

TÜRK TESCİLİNE KAYITLI HAVA ARAÇLARI VE PİLOTLARIN, YOL BOYU DENETLEME VE DEĞERLENDİRİLMELERİNE DAİR TALİMAT

(SHT- EN-ROUTE)

BİRİNCİ KISIM

Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

Amaç

MADDE 1- Bu talimatın amacı, Türk Tesciline Kayıtlı Hava Araçlarının Yol Boyu Uçuş Denetimlerinin standart şekilde yapılmasını sağlayacak denetleme kontrol formlarını oluşturmak, yapılacak denetlemelere ilişkin genel esas ve usulleri düzenlemektir.

Kapsam

MADDE 2- Bu talimat, Türk Hava Taşıma İşletmeleri ile Hava Aracı Yol Boyu denetimlerini yapmak üzere denetim yetkisi verilmiş teknik denetici ve denetim kuruluşlarını kapsar.

Dayanak

MADDE 3- Bu talimat, 14/10/1983 tarihli 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, 10/11/2005 tarihli 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri hakkında Kanun ile 05/06/1994 tarihli 4749 sayılı Kanunla uygun bulunan Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması ve SHT-OPS 1 talimatına dayanarak hazırlanmıştır.

Tanımlar

MADDE 4- Bu talimat içerisinde geçen;

1. **ATM:** Hava Trafik Yöntemini,
2. **Bakanlık:** Ulaştırma Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığını,
3. **EASA:** Avrupa Havacılık Emniyet Teşkilatını,
4. **Genel Müdürlük:** Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü,
5. **Genel Müdür:** Sivil Havacılık Genel Müdürünü,
6. **Havaalanı:** Karada ve su üzerinde hava araçlarının kalkması ve inmesi için özel olarak hazırlanmış, hava araçlarının bakım ve diğer ihtiyaçlarının karşılanmasına, yolcu ve yük alınmasına ve verilmesine elverişli tesisleri bulunan yerleri,
7. **ICAO:** Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünü,
8. **İşbirliği Düzenlemesi:** 14/12/2006 tarihinde EASA ile Genel Müdürlük arasında imzalanan ve iki taraf arasında bilgi alış verişi hakkındaki usul ve esasları belirleyen metni,
9. **İşletme:** Ticari hava taşımacılığı yapmak üzere yetkilendirilmiş kuruluşları,
10. **ORB:** EASA Operasyonel Gözden Geçirme Komitesini,
11. **Ana Üs:** Havacılık işletmesinin uçuş faaliyetlerini yürüttüğü ve işletme ruhsatında ana merkez olarak bilinen, uçucu ekiplerin kendi imkanları ile konaklama ve iâşelerini sağladığı mahalli,

