarına yönelik uçuş eğitimine yönelik herhangi bir ATO veya AOC sahibi bir işletme bulunmaması ve uçuş eğitiminin Genel Müdürlükçe onaylandığı durumda öğretmen.

Hava aracında gerçekleştirilen uçuş eğitimini (TOLAT) içeren tip yetkisi eğitim kursu tamamlama sertifikası, tip yetkisinin adayın lisansına işlenebilmesi için hava aracında gerçekleştirilen uçuş eğitimini (TOLAT) içeren tip yetkisi eğitim kursu tamamlama sertifikası Genel Müdürlüğe gönderilir.

18. Uçağı anormal durumdan kurtarma eğitimi için, “stall hareketi” ya stall’a yaklaşma veya stall anlamına gelir. Stall durumundan kurtulmayı öğretmek veya stall için tipe mahsus özellikleri sergilemek veya her ikisini birden yapmak için ATO tarafından FFS kullanılabilir ancak bu durumda aşağıdaki koşullar sağlanmalıdır:
- (a) FFS'nin, SHT-FSTD'deki özel değerlendirme şartlarına göre yeterlik kazanmış olması; ve
  - (b) herhangi bir olumsuz eğitim aktarımına yönelik tedbir alınmış olduğunun ATO tarafından Genel Müdürlüğe kanıtlanmış olması.

#### B. Uçak kategorisine özgü gereklilikler

SHT-FCL	Yayın Tarihi	Değişiklik No	Değişiklik Tarihi	Sayfa
	00/00/0000	00	00/00/0000	119

## GEÇME NOTLARI

1. Tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar dışındaki tek pilotlu uçaklar için, aday yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün tüm bölümlerinden başarıyla geçmelidir. Bölümlerdeki herhangi bir maddeden başarısız olunması halinde o bölümden başarısız sayılır. Sadece bir bölümden başarısız olan adaylar, başarısız olunan bölümden teste tekrar girer. Birden fazla bölümden başarısız olunması durumunda, adayın testin veya kontrolün tümüne tekrar girmesi gerekir. Bir önceki denemede geçilen bölümler de dahil olmak üzere, tekrar girilen testin veya kontrolün herhangi bir bölümden başarısız olunması halinde, adayın testin veya kontrolün tümüne tekrar girmesi gerekir. Tek pilotlu çok motorlu uçaklar için ilgili testin veya kontrolün, asimetrik uçuş ile ilgili 6. bölümünün başarıyla geçilmesi gerekir.
2. Çok pilotlu ve tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar için, adayın yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün tüm bölümlerinden başarıyla geçmesi gerekir. Beşten fazla maddeden başarısız olunması durumunda, adayın testin veya kontrolün tümüne tekrar girmesi gerekir. Beş veya daha az maddeden başarısız olan aday, başarısız olduğu maddelerden teste tekrar girer. Bir önceki denemede geçilen maddeler de dahil olmak üzere, tekrar girilen testin veya kontrolün herhangi bir maddesinden başarısız olunması halinde, adayın testin veya kontrolün tümüne tekrar girmesi gerekir.

## UÇUŞ TESTİ TOLERANSI

3. Aday, aşağıdaki becerileri sergilemelidir:
  - (a) uçağı, limitleri dahilinde kullanmak;
  - (b) tüm manevraları düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;
  - (c) muhakeme yeteneğı ve havacılık kültürünün yüksek olması;
  - (d) havacılık bilgisini uygulamak;
  - (e) bir usul veya hareketin her zaman başarı ile sonuçlanacağına şüphe bırakmayacak şekilde hava aracının kontrolünü sağlamak;
  - (f) ihtiyaç halinde, mürettebatın koordinasyonuna ve mürettebatın iş göremez hale gelmesi durumuna yönelik usulleri anlayıp uygulamak; ve
  - (g) uygulanabilir olduğunda, diğer ekip üyeleri ile etkin biçimde iletişim kurmak.
4. Aşağıda belirtilen limitler uygulanırken, türbülans koşulları, uçağın kullanım karakteristiğı ve performansı hesaba alınarak gerekli düzeltmeler yapılır.

### Yükseklik

Genellikle	± 100 ft
Karar yüksekliğinde/irtifasında pas geçmenin başlatılması	+ 50 ft/- 0 ft
Minimum alçalma yüksekliği/MAPt/irtifası	+ 50 ft/- 0 ft

### Yol Takibi

Radyo yardımcıları üzerinden	±5°
"Açısal" sapmalar için	Azimut ve süzülüş hattında yarım derece sapma (örn. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) ve 3D (LNAV/VNAV) "doğrusal" yanal sapmalar	rota takibine göre hata/sapma normalde, usulle ilişkili RNP değerinin ±½'si ile sınırlandırılır. Bu standarttan RNP değerine kadar kısa sapmalara en fazla bir kez izin verilir.



3D doğrusal dikey sapmalar (örn. BaroVNAV kullanarak RNP APCH (LNAV/VNAV)

herhangi bir zamanda dikey profilin en fazla -75 ft altında ve hava meydanı seviyesinin 1000 ft üzerinde veya altında dikey profilin en fazla 75 ft üzerinde

İstikamet

Tüm motorlar çalışırken

± 5°

Benzetilmiş motor arızası ile

± 10°

Hız

Tüm motorlar çalışırken

± 5 knot

Benzetilmiş motor arızası ile

+ 10 knot /- 5 knot

#### EĞİTİMİN/YETENEK TESTİNİN/YETERLİLİK KONTROLÜNÜN İÇERİĞİ

5. Yüksek performanslı kompleks uçaklar dışındaki tek pilotlu uçaklar

(a) Sembollerin anlamları:

P = PF ve PM rollerinde PIC veya ikinci pilot olarak eğitim alan pilot

OTD = Bu alıştırma için diğer eğitim cihazları kullanılabilir

X = Bu alıştırma için FFS kullanılır. Hareket veya usul için uygunsa uçak da kullanılabilir

P# = Eğitim, uçağın fiziksel kontrolü yapılarak tamamlanır

(b) Pratik eğitim en az, (P) olarak gösterilen eğitim ekipmanında icra edilir veya ok işareti (--->) ile gösterilen daha yüksek bir ekipmanla yapılabilir.

Kullanılan eğitim ekipmanı aşağıdaki kısaltmalar ile belirtilir:

A = Uçak

FFS = Tam uçuş simülatörü

FSTD= Uçuş simülasyon eğitim cihazı

(c) Bölüm 3B'deki ve çok motor için Bölüm 6'daki yıldızlı (\*) maddeler, aletli uçuş yetkisi temdidinin/yenilemesinin yetenek testine veya yeterlilik testine dahil edilmesi halinde sadece uçuş aletleri referansı ile uçulacaktır. Yıldızlı (\*) işaretlerin yetenek testi veya yeterlilik kontrolü sırasında sadece uçuş aletleri referansı ile uçulmaması halinde ve aletli uçuş yetkisi (IR) imtiyazları kredilendirilmediğinde, tip/sınıf yetkisi sadece VFR ile kısıtlı olur.

(d) Bölüm 3A sadece VFR ile kısıtlı bir tip veya çok motorlu sınıf yetkisini temdit etmek için, önceki 12 ay içerisinde 10 sektörlük gerekli tecrübenin tamamlanmamış olduğu durumlarda tamamlanır. Bölüm 3B'nin tamamlanması halinde Bölüm 3A'nın yapılma gerekliliği yoktur.

(e) Yetenek testi veya yeterlilik kontrolü sütununda "M" harfinin olması, zorunlu egzersizleri veya birden fazla egzersizden seçim yapılması zorunluluğunu gösterir.

(f) Onaylı tip veya sınıf yetkisi kursunun içeriğinde bulunması halinde, tip veya çok motorlu sınıf yetkilerine yönelik pratik eğitim için FSTD kullanılır. Kursun onaylanması için aşağıdaki hususlar göz önünde bulundurulur:

(i) FSTD'nin Part-ARA ve SHT-ORA'da belirtilen özellikleri;

(ii) öğretmenlerin nitelikleri;

(iii) kursun, FSTD'de verilecek bölümünün miktarı; ve

(iv) eğitime tabi tutulan pilotun nitelikleri ve daha önceki tecrübesi.

(g) Çok pilotlu operasyonlar için ilk kez imtiyaz başvurusunda bulunan, tek pilotlu operasyonlara yönelik imtiyazlara sahip pilotlar:

- (1) bir ATO'da tehdit ve hata yönetimi (TEM), CRM ve insan faktörlerini kullanarak MCC dahil hareket ve usüllerin yanı sıra Bölüm 7'deki egzersizleri içeren bir köprü kursunu tamamlamalıdır; ve
- (2) Çok pilotlu operasyonlarda yeterlilik kontrolünden geçmelidir.
- (h) Tek pilotlu operasyonlar için ilk kez imtiyaz başvurusunda bulunan, çok pilotlu operasyonlara yönelik imtiyazlara sahip pilotlar bir ATO'da eğitim alır ve tek pilotlu operasyonlardaki aşağıdaki ek hareket ve usuller açısından kontrolden geçer:
  - (1) SE uçakları için, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 ve geçerliyse Bölüm 3.B'den bir yaklaşma; ve
  - (2) ME uçakları için, 1.6, Bölüm 6 ve geçerliyse Bölüm 3.B'den bir yaklaşma.
- (i) (g) ve (h) bentleri uyarınca hem tek pilotlu hem de çok pilotlu operasyonlar için imtiyazlara sahip olan pilotlar, tek pilotlu operasyonlarda (h)(1) veya (h)(2) alt bentlerinde belirtilen alıştırımlara ek olarak, çok pilotlu operasyonlarda yeterlilik kontrolünü tamamlayarak her iki operasyon türü için de imtiyazları temdit ettirebilir.
- (j) Sadece çok pilotlu operasyonlarda bir yetenek testi veya yeterlilik kontrolü tamamlanırsa tip yetkisi, çok pilotlu operasyonlarla sınırlandırılır. Pilotlar (h) bendini yerine getirdiğinde kısıtlama kalkar.
- (k) Eğitim, test ve kontrol aşağıda belirtilen tabloya uygun yapılır.
  - (1) Tek pilot imtiyazları için bir ATO'da eğitim, test ve kontrol gereklilikleri
  - (2) Çok pilot imtiyazları için bir ATO'da eğitim, test ve kontrol gereklilikleri
  - (3) Tek pilot imtiyazları olup ilk kez çok pilot imtiyazları için başvuran pilotlar için bir ATO'da eğitim, test ve kontrol gereklilikleri
  - (4) Çok pilot imtiyazları olup ilk kez tek pilot imtiyazları için başvuran pilotlar için bir ATO'da eğitim, test ve kontrol gereklilikleri
  - (5) Tek pilot ve çok pilot imtiyazlarının birlikte temdidini ve yenilemesi için bir ATO'da eğitim ve kontrol gereklilikleri

	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
	Operasyon türü									
Hava aracı tipi	SP		MP		SP → MP (başlangıç)		MP → SP (başlangıç)		SP + MP	
İlk tanzim	Eğitim	Test/kontrol	Eğitim	Test/kontrol	Eğitim	Test/kontrol	Eğitim, test ve kontrol (SE uçaklar)	Eğitim, test ve kontrol (ME Uçaklar)	SE uçaklar	ME uçaklar
Tümü (Kompleks SP hariç)	Bölüm 1-6	Bölüm 1-6	MCC CRM İnsan Faktörleri TEM Bölüm 1-7	Bölüm 1-6	MCC CRM İnsan Faktörleri TEM Bölüm 7	Bölüm 1-6	1.6, 45, 4.6, 5.2 ve varsa Bölüm 3.B'den bir yaklaşma	1.6, Bölüm 6 ve varsa Bölüm 3.B'den bir yaklaşma		
Kompleks SP	1-7	1-6								
Temdit										
Tümü	n/a	Bölüm 1-6	n/a	Bölüm 1-6	n/a	n/a	n/a	n/a	MPO: Bölüm 1 - 7 (eğitim) Bölüm 1-6 (kontrol) SPO: 1.6, 45, 4.6, 5.2 ve varsa Bölüm 3.B'den bir yaklaşma	MPO: Bölüm 1 - 7 (eğitim) Bölüm 1 - 6 (kontrol) SPO: 1.6, Bölüm 6 ve varsa Bölüm 3.B'den bir yaklaşma
Yenileme										
Tümü	FCL.740	Bölüm 1-6	FCL.740	Bölüm 1-6	n/a	n/a	n/a	n/a	Eğitim: FCL.740 Kontrol: temdit ile aynı	Eğitim: FCL.740 Kontrol: temdit ile aynı

- (I) PBN imtiyazlarını tesis etmek veya sürdürmek için bir yaklaşma, RNP APCH olmalıdır. RNP APCH'nin kullanılabilir olmadığı durumlarda, uygun şekilde donatılmış bir FSTD'de gerçekleştirilmelidir.

Yukarıdaki bendin hükümlerine bakılmaksızın, PBN imtiyazlarının temdidine yönelik yeterlilik kontrolünün RNP APCH alıştırması içermediği durumlarda, pilotun PBN imtiyazları RNP APCH'yi içermez. Pilot, RNP APCH alıştırması da dahil olmak üzere bir yeterlilik kontrolünü tamamlamışsa kısıtlama kalkar.

YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR HARIÇ TMG'LER VE TEK PİLOTLU UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM			SINIF VEYA TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ/YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareketler/Usuller		FSTD	Uçak	Eğitim tamamlanmadığında öğretmenin parafı	FSTD veya Uçakta kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
<b>BÖLÜM 1</b>						
1	Ayrılış	OTD				
1.1	Aşağıdakileri içeren uçuş öncesi hazırlıkları: – Dokümantasyon; – Ağırlık ve denge; – Meteoroloji brifingi ve – NOTAM.					
1.2	Motor çalıştırma öncesi kontroller					
1.2.1	Harici	OTD P#	P		M	
1.2.2	Dahili	OTD P#	P		M	
1.3	Motor çalıştırma: normal arızalar	P-- >	---->		M	
1.4	Taksi yapma	P-- >	---->		M	
1.5	Kalkış öncesi kontroller: motor kontrolü (geçerliyse)	P-- >	---->		M	
1.6	Kalkış usulü: – Uçuş el kitabı flap ayarları ile normal kalkış – Yan rüzgarla kalkış (koşullar uygunsa).	P-- >	---->		M	
1.7	Tırmanma: – V <sub>x</sub> /V <sub>y</sub> – İstenilen uçuş başına dönüşler – Düz uçuşa geçiş	P-- >	---->		M	
1.8	ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri	P-- >			M	
<b>BÖLÜM 2</b>						

YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR HARIÇ TMG'LER VE TEK PİLOTLU UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM			SINIF VEYA TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ/YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareketler/Usuller		FSTD	Uçak	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	FSTD veya Uçakta kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
2	Hava işi (görerek meteorolojik koşullar (VMC))	P-- >	---->			
2.1	Flaplı ve flapsız kritik düşük hız da dahil olmak üzere değişik hızlarda düz uçuş ve yatay uçuş (mümkün olduğunda $V_{mca}$ 'ya yaklaşma dahil)					
2.2	Keskin dönüşler (45° yatışlı 360° sola ve sağa)	P-- >	---->		M	
2.3	Stall'lar ve stall'dan çıkış: (i) Temiz konfigürasyonda stall (ii) Yaklaşma konfigürasyonu ve gücüyle, yatışlı alçalma dönüşünde stall'a yaklaşma (iii) İniş konfigürasyonunda ve gücünde stall'a yaklaşma; ve (iv) Kalkış flap'ı ve tırmanış gücüyle, tırmanışlı dönüşte stall'a yaklaşma (sadece tek motorlu uçaklarda)	P-- >	---->		M	
2.4	Uygulanması mümkün ise, Otomatik pilot ve uçuş yönlendiricisi kullanarak sevk ve idare (Bölüm 3'de icra edilebilir)	P-- >	---->		M	
2.5	ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri	P-- >	---->		M	
<b>BÖLÜM 3A</b>						
3A	Yol boyu usulleri VFR (bkz. B.5 (c) ve (d))	P-- >	---->			
3A.1	Uçuş planı, hesabî seyrüsefer ve harita okuma					
3A.2	İrtifanın, istikamet ve hızın muhafazası +	P-- >	---->			
3A.3	Oryantasyon, zamanlama ve	P-- >	---->			

YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR HARIÇ TMG'LER VE TEK PİLOTLU UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM			SINIF VEYA TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ/YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareketler/Usuller		FSTD	Uçak	Eğitim tamamlan dığında öğretmeni n parafı	FSTD veya Uçakta kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	ETA revizyonu					
3A.4	Radyo seyrüsefer yardımcılarının kullanımı (uygulanabilirse)	P-- >	---->			
3A.5	Uçuşun yönetimi (yakıt, sistemler ve buzlanma dahil rutin kontroller, uçuş planı)	P-- >	---->			
3A.6	ATC ile temas– talimatlara uyum, R/T usulü	P-- >	---->			
<b>BÖLÜM 3B</b>						
3B	Aletli uçuş	P-- >	---->		M	
3B.1*	Ayrılış IFR					
3B.2*	Yol boyu IFR	P-- >	---->		M	
3B.3*	Bekleme usulleri	P-- >	---->		M	
3B.4*	Yaklaşma usulü gerektiriyorsa 200 ft (60 m) karar yüksekliğine/irtifasına (DH/A) veya daha yüksek minimaya kadar 3D operasyonlar (son yaklaşma segmenti dikey yol irtifa farkına kadar otomatik pilot kullanılabilir)	P-- >	---->		M	
3B.5*	Minimum alçalma yüksekliğine/irtifasına kadar 2D operasyonlar (MDH/A)	P-- >	---->		M	
3B.6*	Pusula ve suni ufuk göstergesinin benzetilmiş arızalarını içeren uçuş egzersizleri: - Standart (Rate 1) dönüşler - Anormal durumlardan çıkış	P-- >	---->		M	
3B.7*	'Localiser' veya 'glideslope' arızası	P-- >	---->			
3B.8*	ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri	P-- >	---->		M	
<b>BÖLÜM 4</b>						
4	Variş ve inişler	P-- >	---->		M	
4.1	Meydan variş usulü					
4.2	Normal iniş	P-- >	---->		M	

YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR HARIÇ TMG'LER VE TEK PİLOTLU UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM			SINIF VEYA TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ/YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareketler/Usuller		FSTD	Uçak	Eğitim tamamlan dığında öğretmeni n parafı	FSTD veya Uçakta kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında a kontrol pilotunun parafı
4.3	Flapsız iniş	P-- >	---->		M	
4.4	Yan rüzgarla iniş (koşullar uygunsuz)	P-- >	---->			
4.5	Pistten azami 2000 ft yükseklikten rölanti gücünde piste yaklaşma ve iniş (sadece tek motorlu uçaklarda)	P-- >	---->			
4.6	Minimum yükseklikten pas geçme	P-- >	---->		M	
4.7	Gece pas geçme ve iniş (uygulanabilirse)	P-- >	---->			
4.8	ATC ile temas– talimatlara uyum, R/T usulleri	P-- >	---->		M	
<b>BÖLÜM 5</b>						
5	Anormal ve acil durum usulleri (Bu bölüm, 1'den 4'e kadar olan bölümlerle birleştirilebilir)					
5.1	Makul bir hızda kalkıştan vazgeçme	P-- >	---->		M	
5.2	Kalkış sonrasında benzetilmiş motor arızası (sadece tek motorlu uçaklarda)		P		M	
5.3	Benzetilmiş güçsüz mecburi iniş (sadece tek motorlu uçaklarda)		P		M	
5.4	Benzetilmiş acil durumlar: (i) Uçuş sırasında yangın veya duman; ve (ii) Uygulanabilir sistem arızaları	P-- >	---->			
5.5	Yalnızca ME uçaklar ve TMG eğitimi: Motor durdurma ve yeniden çalıştırma (hava aracında gerçekleştirilmesi halinde emniyetli bir irtifada)	P-- >	---->			
5.6	ATC ile temas –talimatlara uyum, R/T usulü					
<b>BÖLÜM 6</b>						

YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR HARIÇ TMG'LER VE TEK PİLOTLU UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM			SINIF VEYA TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ/YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareketler/Usuller		FSTD	Uçak	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	FSTD veya Uçakta kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
6 6.1*	Benzetilmiş asimetrik uçuş (Bu bölüm, 1'den5'e kadar olan bölümlerle birleştirilebilir.) Kalkış sırasında benzetilmiş motor arızası (FFS veya FNPT II'de gerçekleştirilmediği sürece emniyetli bir irtifada)	P-- >	---->X		M	
6.2*	Asimetrik yaklaşma ve pas geçme	P-- >	---->		M	
6.3*	Asimetrik yaklaşma ve tam duruşlu iniş	P-- >	---->		M	
6.4	ATC ile temas –talimatlara uyum, R/T usulleri	P-- >	---->		M	
<b>BÖLÜM 7</b>						
7	UPRT					
7.1	Uçuş hareketleri ve usulleri					
7.1.1	Uçuş yönlendiricileri ile ve uçuş yönlendiricileri olmadan manuel uçuş (Uygulanabilirse,otomatik pilotun , otomatik itme/otomatik gazın kullanılmadığıve farklı kontrol kaidelerinde)	P-- >	---->			
7.1.1.1	FSTD eğitim zarfı içinde farklı hızlarda (yavaş uçuş dahil) ve irtifalarda	P-- >	---->			
7.1.1.2	45° yatışlı keskin dönüşler, 180°den 360°ye sola ve sağa	P-- >	---->			
7.1.1.3	Spoiler ile ve spoilersizdönüşler	P-- >	---->			



YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR HARIÇ TMG'LER VE TEK PİLOTLU UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM			SINIF VEYA TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ/YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareketler/Usuller		FSTD	Uçak	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	FSTD veya Uçakta kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
7.1.1.4	Aletli kalkış ve iniş, görerek yaklaşma dahil prosedürel aletli uçuş ve hareketleri	P-- >	---->			
7.2	Uçağı anormal durumdan kurtarma eğitimi	P-- >	---->			
7.2.1	Stall durumlarından kurtulma: – Kalkış konfigürasyonunda; – Düşük irtifada temiz konfigürasyonunda; – Azami operasyon irtifasına yakın temiz konfigürasyonunda; ve – İniş konfigürasyonunda					
7.2.2	– Aşağıdaki anormal durum alıştırma:Çeşitli yatış açılarından burun yüksek pozisyondan olduğu durumdan kurtulma ve – Çeşitli yatış açılarından burun aşağıda olduğu durumdan kurtulma	P	X Bu alıştırma için uçak kullanılmaz.			
7.3	Bir aletli yaklaşma sırasında çeşitli safhalardan tüm motorlar çalışırken* pas geçme	P-- >	---->			
7.4	Tüm motorlar çalışırken inişten vazgeçme: – Pist eşiğinin 15 m (50 ft) üzerinde DH/MDH altında çeşitli yüksekliklerden – Teker koyma noktasından sonra (kötü iniş) – Nakliye kategorisi uçak (JAR/FAR 25) veya commuter kategorisi uçak (SFAR 23) olarak sertifikalandırılmamış uçaklarda, tüm motorlar çalışırken inişten vazgeçme,	P-- >	---->			

YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR HARIÇ TMG'LER VE TEK PİLOTLU UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM			SINIF VEYA TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ/YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareketler/Usuller		FSTD	Uçak	Eğitim tamamlan dığında öğretmeni n parafı	FSTD veya Uçakta kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında a kontrol pilotunun parafı
MDH/A'nın altında veya teker koyma noktasından sonra başlatılır.						