12. **Boş süre:** Uçucu ekiplere uçuş görev süresi, dinlenme süresi, nöbetçi ekip görev süresi, yedek ekip görev süresi, konaklama süresi dışında, hiçbir uçuş görevi veya ilave görev verilmediği serbest süreyi,
13. **Dinlenme süresi:** Bir uçucu ekibin, bir önceki uçuş görev süresinin bittiği andan itibaren başlayan ve yeni bir uçuş görev süresinin başlama saatine kadar süren her türlü görevden muaf tutulduğu süreyi,
14. **Geçici ek görev:** Uçuş görev süresi kapsamında mütalaa edilen ve uçuş görevi dışında diğer görevler verilmesi halinde yapılan görevi.
15. **Geçici Üs:** Ana üs veya üslerin dışında, uçuş harekâtının devamlılığı için, uçucu ekip üyesinin uçuş görev süresinin başlayıp sona erdiği ve uçucu ekip üyesine, havacılık işletmesinin uygun konaklama tesisi ve iâşe imkânı sağlamakla yükümlü olduğu, uçucu ekiplerin geçici bir süre kalacağı, havacılık işletmeleri tarafından belirtilen yurt içi ve/ veya yurt dışındaki yerleşim merkezini,
16. **Geçici Üs süresi:** Geçici üslerde, her bir uçucu ekip üyesi için 7 günden çok 30 günden az süre ile kalmalı olan görev süresini,
17. **Havacılık İşletmeleri:** Türk tescilli hava araçlarının ticari, gayri ticari veya diğer maksatlarla kullanmak üzere Bakanlıktan ruhsat alarak, sivil havacılık faaliyetinde bulunan işletmeleri,
18. **Havacılık İşletmeleri:** Türk tescilli hava araçlarının ticari, gayri ticari veya diğer maksatlarla kullanmak üzere Bakanlıktan ruhsat alarak, sivil havacılık faaliyetinde bulunan işletmeleri,
19. **İlave ekip:** Bir hava aracının uçuş hareketi için gerekli olan asgari sayıdaki kokpit ekibinden fazla sayıda olan ve gerektiğinde herhangi bir kokpit ekibinin görevini devralabilecek ehliyetle SHT OPS 1 Talimatı Ek-32 gerekliliklerini karşılayan pilotu ihtiva eden diğer bir kokpit ekibini, kabin ekibi için ise standart sayıdan bir fazla kabin memurunu,
20. **İlave tam ekip:** Bir hava aracının uçuş hareketi için gerekli olan asgari sayıdaki ekibinden ayrı olarak, tam bir kokpit ekibi ile sayısı havacılık işletmeleri tarafından, hava aracının tipine ve yapılacak uçuş hareketinin özelliğine bağlı olarak, belirlenen kabin ekibi ve/veya yükleme görevlilerinden oluşan uçucu ekibi,
21. **Kabin ekibi:** Bir uçuş görevinin yapılmasında kokpit ekibinin dışında, esas görev yeri hava aracının kabini olan ve işletmeci tarafından yolcu emniyetini ve gereksinimlerini karşılamak üzere gerekli temel ve tazeleme eğitimlerini alarak sertifikalandırılmış personeli,
22. **Kaptan pilot:** Uçuş süresince hava aracının her türlü harekâtından sorumlu olan, işletme tarafından atanan, kaptan pilot statüsünde ve SHGM tarafından bu maksatla yetkilendirilmiş belirli bir lisansla sahip olan pilotu,
23. **Kesintili uçuş görev süresi:** Her bir uçucu ekip için, uçuş süreleri arasında bekleme olan uçuş görev süresini,
24. **Kesintisiz uçuş görev süresi:** Her bir uçucu ekip için, uçuş süreleri arasında, havacılık işletmesinin planladığı, yeni bir uçuş görev süresi için hazırlık süresi haricinde bekleme yapılmayan uçuş görev süresini,
25. **Kokpit ekibi:** Hava aracının sevk ve idaresi ile kullanımından sorumlu ve SHGM tarafından lisanslandırılmış gerekli olan asgari sayıdaki pilot/pilotlar ile varsa uçuş mühendislerini,
26. **Konaklama Meydanı:** Ana üs veya geçici üs kapsamı dışındaki meydanların, havacılık işletmelerinin uygun konaklama tesisi ve iâşe imkânı sağlamakla yükümlü olduğu, süresi konaklama süresindeki tarife uyan yurt içi ve yurt dışında konaklamalı görevlerin yapıldığı meydanı,
27. **Konaklama süresi:** Konaklama meydanında, uçuş dışı eğitim ve idari görevler hariç uçucu ekip için 7 (dâhil) günü aşmayan süreyle ve içinde asgari dinlenme süresi olacak şekilde yapılacak görev süresini,