6. Çok pilotlu uçaklar ve tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar
- (a) Sembollerin anlamları:  
P = Tip yetkisi tanzimi için PF ve PM rollerinde PIC veya ikinci pilot olarak eğitim alan pilot.  
OTD = Bu alıştırma için diğer eğitim cihazları kullanılabilir.  
X = Bu alıştırma için FFS kullanılır. Hareket veya usul için uygunsa uçak da kullanılabilir.  
P# = Eğitim, uçağın fiziksel kontrolü yapılarak tamamlanır.
- (b) Uygulamalı eğitim en az, (P) olarak gösterilen eğitim ekipmanında icra edilir veya ok işareti (---->) ile gösterilen daha yüksek bir ekipmanla yapılabilir.  
Kullanılan eğitim ekipmanı aşağıdaki kısaltmalar ile belirtilir:  
A = uçak  
FFS = tam uçuş simülatörü  
FSTD = uçuş simülatörü eğitim cihazı
- (c) Yıldız işaretli (\*) maddeler sadece aletler referanslar alınarak uçulur.
- (d) Yetenek testi/yeterlilik kontrolü sütununda "M" harfinin olması, zorunlu egzersizleri veya birden fazla egzersiz olması durumunda seçeneği belirtir.
- (e) Onaylı bir tip yetkisi kursunun içeriğinde bulunması halinde, uygulamalı eğitim ve kontrol için bir FFS kullanılır. Kursun onaylanması için aşağıdaki hususlar göz önünde bulundurulur:  
(i) öğretmenlerin kalifikasyonu;  
(ii) kurs sırasında bir FSTD'de verilen eğitimin kalifikasyonu ve miktarı; ve  
(iii) eğitim almakta olan pilotların kalifikasyonu ve benzer tipteki önceki tecrübesi.
- (f) Hareket ve usullerin, çok pilotlu uçaklar ve çok pilotlu operasyonlardaki tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar için MCC'yi de içermesi gerekir.
- (g) Hareket ve usullerin tek pilotlu operasyonlardaki tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklarda tek pilot rolünde icra edilmesi gerekir.
- (h) Tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklarda çok pilotlu operasyonlar için bir yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün icra edildiği durumlarda, tip yetkisi çok pilotlu operasyonlar ile sınırlandırılır. Adayın tek pilot imtiyazlarına sahip olmak istemesi

durumunda, ek olarak, 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5'de yer alan hareket/usuller ile 3.4 bölümünde yer alan hareket/usullerden en az bir tanesinin tek pilot olarak tamamlanması gerekir.

- (i) FCL.720(A)(c)'ye uygun olarak tanzim edilmiş kısıtlı bir tip yetkisi için, adayın tip yetkisine yönelik olarak kalkış ve iniş aşamalarına ilişkin uygulamalı egzersizler dışında, diğer adaylarla aynı tip yetkisi gerekliliklerini karşılamalıdır.
- (j) PBN imtiyazlarına sahip olmak veya sürdürmek için bir yaklaşma, RNP APCH olmalıdır. RNP APCH'nin mümkün olmadığı durumlarda, uygun şekilde donatılmış bir FSTD'de gerçekleştirilmelidir.

Yukarıdaki bent hükümlerine bakılmaksızın, PBN imtiyazlarının temdidine yönelik yeterlilik kontrolünün RNP APCH alıştırması içermediği durumlarda, pilotun PBN imtiyazları RNP APCH'yi içermez. Pilot, RNP APCH alıştırması içeren bir yeterlilik kontrolünü tamamlamışsa kısıtlama kalkar.

ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM			ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareket/Usuller		FSTD	Uçak	Eğitim tamamlandı ğında öğretmenin parafı	FSTD veya uçakta test veya kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
<b>BÖLÜM 1</b>						
1	Uçuş hazırlığı	OTD				
1.1	Performans hesaplaması	P				
1.2	Uçağın harici kontrolü; her bir maddenin ve inceleme amacının belirtilmesi	OTD P#	P			
1.3	Kokpit kontrolü	P-- >	---->			
1.4	Motor çalıştırma öncesi kontrol listesi kullanımı, çalıştırma usulleri, radyo ve seyrüsefer ekipmanının kontrolü, seyrüsefer ve haberleşme frekanslarının seçilmesi ve ayarlanması	P-- >	---->		M	
1.5	ATC talimatlarına veya öğretmen talimatlarına göre taksi yapma	P-- >	---->			
1.6	Kalkış öncesi kontroller	P-- >	---->		M	
<b>BÖLÜM 2</b>						
2	Kalkışlar	P-- >	---->			
2.1	Hızlandırılmış kalkış dahil olmak üzere, farklı flap ayarları ile normal kalkışlar					
2.2*	Aletli kalkış; rotasyon sırasında veya yerden kesilmenin hemen sonrasında aletli uçuşa geçilmelidir	P-- >	---->			
2.3	Yan rüzgarla kalkış	P-- >	---->			

ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM			ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareket/Usuller		FSTD	Uçak	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	FSTD veya uçakta test veya kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
2.4	Azami kalkış ağırlığıyla kalkış (gerçek veya benzetilmiş azami kalkış ağırlığı)	P-- >	---->			
2.5	Benzetilmiş motor arızası ile kalkışlar:	P-- >	---->			
2.5.1*	V2'ye ulaştıktan hemen sonra					
	(benzetilmiş motor arızası nakliye veya commuter kategorisinde sertifikalandırılmamış uçaklarda, pist sonundan asgari 500 ft yüksekliğe varılmadan yapılmaz. Öğretmen, kalkış ağırlığı ve yoğunluk irtifası bakımından nakliye kategorisi uçak ile aynı performansla sahip olan uçaklarda benzetilmiş motor arızasını V2 'ye ulaştıktan hemen sonra yaptırabilir)					
2.5.2*	V1 ve V2 arasında	P	X		M sadece FFS	
2.6	V1'e ulaşmadan önce makul bir hızda kalkıştan vazgeçme	P-- >	---->		M	
<b>BÖLÜM 3</b>						
3	Uçuş hareketleri ve usulleri	P-- >	---->			
3.1	Uçuş yönlendiricileri ile ve uçuş yönlendiricileri olmadan manuel uçuş (Uygulanabilirse, otomatik pilotun , otomatik itme/otomatik gazın kullanılmadığıve farklı kontrol kaidelerinde)					

ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM			ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareket/Usuller		FSTD	Uçak	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	FSTD veya uçakta test veya kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
3.1.1	FSTD eğitim zarfı içinde farklı hızlarda (yavaş uçuş dahil) ve irtifalarda	P-- >	---->			
3.1.2	45° yatışlı keskin dönüşler, 180° - 360° sola ve sağa	P-- >	---->			
3.1.3	Spoiler ile ve spoilerless dönüşler	P-- >	---->			
3.1.4	Aletli kalkış ve iniş, görerek yaklaşma dahil prosedürel aletli uçuş ve hareketleri	P-- >	---->			
3.2	'Tuck under' ve Mach sarsıntısı ve uçağın diğer spesifik uçuş özellikleri (örneğin, 'Dutch Roll')	P-- >	---->X Bu alıştırma için uçak kullanılm az		Sadece FFS	
3.3	Sistemlerin ve mühendislik panel kontrollerinin normal operasyonu (uygulanabilirse)	OTD P-->	---->			
3.4	Aşağıdaki sistemlerin normal ve anormal çalışması:				M	3.4.0'dan 3.4.14'e kadar zorunlu olarak asgari 3 anormal öge seçilmelidir.
3.4.0	Motor (gerekirse pervane)	OTD P...>	---->			
3.4.1	Basınçlandırma ve iklimlendirme	OTD P-- >	---->			
3.4.2	Pitot/statik sistem	OTD P...>	---->			
3.4.3	Yakıt sistemi	OTD P...>	---->			
3.4.4	Elektrik sistemi	OTD P...>	---->			
3.4.5	Hidrolik sistem	OTD P...>	---->			

ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM			ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareket/Usuller		FSTD	Uçak	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	FSTD veya uçakta test veya kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
3.4.6	Uçuş kumanda ve trim sistemi	OTD P....>	---->			
3.4.7	Buzlanmayı önleme ve giderme sistemi, ön panel ısıtması	OTD P-- >				
3.4.8	Otomatik Pilot, uçuş yönlendiricisi	OTD P-- >			M (sadece tek pilot)	
3.4.9	Stall uyarı cihazları veya stall önleme cihazları ve stabiliteye yardımcı cihazlar	OTD P-->				
3.4.10	Yere yakınlık uyarı sistemi, Hava radarı, radyo altimetre, transponder	P-- >				
3.4.11	Radyolar, seyrüsefer ekipmanı, aletler, FMS	OTD P-- >				
3.4.12	İniş takımı ve fren	OTD P....>	---->			
3.4.13	Slat ve flap sistemi	OTD	---->			
3.4.14	Yedek güç ünitesi (APU)	OTD P....>	---->			
	Kasten boş bırakılmıştır					
3.6	Anormal ve acil durum usulleri:				M	3.6.1 ile 3.6.9 (dahil) arasından zorunlu olarak en az 3 madde seçilmelidir.
3.6.1	Yangın tatbikatları, örneğin; tahliye de dahil olmak üzere motor, APU, kabin, kargo kompartımanı, kokpit, kanat ve elektrik yangınları.	P-- >	---->			
3.6.2	Duman kontrolü ve tahliyesi	P-- >	---->			
3.6.3	Motor arızaları, emniyetli bir irtifada motor durdurma ve yeniden	P-- >	---->			

ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM			ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareket/Usuller		FSTD	Uçak	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	FSTD veya uçakta test veya kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	başlatma					
3.6.4	Yakıt boşaltma (benzetilmiş)	P-- >	---->			
3.6.5	Kalkışta/inişte rüzgar kırılması (windshear)	P	X		Sadece FFS	
3.6.6	Benzetilmiş kabin basıncı arızası/Acil alçalma	P-- >	---->			
3.6.7	Uçuş ekibi üyesinin iş göremez hale gelmesi	P-- >	---->			
3.6.8	İlgili uçak uçuş el kitabında (AFM) belirtilen diğer acil durum usulleri	P-- >	---->			
3.6.9	TCAS uygulaması	OTD P-->	Uçak kullanılmaz.		Sadece FFS	
3.7 3.7.1	Uçağı anormal durumdan kurtarma eğitimi Stall olaylarından kurtulma: – Kalkış konfigürasyonunda; – Düşük irtifada temiz konfigürasyonda; – Azami operasyon irtifasına yakın temiz konfigürasyonda ve – iniş konfigürasyonunda.	P FFS Sadece eğitim görevi için yeterli kazanmış	X Bu alıştırma için bir uçak kullanılmaz			
3.7.2	Aşağıdaki anormal durum alışırtmaları: – Çeşitli yatış açılarında burun yüksek pozisyondan olduğu durumdan kurtulma ve – Çeşitli yatış açılarında burun aşağıda olduğu durumdan kurtulma	P Sadece eğitim görevi için kalifiye edilmiş FFS	X Bu alıştırma için uçak kullanılmaz		Sadece FFS	
3.8	Aletli uçuş usulleri					

ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM			ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareket/Usuller		FSTD	Uçak	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	FSTD veya uçakta test veya kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
3.8.1*	Kalkış ve varış rotalarına ve ATC talimatlarına uyulması	P-- >	---->		M	
3.8.2*	Bekleme usulleri	P-- >	---->			
3.8.3*	Yaklaşma usulü gerektirirse 200 ft (60 m) DH/A'ya veya daha yüksek minimaya kadar 3D operasyonlar					
Not: AFM'ye göre, RNP APCH usulleri otomatik pilot veya uçuş yönlendiricisinin kullanılmasını gerektirebilir. Manuel olarak uçulacak usul, bu sınırlamalar dikkate alınarak seçilir (örneğin bu AFM sınırlaması durumunda 3.8.3.1 için ILS seçin).						
3.8.3.1*	Manuel, uçuş yönlendiricisi olmadan	P-- >	---->		M (sadece yetenek testi)	
3.8.3.2*	Manuel, uçuş yönlendiricisi ile	P-- >	---->			
3.8.3.3*	Oto pilot ile	P-- >	---->			



ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM			ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareket/Usuller		FSTD	Uçak	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	FSTD veya uçakta test veya kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
3.8.3.4 *	<p>Manuel olarak, son yaklaşma sırasında benzetilmiş motor arızası ile, ya teker koyma noktasına kadar veya pas geçme usulünün tümü boyunca (uygulanabilirse);</p> <p>(i) Havaalanı seviyesinin 1.000 ft yukarısını geçmeden önce; ve</p> <p>(ii) Havaalanı seviyesinin 1.000 ft yukarısını geçtikten sonra.</p> <p>Nakliye kategorisi uçakları (JAR/FAR 25) veya commuter uçakları (SFAR 23) olarak sertifikalandırılmamış uçaklarda, benzetilmiş motor arızası ile yaklaşma ve ardından pas geçme, 3.8.4 uyarınca 2D yaklaşma ile bağlantılı olarak başlatılır.</p> <p>Pas geçme, yayınlanmış mania klerans yüksekliğine/irtifasına (OCH/A) ulaşıldığında başlatılacak olmakla beraber, pist eşik yüksekliğinden 500 ft üzerinde asgari alçalma yüksekliğine/irtifasına (MDH/A) ulaşmadan önce başlamış olacaktır. Öğretmen, kalkış ağırlığı ve yoğunluk irtifası bakımından nakliye kategorisi uçak ile aynı performansa sahip olan uçaklarda motor arızasını 3.8.3.4. deki alıştırmaya göre simüle edebilir.</p>	P-- >	---->		M	
3.8.4*	MDH/A'ya kadar 2D	P*-->	---->		M	

ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM			ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareket/Usuller		FSTD	Uçak	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	FSTD veya uçakta test veya kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	operasyonlar					
3.8.5	<p>Aşağıdaki koşullar altında türlü yaklaşma:</p> <p>(a) * Benzetilmiş aletli uçuş koşullarında yerel aletli yaklaşma kolaylıklarına uygun olarak söz konusu havaalanında minimum türlü yaklaşma irtifasına kadar yaklaşma; Bunun ardından:</p> <p>(b) (a) maddesinde kullanılan son yaklaşımdan en az 90° merkez hattı dışında başka bir piste, yetkili minimum türlü yaklaşma irtifasında türlü yaklaşma.</p> <p>Not: Eğer (a) ve (b) maddelerinin ATC sebeplerine bağlı olarak uygulanamaması durumunda, benzetilmiş düşük görüş paterni uygulanabilir.</p>	P*-->	---->			
3.8.6	Görerek yaklaşma	P-- >	---->			
<b>BÖLÜM 4</b>						
4	Pas geçme usulleri	P*-->	---->			
4.1.	Karar yüksekliğine ulaşıldığında 3D operasyonu sırasında tüm motorlar çalışırken* pas geçme	P*-->	---->			
4.2.	Bir aletli yaklaşma sırasında çeşitli safhalardan tüm motorlar çalışırken* pas geçme	P*-->	---->			

ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM			ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareket/Usuller		FSTD	Uçak	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	FSTD veya uçakta test veya kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
4.3.	Diğer pas geçme usulleri	P*-->	---->			
4.4*	Aletli yaklaşma sonrasında DH, MDH veya MAPT'ye ulaşıldığında benzetilmiş kritik motor arızası ile manuel olarak pas geçme	P*-->	---->		M	
4.5.	Tüm motorlar çalışırken inişten vazgeçme: – DH/MDH'nin altında çeşitli yüksekliklerden;	P-- >	---->			
	– Teker konduktan sonra (kötü iniş) Nakliye kategorisi uçakları (JAR/FAR 25) veya commuter kategorisi uçakları (SFAR 23) olarak sertifikalandırılmamış uçaklarda, tüm motorlar çalışırken inişten vazgeçme, MDH/A'nın altında veya tekerlek değdikten sonra başlatılır.					
<b>BÖLÜM 5</b>						
5	İnişler	P				
5.1.	Bir aletli yaklaşma operasyonunu takiben DA/H'ye ulaşıldığında görsel referanslarla normal inişler*					
5.2.	Herhangi bir limit dışı 'trim' pozisyonunda benzetilmiş yatay 'stabilizer' sıkışması ile iniş	P-- >	Bu alıştıırma için uçak kullanılm az		Sadece FFS	
5.3.	Yan rüzgarda iniş (Uygulanabiliyorsa hava aracında).	P-- >	---->			

ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM			ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareket/Usuller		FSTD	Uçak	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	FSTD veya uçakta test veya kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
5.4.	'Flaplar' ve 'slatlar' açılmadan veya kısmen açılmış olarak trafik paterni ve iniş.	P-- >	---->			
5.5.	Benzetilmiş kritik motor arızası ile iniş.	P-- >	---->		M	
5.6.	İki motor çalışmaz halde iniş: - 3 motorlu uçaklar: AFM verisi doğrultusunda uygulanabilir olduğu sürece orta motor ve bir dış motor; ve - 4 motorlu uçaklar: 2 motor bir tarafta	P	X		M Sadece FFS (sadece yetenek testi)	

7. Sınıf yetkileri – deniz

Bölüm 6 sadece VFR çok motorlu deniz sınıf yetkisini temdit etmek için, son 12 ay içerisinde 10 sektörlük gerekli tecrübenin tamamlanmamış olması halinde tamamlanır.

SINIF YETKİSİ DENİZ	UYGULAMALI EĞİTİM	SINIF YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ
Hareket/Usuller	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
<b>BÖLÜM 1</b>		
<b>1. Ayrılış</b>		
1.1. Aşağıdakileri içeren uçuş öncesi hazırlıkları: Dokümantasyon Ağırlık ve Denge Meteoroloji briefingi NOTAM		
1.2. Motor çalıştırma öncesi kontrolleri Harici/Dahili		
1.3. Motor çalıştırma ve durdurma Normal arızalar		
1.4. Taksi yapma		
1.5. Kademeli taksi yapma		
1.6. Bağlama: Plaj Rıhtım Şamandıra		

1.7. Motor kapalı durumda seyretme		
1.8. Ayrılış öncesi kontroller: Motor kontrolü (uygulanabilirse)		
1.9. Kalkış usulü : Uçuş el kitabı flap ayarları ile normal Yan rüzgar (koşullar uygunsu)		
1.10. Tırmanma : İstenilen başlara dönüşler Düz uçuşa geçiş		
1.11. ATC ile temas – talimatlara uyum, R/T usulleri		
<b>BÖLÜM 2</b>		
<b>2. Hava işi (VFR)</b>		
2.1. Flaplı ve flapsız kritik düşük hızda dahil olmak üzere değişik hızlarda düz ve ufki uçuş (mümkün olduğunda VMCA'ya yakın hızlar dahil)		
2.2. Keskin dönüşler (360° sola ve sağa 45° yatışlı)		
2.3. Stall'lar ve stall'dan çıkış: (i) Temiz konfigürasyonda stall (ii) Yaklaşma konfigürasyonu ve gücüyle, yatışlı alçalma dönüşünde stall'a yaklaşma (iii) İniş konfigürasyonunda ve gücünde stall'a yaklaşma; ve (iv) Kalkış flap'ı ve tırmanış gücünde, tırmanışlı dönüşte stall'a yaklaşma (sadece tek motorlu uçaklarda)		
2.4. ATC ile temas – Talimatlara uyum, R/T usulleri		
<b>BÖLÜM 3</b>		
<b>3. Yol boyu usulleri VFR</b>		
3.1. Uçuş planı, hesabî seyrüsefer ve harita okuma		
3.2. İrtifa, istikamet ve hızın muhafazası		
3.3. Oryantasyon, zamanlama ve ETA revizyonu		
3.4. Radyo seyrüsefer yardımcılarının kullanımı (uygulanabilirse)		

3.5. Uçuşun yönetimi (uçuş logu, yakıt, sistemler ve buzlanma dahil rutin kontroller)		
3.6. ATC ile temas – Talimatlara uyum, R/T usulleri		
<b>BÖLÜM 4</b>		
4 Varışlar ve inişler		
4.1. Havaalanı varış usulü (sadece amfibik uçuşlar)		
4.2. Normal iniş		
4.3. Flapsız iniş		
4.4. Yan rüzgar inişleri (koşullar uygunsu)		
4.5. Su yüzeyinden azami 2000 ft yükseklikten rölanti gücünde yaklaşma ve iniş (sadece tek motorlu uçak)		
4.6. Minimum yükseklikten pas geçme		
4.7. Durgun suya iniş Kaba suya iniş		
4.8. ATC ile temas – Talimatlara uyum, R/T usulleri		
<b>BÖLÜM 5</b>		
5. <b>Anormal ve acil durum prosedürleri</b> Bu bölüm, 1'den 4'e kadar olan bölümler ile birleştirilebilir.		
5.1. Makul bir hızda kalkıştan vazgeçme		
5.2. Kalkış sonrasında benzetilmiş motor arızası (sadece tek motorlu uçaklarda)		
5.3. Benzetilmiş takatsiz mecburi iniş (sadece tek motorlu uçaklarda)		
5.4. Benzetilmiş acil durumlar: i. Uçuş sırasında yangın veya duman ii. Sistem arızaları (uygulanabilirse) Benzetilmiş acil durumlar: (i) Uçuş sırasında yangın veya duman (ii) Uygulanabilir sistem arızası		
5.5. ATC ile temas – Talimatlara uyum, R/T usulleri		
<b>BÖLÜM 6</b>		
6. <b>Benzetilmiş asimetrik uçuş</b> Bu bölüm, 1'den 5'e kadar olan bölümler ile birleştirilebilir.		

6.1. Kalkış sırasında benzetilmiş motor arızası (FFS veya FNPTII'de gerçekleştirilmediği sürece emniyetli bir irtifada)		
6.2. Motor durdurma ve yeniden çalıştırma (sadece ME yetenek testinde)		
6.3. Asimetrik yaklaşma ve pasgeçme		
6.4. Asimetrik yaklaşma ve tam duruşlu iniş		
6.5. ATC ile temas – Talimatlara uyum, R/T usulleri		

### C. Helikopter kategorisine özgü gereklilikler

1. Tip yetkilerine ve ATPL'ye yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri için, adayın yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün 1'den 4'e kadar olan bölümler ile (gerekirse) 6. bölümünden başarıyla geçmesi gereklidir. Adayın beşten fazla maddede başarısız olunması durumunda, adayın testin veya kontrolün tümüne tekrar girmesi gerekir. Beşten daha az maddeden başarısız olan adaylar, başarısız olunan maddelerden tekrar kontrole gireceklerdir. Bir önceki denemede geçilen bölümler de dahil olmak üzere, tekrar girilen testin veya kontrolün herhangi bir bölümden başarısız olunması halinde, adayın testin veya kontrolün tümüne tekrar girmesi gerekir. Yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün tüm bölümleri 6 ay içerisinde tamamlanır.
2. IR yeterlilik kontrolü için adayın yeterlilik kontrolünün 5. bölümünü başarıyla geçmesi gerekmektedir. 3'ten fazla konuda başarısız olunması durumunda, adayın 5. bölümün tümüne tekrar girmesi gerekecektir. En fazla 3 maddede başarısız olan aday, başarısız olunan konuları tekrar alacaktır. 5. bölümün daha önceden geçilen unsurları da dahil olmak üzere tekrar girilen kontrolün herhangi bir unsurundan başarısız olunması halinde adayın tüm kontrole tekrar girmesi gerekir.

### UÇUŞ TESTİ TOLERANSI

3. Aday, aşağıdaki becerileri sergilemelidir:
  - (a) helikopteri, limitleri dahilinde kullanmak;
  - (b) tüm hareketleri düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;
  - (c) muhakeme yeteneği ve havacılık kültürünün yüksek olması;
  - (d) havacılık bilgisini uygulamak;
  - (e) bir usul veya hareketin her zaman başarı ile sonuçlanacağına şüphe bırakmayacak şekilde hava aracının kontrolünü sağlamak;
  - (f) ihtiyaç halinde, mürettebatın koordinasyonuna ve mürettebatın iş göremez hale gelmesi durumuna yönelik usulleri anlayıp uygulamak; ve
  - (g) uygulanabilir olduğunda, diğer ekip üyeleri ile etkin biçimde iletişim kurmak.
4. Aşağıda belirtilen limitler uygulanırken, türbülans koşulları, helikopterin kullanım karakteristiği ve performansı hesaba alınarak gerekli düzeltmeler yapılır.

- (a) IFR uçuş limitleri  
Yükseklik

Genellikle	±100 ft
Karar yüksekliği/irtifasında pas geçmenin başlatılması	+50 ft/-0 ft
Minimum alçalma yüksekliği/MAP/irtifası	+50 ft /-0 ft

Yol takibi

Radio yardımcıları üzerinden ±5°

“Açısal” sapmalar için

2D (LNAV) ve 3D (LNAV/VNAV)  
"doğrusal" yanal sapmalar

3D doğrusal dikey sapmalar (örn.  
BaroVNAV kullanarak RNP APCH  
(LNAV/VNAV)

Azimut ve süzülüş yolunda  
yarım derece sapma (örn.  
LPV, ILS, MLS, GLS)

rota takibine göre  
hata/sapma normalde,  
usulle ilişkili RNP değerinin  
 $\pm 1/2$ 'si ile sınırlandırılır. Bu  
standarttan RNP değerine  
kadar kısa sapmalara en  
fazla bir kez izin verilir.

herhangi bir zamanda dikey  
profilin en fazla -75 ft altında ve  
hava meydanı seviyesinin 1000  
ft üzerinde veya altında dikey  
profilin en fazla 75 ft üzerinde

İstikamet

Tüm motorlar çalışırken

$\pm 5^\circ$

Benzetilmiş motor arızası ile

$\pm 10^\circ$

Hız

Tüm motorlar çalışırken

$\pm 5$  knot

Benzetilmiş motor arızası ile

+10 knot/-5 knot

(b) VFR uçuş limitleri

Genellikle

$\pm 100$  ft

İstikamet:

Normal operasyonlar

$\pm 5^\circ$

Anormal operasyonlar/acil durumlar

$\pm 10^\circ$  Hız:

Genellikle

$\pm 10$  knot

Benzetilmiş motor arızası ile

+10 knot /-5 knot Yerde sürüklenme:

T.O. havır I.G.E.