28. **Nöbetçi ekip:** Günlük uçuş harekâtı esnasında, ekip açısından doğan bir aksaklığın giderilmesi için ana üs veya geçici üslerde, kendisine uygun tesisin temin edildiği mahalde veya kendi ikametgahında uçuş görevi için hazır bekleyen uçucu ekibi,
29. **Nöbetçi ekip görev süresi:** Nöbetçi ekibin, havacılık işletmesinin talimatı üzerine, günlük uçuş harekâtı esnasında ekip açısından doğan bir aksaklığın giderilmesi için, havacılık işletmeleri tarafından tespit edilen saatte başlayan, bekleme süresi 8 saati aşmayan (kendi ikametgâhında veya uygun konaklama tesisinde azami 12 saat) ana üs veya geçici üsteki meydanlarda kendisine uygun tesis temin edilen ve hazır olarak bir uçuş görevi için beklediği toplam süreyi,
30. **SHGM:** Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü
31. **Pas görev süresi:** Uçucu ekiplerin, havacılık işletmesinin talimatı üzerine, herhangi bir görev icra etmeksizin, en son uçuş görevinin bittiği meydandan, yeni bir uçuş görevi icra edeceği meydana ana/geçici üs'ten uçuş harekâtına başlayacağı meydana veya uçuş harekâtının sona ermesinden sonra ana/geçici üsse ulaşım maksadıyla yaptığı hava veya bir satıl ulaşım aracında geçen süreyi,
32. **Pilot:** Hava aracının sevk edilmesiyle görevli olan sorumlu kaptan pilot ve/veya kaptan pilot haricindeki SHGM tarafından yetkilendirilmiş, diğer pilot ya da pilotları,
33. **Sorumlu Kaptan Pilot:** Havacılık işletmeleri tarafından belirlenen ve uçuşun sevk ve idaresinden sorumlu kaptan pilot veya acil durumlarda, kaptan pilotun görev yapamaması durumunda geçici olarak bu görevi üstlenecek pilotu,
34. **Sorumlu kaptan pilot kararı:** Bu talimatta belirtilen kıstaslar dâhilinde uçuş görev ve dinlenme sürelerinin uzatılması ve/veya kısaltılması için sorumlu kaptan pilot kararı,
35. **Uçuş ekip:** Havacılık işletmeleri tarafından belirlenen, hava aracının sevk ve idaresiyle görevli pilotlar, uçuş mühendisleri ile sertifikalı kabin içi emniyet ve diğer hizmetlerin yürütülmesiyle görevli kabin ekibini ve yükleme görevlilerini, uçak tipine göre uçuş mühendisi kapsamında gerektiğinde seyrüsefer ve radyo operatörlerini,
36. **Uçucu ekip planlama ve koordinasyon sorumlusu:** Havacılık işletmeleri tarafından belirlenen ve uçuş faaliyetlerinin bu talimat kapsamındaki hükümlerinin planlanması, yayınlanması, dağıtılmasından ve takibinden sorumlu olan personel.
37. **Uçuş görev süresi:** Tek bir uçuş ya da uçuş serilerinden oluşmuş bir uçuş görevi için, uçuş ekip üyesinin uçuş hazırlığı ile başlayan ve aynı uçuş veya uçuş serilerinin sonundaki tüm uçuş görevlerinden muaf tutulduğu toplam süreyi.
38. **Uçuş mühendisi:** Uçuş işletme el kitapları gereğince hava aracında bulunması ve pilotlardan başka kokpitte görev yapması gerekli olan sertifikalı personeli,
39. **Uçuş süresi (Blok süresi):** Bir hava aracının kalkış yapmak maksadıyla, kendi gücü ile veya harici bir güç uygulanmak suretiyle ilk hareketine başlama anından, uçuşun veya görevin sonunda tam olarak durarak, yolcu yük veya diğer muhteviyatı indirme ve/veya bindirme amacıyla kendisine tahsis edilen park yerine gelme anına kadar geçen toplam süreyi,
40. **Uygun konaklama tesisi:** Uçucu ekiplerin görev sonrası kesintisiz istirahatlarının güvence altına alındığı, dinlenme barınma ve beslenme ortamının elverişli olduğu, havacılık işletmeleri tarafından belirlenen tesisleri,
41. **Uygun tesis:** Halka açık olmayan, uçucu ekiplerin sessiz ve rahat bir ortamda nöbet görevi icra edebilecekleri yer olup, havaalanına ulaşma mesafesi dikkate alınmak kaydıyla ana üslerde uçucu ekiplerin kendi ikametgâhı, geçici üslerde ise, uygun konaklama tesisini,
42. **Uzun menzil uçuşu:** Bir uçuş görev süresi içerisinde, 4 saatten daha fazla zaman dilimi geçilen uçuş veya tek inişli uçuş için 8 saat veya daha fazla yapılan uçuş, iki inişli uçuşlarda ise uçuşlardan en az birisinin süresi 6 (dâhil) saati geçen ve bu iki uçuşun süreleri toplamı 8,5 (dahil) saati geçen bir uçuş görevini,