$\pm 3$  ft

İniş

$\pm 2$  ft (0 ft arkaya veya yana uçuşla)

## EĞİTİMİN/YETENEK TESTİNİN/YETERLİLİK KONTROLÜNÜN İÇERİĞİ

### GENEL

5. Sembollerin anlamları:

P = Tek pilotlu helikopter (SPH) tip yetkisi tanzimi için sorumlu pilot (PIC) olarak eğitilen pilot veya çok pilotlu helikopter (MPH) tip yetkisi için PF ve PM konumunda sorumlu pilot (PIC) veya ikinci pilot olarak eğitilen pilot.

6. Uygulamalı eğitim en azından, (P) olarak gösterilen eğitim ekipmanında icra edilecektir veya ok işareti (---->) ile gösterilen daha yüksek herhangi bir ekipmanla yapılabilecektir.

Kullanılan eğitim ekipmanı aşağıdaki kısaltmalar ile belirtilmektedir:

FFS = tam uçuş simülatörü  
FTD = uçuş eğitim cihazı  
H = helikopter



7. Yıldız (\*) işaretli unsurlar gerçek veya benzetilmiş IMC'de sadece, IR(H) yenilemesi veya temdidi talep eden veya söz konusu yetkinin imtiyazlarını başka bir tipe genişletmek isteyen adaylar tarafından icra edilecektir.
8. Aletli uçuş usulleri (5. Bölüm) sadece, IR(H) yenilemesi veya temdidi talep eden veya söz konusu yetkinin imtiyazlarını başka bir tipe genişletmek isteyen adaylar tarafından icra edilecektir. Bu amaçla bir FFS veya FTD 2/3 kullanılabilir.
- 8a. PBN imtiyazlarına sahip olmak veya sürdürmek için bir yaklaşma, RNP APCH olmalıdır. RNP APCH'nin mümkün olmadığı durumlarda, uygun şekilde donatılmış bir FSTD'de gerçekleştirilmelidir.  
Yukarıdaki bendin hükümlerine bakılmaksızın, PBN imtiyazlarının temdidine yönelik yeterlilik kontrolünün RNP APCH egzersizi içermediği durumlarda, pilotun PBN imtiyazları RNP APCH'yi içermez. Pilot, RNP APCH egzersizi de dahil olmak üzere bir yeterlilik kontrolünü tamamlamışsa kısıtlama kalkar.
9. Yetenek testi/yeterlilik kontrolü sütununda "M" harfinin olması, zorunlu egzersizleri gösterecektir.
10. Onaylı tip yetkisi kursunun içeriğinde bulunması halinde, uygulamalı eğitim için bir FSTD kullanılacaktır. Kursun onaylanması için aşağıdaki hususlar göz önünde bulundurulur:
  - (a) FSTD'nin Part-ARA ve SHT-ORA'da belirtilen kalifikasyonu;
  - (b) öğretmenin veya kontrol pilotunun vasıfları;
  - (c) kursun, FSTD'de verilecek bölümünün miktarı;
  - (d) eğitime tabi tutulan pilotun nitelikleri ve benzer tipler üzerinde daha önceki tecrübesi.
  - (e) yeni tip yetkisinin tanzimi sonrasında yapılan gözetim altında uçuş tecrübesi miktarı.

#### ÇOK PİLOTLU HELİKOPTERLER

11. Çok pilotlu helikopter tip yetkisine ve ATPL(H) tanzimine yönelik yetenek testine başvuran adaylar sadece 1'den 4'e kadar olan bölümler ve (gerekliyse) 6. Bölüme de gireceklerdir.
12. Çok pilotlu helikopter tip yetkisi temdidi veya yenilemesi için yeterlilik kontrolüne başvuran adaylar sadece 1'den 4'e kadar olan bölümler ve (gerekliyse) 6. Bölüme de gireceklerdir.

TEK/ÇOK PİLOTLU HELİKOPTERLER		UYGULAMALI EĞİTİM			YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareket/Usuller	FSTD	Helikopter	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	FSTD veya Helikopterde kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında kontrol pilotunun parafı	
<b>BÖLÜM 1 – Uçuş öncesi hazırlık ve kontrolleri</b>						
1.1	Helikopterin harici kontrollerinin yapılması parçalarının yerlerinin ve fonksiyonlarının incelemesi.		P		M (helikopterde yapıldıysa)	
1.2	Kokpit kontrolü	P	---->		M	
1.3	Çalıştırma prosedürleri, radyo ve seyrüsefer ekipmanı kontrolü, seyrüsefer ve haberleşme frekanslarının seçilmesi ve ayarlanması	P	---->		M	
1.4	Hava trafik kontrol talimatlarına veya öğretmenin talimatlarına uygun olarak taksit yapma/havır yapma	P	---->		M	
1.5	Kalkış öncesi usuller ve	P	---->		M	

TEK/ÇOK PİLOTLU HELİKOPTERLER		UYGULAMALI EĞİTİM			YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareket/Usuller		FSTD	Helikopter	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	FSTD veya Helikopterde kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	kontroller					
<b>BÖLÜM 2 – Uçuş manevraları ve usulleri</b>						
2.1	Kalkışlar (çeşitli profiller)	P	---->		M	
2.2	Yamaç ve yan rüzgarda kalkışlar ve inişler	P	---->			
2.3	Azami kalkış ağırlığında kalkış (gerçek veya benzetilmiş azami kalkış ağırlığı)	P	---->			
2.4	Kalkışta TDP'ye veya DPATO'ya ulaşmadan hemen önce benzetilmiş motor arızası ile kalkış	P	---->		M	
2.4.1	TDP'ye veya DPATO'ya ulaştıktan hemen sonra benzetilmiş motor arızası ile kalkış	P	---->		M	
2.5	Belirtilmiş istikametlere tırmanışlı ve süzülüşlü dönüşler	P	---->		M	
2.5.1	Sadece aletler referans alınarak 30° yatışlarla, sola ve sağa 180° ila 360° lik dönüşler	P	---->		M	
2.6	Oto-rotatif süzülüş	P	---->		M	
2.6.1	Tek motorlu helikopterler (SEH) için Yere kadar otorotatif iniş veya çok motorlu helikopterler (MEH) için güçlü kurtarma	P	---->		M	
2.7	İnişler, çeşitli profiller	P	---->		M	
2.7.1	LDP veya DPBL öncesinde benzetilmiş motor arızası sonrasında pas geçme veya iniş	P	---->		M	
2.7.2	LDP veya DPBL sonrasında benzetilmiş motor arızası ile iniş	P	---->		M	
<b>BÖLÜM 3 – Normal ve anormal durumlarda aşağıdaki sistem ve prosedürlerin kullanımı</b>						
3	Aşağıdaki sistem ve prosedürlerin normal ve anormal hallerde kullanımı:				M	Bu bölümden zorunlu olarak en az 3 madde seçilmelidir.
3.1	Motor	P	---->			

TEK/ÇOK PİLOTLU HELİKOPTERLER		UYGULAMALI EĞİTİM			YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareket/Usuller		FSTD	Helikopter	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	FSTD veya Helikopterde kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
3.2	İklimlendirme (Isıtma, havalandırma)	P	---->			
3.3	Pitot/statik sistem	P	---->			
3.4	Yakıt Sistemi	P	---->			
3.5	Elektrik sistemi	P	---->			
3.6	Hidrolik sistem	P	---->			
3.7	Uçuş kumanda ve trim sistemi	P	---->			
3.8	Buzlanmayı önleyici ve buzlanmayı giderici sistemler	P	---->			
3.9	Oto-pilot/Uçuş yönlendiricisi	P	--->			
3.1 0	Stabilite arttırma cihazları	P	---->			
3.1 1	Meteoroloji radarı, radyo altimetre, transponder	P	---->			
3.1 2	Saha Seyrüsefer Sistemi	P	---->			
3.1 3	İniş takımı sistemi	P	---->			
3.1 4	APU	P	---->			
3.1 5	Radyo, seyrüsefer ekipmanı, aletler, uçuş idare sistemi	P	---->			
<b>BÖLÜM 4 – Anormal haller ve acil durum usulleri</b>						
4	Anormal durumlar ve acil durum usulleri				M	Bu bölümden zorunlu olarak en az 3 madde seçilmelidir.
4.1	Yangın tatbikatları (uygulanabilirse tahliye dahil)	P	---->			
4.2	Duman kontrolü ve tahliyesi	P	---->			
4.3	Motor arızaları, emniyetli bir irtifada motor durdurma ve yeniden çalıştırma	P	---->			
4.4	Yakıt boşaltma (benzetilmiş)	P	---->			

TEK/ÇOK PİLOTLU HELİKOPTERLER		UYGULAMALI EĞİTİM			YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareket/Usuller		FSTD	Helikopter	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	FSTD veya Helikopterde kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
4.5	Kuyruk rotoru kumanda arızaları (uygulanabilirse)	P	---->			
4.5.1	Kuyruk rotoru güç kaybı (uygulanabilirse)	P	Bu alıştırmaya için helikopter kullanılmaz			
4.6	Uçuş ekibi üyesinin iş göremez hale gelmesi – Sadece MPH	P	---->			
4.7	Güç aktarma arızaları	P	---->			
4.8	Uygun Uçuş El Kitabında belirtilen diğer acil durum prosedürleri	P	---->			
<b>BÖLÜM 5 – Aletli uçuş usulleri (IMC'de veya benzetilmiş IMC'de icra edilir)</b>						
5.1	Aletli kalkış: kalkıştan sonra mümkün olan en kısa sürede aletli uçuşa geçiş gerekir	P*	----> *			
5.1.1	Ayrılış sırasında benzetilmiş motor arızası	P*	----> *		M*	
5.2	Ayrılış ve varış rotalarına ve ATC talimatlarına uyum	P*	----> *		M*	
5.3	Bekleme usulleri	P*	----> *			
5.4	Yaklaşma usulü gerektirirse, 200 ft'lik (60 m) DH/A'ya veya daha yüksek minimaya kadar 3D operasyonlar	P*	----> *			
5.4.1	Manuel olarak, uçuş yönlendiricisi olmadan. Not: AFM'ye göre, RNP APCH usulleri otomatik pilot veya uçuş yönlendiricisinin kullanılmasını gerektirebilir. Manuel olarak uçulacak usul, bu sınırlamalar dikkate alınarak seçilmelidir (örneğin AFM sınırlaması durumunda 5.4.1 için bir	P*	----> *		M*	

TEK/ÇOK PİLOTLU HELİKOPTERLER		UYGULAMALI EĞİTİM			YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareket/Usuller		FSTD	Helikopter	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	FSTD veya Helikopterde kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	ILS seçin).					
5.4.2	Manuel, uçuş yönlendiricisi ile	P*	----> *		M*	
5.4.3	Oto-pilot bağlıyken	P*	----> *			
5.4.4	Manuel olarak, bir motorun çalışmadığı simüle edilerek; son yaklaşma sırasında, havaalanı seviyesinin 1000 ft üstünü geçmeden önce, teker koyma noktasına kadar veya pas geçme prosedürü tamamlanana kadar motor arızası simüle edilmelidir	P*	----> *		M*	
5.5	MDA/H'ya kadar 2D operasyonlar	P*	----> *		M*	
5.6	DA/DH veya MDA/MDH'ye varmadan önce tüm motorlar çalışır halde pas geçme	P*	----> *			
5.6.1	Diğer pas geçme usulleri	P*	----> *			
5.6.2	DA/DH veya MDA/MDH'ye varmadan benzetilmiş tek motor arızasında pas geçme	P*	----> *		M*	
5.7	IMC'de güçlü kurtarma ile otorotasyon	P*	----> *		M*	
5.8	Anormal durumlardan kurtarma	P*	----> *		M*	
<b>BÖLÜM 6 — İlave ekipman kullanımı</b>						
6	İlave ekipmanın kullanımı	P	---->			

### TEK PİLOTLU HELİKOPTERLER

13. Tek pilotlu helikopter tip yetkisinin tanzimi, temdidi veya yenilemesi için başvuran adaylar:
- tek pilotlu operasyon imtiyazları isteniyorsa tek pilotlu operasyonda yetenek testini veya yeterlilik kontrolünü tamamlamalıdır;
  - çoklu pilot operasyonu imtiyazları isteniyorsa çok pilotlu operasyonda yetenek testini veya yeterlilik kontrolünü tamamlamalıdır;

- (c) hem tek pilotlu hem de çok pilotlu imtiyazlar isteniyorsa çok pilotlu operasyonda yetenek testini veya yeterlilik kontrolünü ve ayrıca tek pilotlu operasyonda aşağıdaki manevraları ve usulleri tamamlamalıdır:
- (1) tek motorlu helikopterler için: 2.1 kalkış ve 2.6 ve 2.6.1 otorotatif süzülme ve otorotatif iniş;
  - (2) çok motorlu helikopterler için: 2.1 kalkış ve TDP'ye ulaşmadan hemen önce ve ulaştıktan hemen sonra 2.4 ve 2.4.1 motor arızaları;
  - (3) IR imtiyazları için ilgisine göre (1) veya (2) alt bentlerine ek olarak, bu Talimatın Ek 1.8'indeki kriterleri karşılanmamışsa Bölüm 5'te yer alan bir yaklaşıma;
- (d) kompleks olmayan tek pilotlu helikopter tip yetkisinden çok pilotlu operasyona ilişkin kısıtlamayı kaldırmak için, ilgisine göre (c)(1) veya (c)(2) alt bendinde belirtilen hareket ve usulleri içeren bir yeterlilik kontrolünü tamamlamalıdır.

#### **D. Dikey kalkışlı hava aracı kategorisine özgü gereklilikler**

1. Dikey kalkışlı hava aracı tip yetkilerine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri için, adayın yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün 1'den 5'e kadar olan bölümler ile (gerekliyse) 6. bölümünden başarıyla geçmesi gerekmektedir. Beşten fazla konuda başarısız olunması durumunda, adayın testin/kontrolün tümüne tekrar girmesi gerekecektir. Beşin altında konudan başarısız olan adaylar, başarısız olunan konulardan tekrar kontrole gireceklerdir. Tekrar girilen testin veya kontrolün herhangi bir unsurundan başarısız olunması veya daha önceden geçilen unsurlardan herhangi birinden başarısız olunması halinde adayın tüm teste veya kontrole tekrar girmesi gerekecektir. Yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün tüm bölümleri altı ay içerisinde tamamlanacaktır.

#### **UÇUŞ TESTİ TOLERANSI**

2. Aday, aşağıdaki becerileri sergileyecektir:
  - (a) dikey kalkışlı hava aracını, limitleri dahilinde kullanmak;
  - (b) tüm manevraları düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;
  - (c) muhakeme yeteneği ve havacılık kültürünün yüksek olması;
  - (d) havacılık bilgisini uygulamak;
  - (e) bir usul veya hareketin her zaman başarı ile sonuçlanacağına şüphe bırakmayacak şekilde hava aracının kontrolünü sağlamak
  - (f) ihtiyaç halinde, mürettebatın koordinasyonuna ve mürettebatın iş göremez hale gelmesi durumuna yönelik usulleri anlayıp uygulamak; ve
  - (g) diğer uçuş ekibi üyeleri ile etkin biçimde iletişim kurmak.
3. Aşağıda belirtilen limitler uygulanırken, türbülans koşulları, dikey kalkışlı hava aracının kullanım karakteristiği ve performansı hesaba alınarak gerekli düzeltmeler yapılır.
  - (a) IFR uçuş limitleri:

Yükseklik

Genellikle

±100 ft

Karar yüksekliğinde/irtifasında inişten vazgeçmeye başlanması

+50 ft /-0 ft

Minimum alçalma yüksekliği/irtifası

+50 ft /-0 ft

Yol takibi

Radyo yardımcıları üzerinden

±5°

Hassas yaklaşma

azimut ve süzülüş  
yolunda yarım derece  
sapma

İstikamet

Normal operasyonlar	±5°
Anormal operasyonlar/acil durumlar	±10°
Hız	
Genellikle	±10 knot
Benzetilmiş motor arızası ile	+10 knot/-5 knot
(b) VFR uçuş limitleri:	
Yükseklik	
Genellikle	±100 ft
İstikamet:	
Normal operasyonlar	±5°
Anormal operasyonlar/acil durumlar	±10°
Hız	
Genellikle	±10 knot
Benzetilmiş motor arızası ile	+10 knot/-5 knot
Yerde sürüklenme	
T.O. hover I.G.E.	±3 ft
İniş	±2 ft (0 ft arkaya veya yana uçuşla)

#### EĞİTİMİN/YETENEK TESTİNİN/YETERLİLİK KONTROLÜNÜN İÇERİĞİ

4. Sembollerin anlamları:  
P= Tip yetkisi tanzimi için PF ve PM rollerinde PIC veya ikinci pilot olarak eğitim alan pilot
5. Pratik eğitim en azından, (P) olarak gösterilen eğitim ekipmanında icra edilecektir veya ok işareti (---->) ile gösterilen daha yüksek herhangi bir ekipmanla yapılabilecektir.
6. Kullanılan eğitim ekipmanı aşağıdaki kısaltmalar ile belirtilmektedir:  
FFS = Tam uçuş simülatörü  
FTD= Uçuş Eğitim Cihazı  
OTD= Diğer Eğitim cihazları  
PL = Dikey kalkışlı hava aracı
- 6a. Yıldızlı maddeler (\*) yalnızca aletler referans alınarak uçulur. Yetenek testi veya yeterlilik kontrolü sırasında bu koşul yerine getirilmezse tip yetkisi yalnızca VFR ile sınırlı olur.
7. Yetenek testi/yeterlilik kontrolü sütununda "M" harfinin olması, zorunlu alıştırılmaları gösterecektir.
8. FSTD'lerin onaylı bir tip yetki eğitimi kursunun parçasını teşkil etmesi halinde, uygulamalı eğitim için FSTD'ler kullanılacaktır. Kursun onaylanması için aşağıdaki hususlar göz önünde bulundurulur:  
(a) FSTD'lerin Part-ARA ve SHT-ORA içerisinde belirtilen kalifikasyonu; ve  
(b) öğretmenin vasıfları.

DİKEY KALKIŞLI HAVA ARACI KATEGORİSİ		UYGULAMALI EĞİTİM					YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareketler/Usuller		OTD	FTD	FFS	PL	Eğitim tamamlandı ğında öğretmenin parafı	FFS PL'de kontrol edilir	Kontrol tamamlandı ğında kontrol pilotunun parafı
<b>BÖLÜM 1 – Uçuş öncesi hazırlık ve kontroller</b>								
1.1	Dikey kalkışlı hava aracının dıştan gözle kontrolü; Her bir maddenin yerinin belirlenmesi ve inceleme amacı				P			
1.2	Kokpit kontrolü	P	---->	---->	---->			
1.3	Çalıştırma usulleri, radyo ve seyrüsefer ekipmanı kontrolü, seyrüsefer ve haberleşme frekanslarının seçilmesi ve ayarlanması	P	---->	---->	---->		M	
1.4	Hava trafik kontrol talimatlarına veya öğretmenin talimatlarına uygun olarak taksi yapma		P	---->	---->			
1.5	Güç kontrolü de dahil olmak üzere kalkış öncesi usuller	P	---->	---->	---->		M	
<b>BÖLÜM 2 – Uçuş hareket ve usulleri</b>								
2.1	Normal VFR kalkış profilleri; Yan rüzgarlar da dahil olmak üzere pist operasyonları (kısa kalkış ve iniş (STOL) ile dikey kalkış ve iniş (VTOL)) Yükseltilmiş heliportlar Yer seviyesindeki heliportlar		P	---->	---->		M	
2.2	Azami kalkış ağırlığında kalkış (gerçek veya benzetilmiş azami kalkış ağırlığı)		P	---->				
2.3.1	Kalkıştan vaz geçme: - pist operasyonları sırasında - yükseltilmiş heliport operasyonları sırasında - yer seviyesindeki operasyonlar sırasında		P	---->			M	



DİKEY KALKIŞLI HAVA ARACI KATEGORİSİ		UYGULAMALI EĞİTİM					YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareketler/Usuller		OTD	FTD	FFS	PL	Eğitim tamamlandı ğında öğretmenin parafı	FFS PL'de kontrol edilir	Kontrol tamamlandı ğında kontrol pilotunun parafı
2.3.2	Karar noktasını geçtikten sonra benzetilmiş motor arızası ile kalkış: pist operasyonları sırasında; yükseltilmiş heliport operasyonları sırasında; ve yer seviyesindeki operasyonlar sırasında		P	---->			M	
2.4	Helikopter modunda yere doğru otorotatif alçalma (Bu egzersiz için hava aracı kullanılamayacaktır)	P	---->	---->			M Sadece FFS	
2.4.1	Helikopter modunda yere doğru windmill alçalması (Bu egzersiz için hava aracı kullanılamayacaktır)		P	---->			M Sadece FFS	
2.5	Normal VFR iniş profilleri: pist operasyonları (STOL ve VTOL) yükseltilmiş heliportlar yer seviyesindeki heliportlar		P	---->	---->		M	
2.5.1	Karar noktasına ulaştıktan sonra benzetilmiş motor arızası ile iniş: - Pist operasyonları sırasında - Yükseltilmiş heliport operasyonları sırasında - Yer seviyesindeki operasyonlar sırasında							
2.6	Karar noktası öncesinde benzetilmiş motor arızası sonrasında pas geçme veya iniş		P	---->			M	
<b>BÖLÜM 3 – Aşağıdaki sistem ve usullerin normal ve anormal durumlarda kullanımı:</b>								
3	Aşağıdaki sistem ve usullerin normal ve						M	Bu bölümden

DİKEY KALKIŞLI HAVA ARACI KATEGORİSİ		UYGULAMALI EĞİTİM					YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareketler/Usuller		OTD	FTD	FFS	PL	Eğitim tamamlandı ğında öğretmenin parafı	FFS PL'de kontrol edilir	Kontrol tamamlandı ğında kontrol pilotunun parafı
	anormal hallerde kullanımı (bu egzersiz için yeterli vasıflara sahip olması koşuluyla bir FSTD'de icra edilebilecektir):							zorunlu olarak en az 3 madde seçilmelidir.
3.1	Motor	P	---->	---->				
3.2	Basınçlandırma ve iklimlendirme (ısıtma, havalandırma)	P	---->	---->				
3.3	Pitot/statik sistem	P	---->	---->				
3.4	Yakıt Sistemi	P	---->	---->				
3.5	Elektrik sistemi	P	---->	---->				
3.6	Hidrolik sistem	P	---->	---->				
3.7	Uçuş kumanda ve trim sistemi	P	---->	---->				
3.8	Buzlanmayı önleme ve giderme sistemi, (varsa) ön cam ısıtması	P	---->	---->				
3.9	Oto-pilot/uçuş yönlendiricisi	P	--->	--->				
3.10	Stall uyarı cihazları veya stall önleme cihazları ve stabilite destek cihazları	P	---->	---->				
3.11	Hava radarı, radyo altimetre, transponder, yer yakınlık uyarı sistemi (varsa)	P	---->	---->				
3.12	İniş takımı sistemi	P	---->	---->				
3.13	APU	P	---->	---->				
3.14	Radyo, seyrüsefer teçhizatı, aletler ve FMS	P	---->	---->				
3.15	Flap sistemi	P	---->	---->				
<b>BÖLÜM 4 – Anormal durumlar ve acil durum usulleri</b>								
4	Anormal durumlar ve acil durum prosedürleri (bu alıştırmaya için yeterli vasıflara sahip olması koşuluyla bir FSTD'de icra edilebilecektir)						M	Bu bölümden zorunlu olarak en az 3 madde seçilmelidir.
4.1	Yangın tatbikatları, motor, APU, kargo	P	---->	---->				