43. **Yedek ekip:** Planlanan uçuş harekâtının dışında muhtemel bir uçuş veya nöbet görevine ekip temin edebilmek için, işletme tarafından tespit edilecek gün ve saatte göreve başlamak üzere, kendi ikametgâhında veya uygun konaklama tesisinde istirahat ederek bekleyen uçucu ekibi,
44. **Yedek Ekip Görev Süresi:** Uçucu ekiplerin, havacılık işletmesinden aldığı talimat üzerine, planlanan uçuş harekâtının dışında muhtemel bir uçuş isteğine ekip temin edebilmek için tespit edilen gün ve saatlerde başlayan, bekleme süresi ilgili kalkış zaman dilimindeki uçuş görev süresi karşılığı olan süreyi,
45. **Yükleme Görevlisi:** Uçuş işletme el kitabı gereğince hava aracının belirtilen kurallara göre yüklemesini ve boşaltmasını yapan sertifikalı personeli,
46. **Zaman Tanımları:**
- | | |
|-------|-----------------------------------------|
| GÜN00 | : 01 ile 24:00 UTC arasındaki süreyi, |
| HAFTA | : Birbirini takip eden 7 günü, |
| AY | : Bir takvim ayını, |
| 3 AY | : Birbirini takip eden üç takvim ayını, |
| YIL | : Bir takvim yılını, |
47. **JAA:** (Joint Aviation Authorities) Havacılık Otoriteleri Birliğini,
48. **JAR:** (Joint Aviation Requirements) Ortak Havacılık Kurallarını,
49. **UTC:** (Universal Time Coordinated) Uluslararası koordine edilmiş zamanı,
50. **ELT:** Acil durum ve yer belirleme sinyal vericisini,
51. **ETOPS:** İki motorlu hava araçlarınca gerçekleştirilen uzatılmış menzil operasyonlarını,
52. **FCOM:** Uçuş ekibi operasyon kitabını,
53. **FDR:** Uçuş veri kayıt cihazını,
54. **FL:** Uçuş seviyesini,
55. **FIR:** Uçuş bilgi bölgesini,
56. **GPWS:** Yere yakınlık uyarı sistemini,
57. **İşletme:** Ticari hava taşımacılık faaliyeti yapmak üzere yetkilendirilmiş kuruluşları,
58. **MEL:** Asgari teçhizat listesini,
59. **MMEL:** Ana asgari teçhizat listesini,
60. **NOTAM:** Havacılara uyarı mesajını,
61. **MNPS:** Kuzey Atlantik sahası içinde asgari seyrüsefer spesifikasyonları operasyonunu,
62. **NOTOC:** Sorumlu kaptan pilotu bilgilendirme formunu,
63. **OM:** İşletme el kitabını,
64. **QRH:** Normal ve acil durum prosedürleri referans el kitabı,
65. **Ramp denetimi:** Yerli ve yabancı hava araçlarının uçuş öncesinde veya sonrasında yapılan kontrolünü,
66. **RAT:** Hava pervanesini,
67. **RNAV:** Saha seyrüseferini,
68. **SAFA:** Yabancı hava araçlarına yapılan ramp denetlemesini,
69. **SANA:** Yerli hava araçlarına yapılan ramp denetlemesini,
70. **SHY-SAFA:** Yerli ve yabancı hava araçlarına yapılan emniyet değerlendirmelerine dair yönetmeliği,
71. **SRM:** Yapısal tamir dökümanını,
72. **TAT:** Toplam hava sıcaklığını,
73. **TAWS:** Arazi farkındalık uyarı sistemini,
74. **Tecrübeli Denetim Görevlisi:** Denetim görevlilerinin görev başı eğitimlerini vermek üzere yetkilendirilmiş denetim görevlisini,

75. **Uçuş ekibi:** Bir hava aracının uçuşulması için gerekli pilot, seyrüseferci, kabin personeli ve uçuş teknisyenlerini,
76. **Veri tabanı:** Tüm SAFA raporlarının girildiği ve EASA tarafından yönetilen veri tabanını,
77. **Yedek Meydan:** İnilmesi tasarlanan havaalanına inişin uygun olmaması halinde, uçuşun yöneltileceği uçuş planında belirtilen havaalanını ifade eder.