DİKEY KALKIŞLI HAVA ARACI KATEGORİSİ		UYGULAMALI EĞİTİM					YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareketler/Usuller		OTD	FTD	FFS	PL	Eğitim tamamlandı ğında öğretmenin parafı	FFS PL'de kontrol edilir	Kontrol tamamlandı ğında kontrol pilotunun parafı
	kompartmenti, kokpit ve elektrik yangınları ve yapılabiliyorsa tahliye							
4.2	Duman kontrolü ve tahliyesi	P	---->	---->				
4.3	Motor arızaları, durdurma ve yeniden çalıştırma (Bu alıştırmaya için hava aracı kullanılmayacaktır) Helikopter modundan uçak moduna ve uçak modundan helikopter moduna OEI dönüştürme	P	---->	---->			Sadece FFS	
4.4	Yakıt boşaltma (benzetilmiş, varsa)	P	---->	---->				
4.5	Kalkış ve iniş sırasında rüzgar kırılması (Bu alıştırmaya için hava aracı kullanılmayacaktır)			P			Sadece FFS	
4.6	Benzetilmiş kabin basıncı arızası/acil durum alçalması (Bu alıştırmaya için hava aracı kullanılmayacaktır)	P	---->	---->			Sadece FFS	
4.7	ACAS olayı (Bu alıştırmaya için hava aracı kullanılmayacaktır)	P	---->	---->			Sadece FFS	
4.8	Uçuş ekibi üyesinin iş görmez olması	P	---->	---->				
4.9	Transmisyon arızaları	P	---->	---->			Sadece FFS	
4.10	Tırmanma, seyir ve yaklaşma konfigürasyonunda tam stall'dan kurtarma (motor devrede iken veya devrede değilken) veya stall uyarı cihazının aktivasyonu sonrasında tam	P	---->	---->			Sadece FFS	

DİKEY KALKIŞLI HAVA ARACI KATEGORİSİ		UYGULAMALI EĞİTİM					YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareketler/Usuller		OTD	FTD	FFS	PL	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	FFS PL'de kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	kurtarma (bu alıştırma için hava aracı kullanılmayacaktır)							
4.11	Uygun uçuş el kitabında belirtilen diğer acil durum prosedürleri	P	---->	---->				
<b>BÖLÜM 5 — Aletli uçuş usulleri (IMC'de veya benzetilmiş IMC'de icra edilecektir)</b>								
5.1	Aletli kalkış: Havalandıktan sonra mümkün olan en kısa sürede aletli uçuşa geçiş gerekir	P*	----> *	----> *				
5.1.1	Ayrılış sırasında karar noktasından sonra benzetilmiş motor arızası	P*	----> *	----> *			M*	
5.2	Ayrılış ve varış rotalarına ve ATC talimatlarına uyulması	P*	----> *	----> *			M*	
5.3	Bekleme usulleri	P*	----> *	----> *				
5.4	60 m (200 ft) altında olmayan bir karar yüksekliğinde hassas yaklaşımlar	P*	----> *	----> *				
5.4.1	Manuel, uçuş yönlendiricisi olmadan	P*	----> *	----> *			M* (Sadece yetenek testi)	
5.4.2	Manuel, uçuş yönlendiricisi ile	P*	----> *	----> *				
5.4.3	Oto-pilot kullanımı ile	P*	----> *	----> *				
5.4.4	Manuel olarak, bir motorun çalışmadığı simüle edilerek; son yaklaşma sırasında, dış markır'ı (OM) geçmeden önce, teker koyma noktasına kadar veya pas geçme prosedürü	P*	----> *	----> *			M*	

DİKEY KALKIŞLI HAVA ARACI KATEGORİSİ		UYGULAMALI EĞİTİM					YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareketler/Usuller		OTD	FTD	FFS	PL	Eğitim tamamlandı ğında öğretmenin parafı	FFS PL'de kontrol edilir	Kontrol tamamlandı ğında kontrol pilotunun parafı
	tamamlanana kadar motor arızası simüle edilmelidir							
5.5	MDA/H'ye kadar hassas olmayan yaklaşma	P*	----> *	----> *			M*	
5.6	DA/DH veya MDA/MDH'ye varmadan önce tüm motorlar çalışır halde pas geçme	P*	----> *	----> *				
5.6.1	Diğer pas geçme usulleri	P*	----> *	----> *				
5.6.2	DA/DH veya MDA/MDH'ye varmada tek motor benzetilmiş olarak gayri faal pas geçme	P*					M*	
5.7	Sadece helikopter modunda pistte güç kurtarma ile IMC otorotasyon (bu alıştırma için hava aracı kullanılmayacaktır)	P*	----> *	----> *			M* Sadece FFS	
5.8	Olağandışı durumlardan kurtarmalar (bu alıştırma kullanılan FFS'nin kalitesine bağlıdır)	P*	----> *	----> *			M*	
<b>BÖLÜM 6 — İlave ekipman</b>								
6	Opsiyonel teçhizat kullanımı		P	---->	---->			

### E. Hava gemisi kategorisine özgü gereklilikler

1. Hava gemisi tip yetkilerine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri için, adayın yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün 1'den 5'e kadar olan bölümler ile (gerekirse) 6. bölümünden başarıyla geçmesi gerekmektedir. Beşten fazla konuda başarısız olunması durumunda, adayın testin/kontrolün tümüne tekrar girmesi gerekecektir. Beşin altında konudan başarısız olan adaylar, başarısız olunan konulardan tekrar kontrole gireceklerdir. Tekrar girilen testin veya kontrolün herhangi bir unsurundan başarısız olunması veya daha önceden geçilen unsurlardan herhangi birinden başarısız olunması halinde adayın tüm teste veya kontrole tekrar girmesi gerekecektir. Yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün tüm bölümleri altı ay içerisinde tamamlanacaktır.

### UÇUŞ TESTİ TOLERANSI

2. Aday, aşağıdaki becerileri sergileyecektir:
- (a) hava gemisini limitleri dahilinde kullanmak;
  - (b) tüm hareketleri düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;
  - (c) muhakeme yeteneği ve havacılık kültürünün yüksek olması;
  - (d) havacılık bilgisini uygulamak;
  - (e) bir usul veya hareketin her zaman başarı ile sonuçlanacağına şüphe bırakmayacak şekilde hava aracının kontrolünü sağlamak;
  - (f) ihtiyaç halinde, mürettebatın koordinasyonuna ve mürettebatın iş göremez hale gelmesi durumuna yönelik usulleri anlayıp uygulamak; ve
  - (g) diğer uçuş ekibi üyeleri ile etkin biçimde iletişim kurmak.

3. Aşağıda belirtilen limitler uygulanırken, türbülans koşulları, hava gemisinin kullanım karakteristiği ve performansı hesaba alınarak gerekli düzeltmeler yapılır.

- (a) IFR uçuş limitleri:

Yükseklik

Genellikle	±100 ft
Karar yüksekliğinde/irtifasında pas geçmeye başlanması	+50 ft /-0 ft
Minimum alçalma yüksekliği/irtifası	+50 ft /-0 ft

Yol takibi

Radyo yardımcıları üzerinden	±5°
Hassas yaklaşma	azimut ve süzülüş yolunda yarım derece sapma

İstikamet

Normal operasyonlar	±5°
Anormal operasyonlar/acil durumlar	±10°

Yükseklik

Genellikle	±100 fit
------------	----------

İstikamet

Normal operasyonlar	±5°
Anormal operasyonlar/acil durumlar	±10°

#### EĞİTİMİN/YETENEK TESTİNİN/YETERLİLİK KONTROLÜNÜN İÇERİĞİ

4. Sembollerin anlamları:

P= tip yetkisi tanzimi için PF ve PM rollerinde PIC veya ikinci pilot olarak eğitim alan pilot

5. Uygulamalı eğitim en azından, (P) olarak gösterilen eğitim ekipmanında icra edilecektir veya ok işareti (---->) ile gösterilen daha yüksek herhangi bir ekipmanla yapılabilecektir.

6. Kullanılan eğitim ekipmanı aşağıdaki kısaltmalar ile belirtilmektedir:

FFS = tam uçuş simülatörü

FTD = uçuş eğitim cihazı

OTD =diğer eğitim cihazı

As = hava gemisi

- 6a. Yıldızlı maddeler (\*) yalnızca aletlere referansla uçulur. Yetenek testi veya yeterlilik kontrolü sırasında bu koşul yerine getirilmezse tip yetkisi yalnızca VFR ile sınırlı olur.

7. Yetenek testi/yeterlilik kontrolü sütununda "M" harfinin olması, zorunlu alıştırılmaları gösterecektir.
8. FSTD'lerin tip yetki eğitimi kursunun parçasını teşkil etmesi halinde, pratik eğitim için FSTD'ler kullanılacaktır. Kurs için aşağıdaki hususlar göz önünde bulundurulur:
- (a) FSTD'lerin Part-ARA ve SHT-ORA içerisinde belirtilen kalifikasyonu;
- (b) öğretmenin vasıfları.

HAVA GEMİSİ KATEGORİSİ	PRATİK EĞİTİM					YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareket/Usuller	OTD	FTD	FFS	As	Eğitim tamamlanmadığında öğretmenin parafı	FFS As'de kontrol edilir	Kontrol tamamlandıığında kontrol pilotunun parafı

#### BÖLÜM 1 – Uçuş öncesi hazırlık ve kontroller

1.1	Uçuş öncesi kontrol				P		
1.2	Kokpit kontrolü	P	---->	---->	---->		
1.3	Çalıştırma usulleri, radyo ve seyrüsefer ekipmanı kontrolü, seyrüsefer ve haberleşme frekanslarının seçilmesi ve ayarlanması		P	---->	---->	M	
1.4	Direkten ayrılma usulleri ve yerde manevra			P	---->	M	
1.5	Kalkış öncesi usuller ve kontroller	P	---->	---->	---->	M	

#### BÖLÜM 2 – Uçuş hareket ve usulleri

2.1	Normal VFR kalkış profili			P	---->	M	
2.2	Benzetilmiş motor arızasıyla kalkış			P	---->	M	
2.3	Ağırlıkla kalkış > 0 (Ağır T/O)			P	---->		
2.4	Ağırlıkla kalkış < 0 (Hafif/TO)			P	---->		
2.5	Normal tırmanma usulü			P	---->		
2.6	Basınç yüksekliğine tırmanma			P	---->		
2.7	Basınç yüksekliğini belirleme			P	---->		
2.8	Basınç yüksekliğinde veya basınç yüksekliğine yakın uçuş			P	---->	M	
2.9	Normal alçalma ve yaklaşma			P	---->		
2.10	Normal VFR iniş profili			P	---->	M	
2.11	Ağırlıkla iniş > 0 (Ağır İniş)			P	---->	M	

HAVA GEMİSİ KATEGORİSİ		PRATİK EĞİTİM					YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareket/Usuller		OTD	FTD	FFS	As	Eğitim tamamlanmadığında öğretmenin parafı	FFS As'de kontrol edilir	Kontrol tamamlandıığında kontrol pilotunun parafı
2.12	Ağırlıkla iniş < 0 (Hafif iniş)			P	---->		M	
<b>BÖLÜM 3 – Aşağıdaki sistem ve usullerin normal ve anormal durumlarda kullanımı</b>								
3	Aşağıdaki sistem ve prosedürlerin normal ve anormal hallerde kullanımı (bu alıştırma için yeterli vasıflara sahip olması koşuluyla bir FSTD'de icra edilebilecektir)						M	Zorunlu olarak en az 3 madde bu bölümden seçilir.
3.1	Motor	P	---->	---->	---->			
3.2	Kubbenin basınçlandırılması	P	---->	---->	---->			
3.3	Pitot/statik sistem	P	---->	---->	---->			
3.4	Yakıt sistemi	P	---->	---->	---->			
3.5	Elektrik sistemi	P	---->	---->	---->			
3.6	Hidrolik sistem	P	---->	---->	---->			
3.7	Uçuş kumanda ve trim sistemi	P	---->	---->	---->			
3.8	Balonet sistemi	P	---->	---->	---->			
3.9	Oto pilot/uçuş yönlendiricisi	P	---->	---->	---->			
3.10	Stabilite arttırma cihazları	P	---->	---->	---->			
3.11	Hava radarı, radyo altimetre, transponder, yer yakınlık uyarı sistemi (varsa)	P	---->	---->	---->			
3.12	İniş takımı sistemi	P	---->	---->	---->			
3.13	APU	P	---->	---->	---->			
3.14	Radyo, seyrüsefer ekipmanı, aletler ve FMS	P	---->	---->	---->			
<b>BÖLÜM 4 – Anormal ve acil durum usulleri</b>								
4	Anormal durumlar ve acil durum prosedürleri (bu egzersiz için yeterli vasıflara sahip olması koşuluyla bir FSTD'de icra edilebilecektir)						M	Bu bölümden zorunlu olarak en az üç madde seçilmelidir.



HAVA GEMİSİ KATEGORİSİ		PRATİK EĞİTİM					YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareket/Usuller		OTD	FTD	FFS	As	Eğitim tamamlan dığında öğretmenin parafı	FFS As'de kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
4.1	Yangın tatbikatları, motor, APU, kargo kompartımanı, kokpit ve elektrik yangınları, tahliye dahil.	P	---->	---->	---->			
4.2	Duman kontrolü ve tahliyesi	P	---->	---->	---->			
4.3	Çoklu motor arızaları da dahil olmak üzere uçuşun belirli safhalarında motor arızaları, motorun durdurulması ve yeniden çalıştırılması	P	---->	---->	---->			
4.4	Uçuş ekibi üyesinin iş göremez olması	P	---->	---->	---->			
4.5	Aktarım/vites kutusu arızaları	P	---->	---->	---->		Sadece FFS	
4.6	İlgili uçuş el kitabında belirtilen diğer acil durum usulleri	P	---->	---->	---->			

#### BÖLÜM 5 – Aletli Uçuş Usulleri (IMC'de veya benzetilmiş IMC'de icra edilecektir)

5.1	Aletli havalanma: Havalandıktan sonra mümkün olan en kısa sürede aletli uçuşa geçiş gerekir	P*	----> *	----> *	----> *			
5.1.1	Ayrılış sırasında benzetilmiş motor arızası	P*	----> *	----> *	----> *		M*	
5.2	Ayrılış ve varış rotalarına ve ATC talimatlarına uyulması	P*	----> *	----> *	----> *		M*	
5.3	Bekleme usulleri	P*	----> *	----> *	----> *			
5.4	60 m (200 ft) altında olmayan bir karar yüksekliğinde hassas yaklaşımlar	P*	----> *	----> *	----> *			
5.4.1	Manuel, uçuş yönlendiricisi olmadan	P*	----> *	----> *	----> *		M* (Sadece beceri testi)	
5.4.2	Manuel, uçuş yönlendiricisi ile	P*	----> *	----> *	----> *			

HAVA GEMİSİ KATEGORİSİ		PRATİK EĞİTİM					YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Hareket/Usuller		OTD	FTD	FFS	As	Eğitim tamamlanmadığında öğretmenin parafı	FFS As'de kontrol edilir	Kontrol tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
5.4.3	Otopilot kullanımı ile	P*	----> *	----> *	----> *			
5.4.4	Manuel olarak, bir motorun çalışmadığı simüle edilerek; son yaklaşma sırasında, dış markır'ı (OM) geçmeden önce, teker koyma noktasına kadar veya pas geçme prosedürü tamamlanana kadar motor arızası simüle edilmelidir.	P*	----> *	----> *	----> *		M*	
5.5	MDA/H'ye kadar hassas olmayan yaklaşma	P*	----> *	----> *	----> *		M*	
5.6	DA/H'ye veya MDA/MDH'ye ulaşıldığında, tüm motorlar çalışırken pas geçme	P*	----> *	----> *	----> *			
5.6.1	Diğer pas geçme usulleri	P*	----> *	----> *	----> *			
5.6.2	DA/H'ye veya MDA/MDH'ye ulaşıldığında, tek motor benzetilmiş olarak çalışmaz vaziyette pas geçme	P*					M*	
5.7	Olağandışı durumlardan kurtarmalar (bu alıştırma kullanılan FFS'nin kalitesine bağlıdır)	P*	----> *	----> *	----> *		M*	
<b>BÖLÜM 6 – İlave ekipman</b>								
6	Opsiyonel teçhizat kullanımı		P	---->				

**Tip yetkilerinin temdidi ve yenilenmesi, tip yetkilerinin temdidi veya yenilemesiyle birleştirildiğinde IR'leri temdidi ve yenilemesi - EBT uygulama değerlendirmesi**

**A – Genel**

1. Bu Ek'e uygun olarak tip yetkilerinin temdidi/yenilemesi ve IR'lerin temdidi/yenilemesi ile birleştirilen tip yetkilerinin temdidi/yenilemesi, aşağıdaki tüm şartları karşılayan EBT operatörlerinde tamamlanmalıdır:
  - (a) EBT operatörünün, uçuş operasyon gereklilikleri uyarınca geçerli tip yetkisi veya IR yetkisine yönelik bir EBT programı oluşturmuş olması;
  - (b) karma EBT programı yürütme konusunda en az 3 yıllık bir deneyime sahip olması;
  - (c) EBT programındaki her tip yetkisi için bir EBT yöneticisi atanmış olması. EBT yöneticileri aşağıdaki şartların tümünü sağlamalıdır:
    - (i) EBT yöneticisinin, ilgili tip yetkisi için kontrol pilotu imtiyazlarına sahip olması;
    - (ii) ilgili tip yetkisi için öğretmen olarak eğitim konusunda kapsamlı deneyime sahip olması;
    - (iii) EBT yöneticisinin, uçuş operasyon gereklilikleri uyarınca atanmış olması veya bu kişinin vekili olması.
2. İlgili tip yetkisinden sorumlu EBT yöneticisi, başvuran adayın, ilgili yetkinin temdidi veya yenilemesi için bu Talimat'ın tüm yeterlilik, eğitim ve tecrübe şartlarına uyduğundan emin olmalıdır.
3. Bu Ek uyarınca bir yetkiyi temdit ettirmek veya yenilemek isteyen adaylar, aşağıdakilerin tümünü yerine getirmelidir:
  - (a) Operatörün EBT programına kaydolmak;
  - (b) bir yetkinin temdidi için, işletmecinin EBT programını ilgili yetki geçerlilik süresi içinde tamamlamak;
  - (c) bir yetkinin yenilenmesi için, uçuş operasyon gereklilikleri uyarınca EBT işletmecisi tarafından hazırlanan usulleri yerine getirmek.
4. Bu Ek uyarınca bir yetkinin temdidi veya yenilemesi aşağıdakilerin tümünü içerir:
  - (a) Bir EBT programı dahilinde kesintisiz EBT uygulama değerlendirmesi;
  - (b) tüm yetkinliklerde kabul edilebilir bir performans seviyesinin gösterilmesi;
  - (c) ilgili tip yetkisinden sorumlu EBT yöneticisinin lisans temdit/yenilemesine ilişkin aşağıdakileri gerçekleştirmiş olması:
    - (1) FCL.1030 maddesinin tüm şartlarına uyulduğundan emin olmak;
    - (2) FCL.1030(b)(2) maddesine uygun hareket edildiğinde, başvuran adayın lisansına yeni yetki geçerlilik tarihinin işlenmesinin sağlanması. Bu işlem EBT yöneticisi veya EBT programında belirtilen prosedüre göre EBT yöneticisi tarafından yetkilendirilmiş bir kişi tarafından gerçekleştirilebilir.

**B – EBT uygulama değerlendirmesinin icrası**

EBT uygulama değerlendirmesi, operatörün EBT programına uygun olarak yapılır.

Tablo 1 - OML kısıtlanmalı 1. Sınıf sağlık sertifikalı öğretmen pilotlara verilen uçuş eğitim izni

	Uçuş Öğretmeni (FI(A))	Sınıf Yetkisi Öğretmeni (CRI(A))	Aletli Uçuş Yetkisi Öğretmeni (FI/IR (A)) (IRI(A))
<b>PPL kursu</b> Başarıyla tamamlanmış ilk yalnız seyrüsefer uçuş sonrası	✓		
<b>CPL modüler kursu</b> Aday ilgili sınıf yetkisinin geçerli olduğu bir PPL sahibiyse	✓		
<b>IR modüler kursu</b> -Tek motorlu uçaklarda gerçekleştirilen eğitimlerde; aday ilgili sınıf yetkisinin geçerli olduğu bir lisans sahibiyse -Çok motorlu uçaklarda gerçekleştirilen eğitimlerde; MEP sınıf yetkisi tanziminden sonra			✓ (VMC)
<b>Entegre kurslar (ATP, MPL, CPL)</b> -Tek motorlu uçaklarda gerçekleştirilen eğitimlerde; başarıyla tamamlanmış ilk yalnız seyrüsefer uçuş sonrası; -Çok motorlu uçaklarda gerçekleştirilen eğitimlerde; adayın, başarıyla tamamlamış olduğu MEP sınıf yetkisi eğitiminden sonra	✓		✓ (VMC)
<b>IR tazeleme eğitimi</b> Aday ilgili sınıf yetkisinin geçerli olduğu bir lisans sahibiyse			✓ (VMC)
<b>Sınıf yetkisi tazeleme eğitimi</b>	✓	✓	
<b>Fark/Tanım eğitimi</b>	✓	✓	

Tablo 2 – OML kısıtlamalı 1. Sınıf sağlık sertifikalı öğretmen pilotlara verilen uçuş eğitim izni

	Uçuş Öğretmeni (FI(H))	Sınıf Yetkisi Öğretmeni (TRI(H))	Aletli Uçuş Yetkisi Öğretmeni (FI/IR (H)) (IRI(H))
<b>PPL kursu</b> Başarıyla tamamlanmış ilk yalnız seyrüsefer uçuş sonrası	✓		
<b>CPL modüler kursu</b> Aday ilgili tip yetkisinin geçerli olduğu bir PPL sahibiyse	✓		
<b>IR tazeleme eğitimi</b> Aday ilgili sınıf yetkisinin geçerli olduğu bir lisans sahibiyse			✓ (VMC)
<b>Tek motorlu hava aracı ile ilk lisanslandırma için, Devlet hava araçlarında görev yapmış Devlet uçucuları tip yetkisi eğitimi</b>	✓	✓	
<b>Tip yetkisi temdit öncesi eğitimi</b>	✓	✓	
<b>Fark Eğitimi</b>	✓	✓	

Tablo 3 - OML kısıtlanmalı 1. Sınıf sağlık sertifikalı kontrol pilotlarına verilen uçuş eğitimi izni

	Uçuş Kontrol Pilotu (FE(A))	Sınıf Yetkisi Kontrol Pilotu (CRE(A))	Aletli Uçuş Yetkisi Kontrol Pilotu (IRE(A))
<b>PPL Yetenek Testi</b>	✓		
<b>CPL Yetenek Testi;</b> -Tek motorlu uçaklarda gerçekleştirilecek kontrollerde; aday ilgili sınıf yetkisinin geçerli olduğu bir lisans sahibiyse Tek motorlu uçaklarda gerçekleştirilecek kontrollerde; aday ilgili sınıf yetkisinin geçerli olduğu yetkisi eğitiminden sonra	✓		
<b>IR Yetenek Testi</b>			✓ (VMC)
<b>Tek pilotlu hava aracı sınıf yetkisi yeterlilik kontrolü</b>	✓	✓	
<b>Tek pilotlu hava aracı aletli uçuş yetkisi yeterlilik kontrolü</b>			✓ (VMC)

Tablo 4 - OML kısıtlamalı 1. Sınıf sağlık sertifikalı kontrol pilotlarına verilen uçuş eğitimi izni

	Uçuş Kontrol Pilotu (FE(H))	Tip Yetkisi Kontrol Pilotu (TRE(H))	Aletli Uçuş Yetkisi Kontrol Pilotu (IRE(H))
<b>PPL Yetenek Testi</b>	✓		
<b>CPL Yetenek Testi;</b> -Tek motorlu uçaklarda gerçekleştirilecek kontrollerde; aday ilgili sınıf yetkisinin geçerli olduğu bir lisans sahibiyse Tek motorlu uçaklarda gerçekleştirilecek kontrollerde; aday ilgili sınıf yetkisinin geçerli olduğu yetkisi eğitiminden sonra	✓		
<b>IR Yetenek Testi</b>			✓ (VMC)
<b>Tek pilotlu hava aracı tip yetkisi yeterlilik kontrolü</b>	✓	✓	
<b>Tek pilotlu hava aracı aletli uçuş yetkisi yeterlilik kontrolü</b>			✓ (VMC)