İKİNCİ KISIM

UYGULAMA ESASLARI

Yol Boyu Uçuş Kontrol ve Denetlemeleri

MADDE 5- Hava Aracı Yol Boyu Uçuş Denetlemesi, tarifeli ve tarifersiz uçuşlar sırasında uçuş kokpit gözetimini ve mürettebatın yeterliliği ile yapılan uçuş operasyonunun ilgili ulusal ve uluslararası yönetmelik ve talimatlara, işletme el kitaplarına ve genel işletmeciler kuralları ile uygunluğunun kontrolünü içerir. Söz konusu denetlemeler yapılırken aşağıdaki hususlara dikkat edilir;

- (a) Uçuş ekiplerinin uçulacak hava aracına uygun geçerli lisans ve belgeleri,
- (b) Uçulacak rotaya uygun hazırlanmış uçuş planı,
- (c) Notamlar,
 - Kalkış meydanı
 - Yol Boyundaki (rotadaki) tüm meydanlar,
 - Varış meydanı ve yedek meydanlar,
- (d) MTO Kontrolü,
- (e) Yakıt planlama kontrolü,
- (f) MEL Bilgisi,
- (g) SIGMETS/AIRMETS ve yol boyu MTO haritaları,
- (h) LVOT Operasyon usulleri ve kanıtlama uçuşları,
- (i) Uygun uçuş ekip planlaması ve uçuş ekip mesai saatleri uygunluğu,
- (j) Yolboyu uçuş denetimleri EK-1'de yer alan Standart Denetim Kontrol Formuna uygun olarak değerlendirilir ve denetim sırasında bu formdaki konu başlıklarının açıklamaları ve bulgu kategorileri yazılı olan EK-2'deki forma göre denetlenir.

Denetlemelerin amacı

MADDE 6- Hava Aracı Yol Boyu Uçuş Denetlemelerinin temel amacı operasyon kontrol yöntemleri ve uygulamaları, ilgili tesis, ekipman ve hizmetleri ile uçuş ve yer personelinin yetkilendirildikleri operasyonu yapabilme yeterliliklerinin değerlendirilmesi ve denetlenmesidir. Denetici, uçuş öncesi faaliyetlerden uçuş sonrasındaki faaliyetlere kadar tüm personeli denetleme yetkisine sahiptir. Denetici,

operasyonun işletmeci talimatları ve sivil havacılık ulusal / uluslararası mevzuatları ile belirlenen kurallara göre uygun olarak yapıldığını denetlemelidir.

Denetleme Usulü

MADDE 7- Tüm Hava Aracı Yol Boyu denetlemeleri mürettebat görevlerini engellemeyecek veya uçuş ekibinin görevleri sırasında dikkatlerini dağıtmayacak ve engellemeyecek şekilde gerçekleştirilmelidir. Uçuş sırasında uçuş ekibinin hava aracı işletim limitleri, ulusal ve uluslar arası talimatlara uygunluk, işletme el kitapları, düz uçuş kontrol yöntemleri, hava aracı sistemleri ve ekipmanı veya normal ve acil durum usullerine ilişkin sorulara karşılık, belirsiz veya aşına gelmeyen cevaplar veya davranışlar gösterdiklerinde, denetici bazı sorularını uçuş sonrasına ertelemeli uçuş güvenliğini riske etmemelidir.

MADDE 8- Denetici, uçuş sırasında yerdeki ve uçuştaki tüm Hava Trafik Kontrol Haberleşmelerini ve Hava Trafik Kontrol (ATC) personelinin hava trafiğinin yönetimini izlemelidir. Hava Trafik Kontrolünü, Meydan Uçuşa Elverişliliğini, Hava Limanı ile ilgili yöntemler, hizmetler veya faaliyetlerin güvenliğini olumsuz yönde etkileyecek herhangi bir aksaklığı gördüğünde, derhal ilgili yetkililere bildirimde bulunmalıdır.

MADDE 9- Her Yol Boyu uçuş denetlemesi uçuşu sonrasında, Deneticinin Uçak sorumlu kaptan pilotu ve ilgili mürettebatı ile denetlemenin sonucu hakkında kısa bir bilgilendirme brifingi yapması gerekir.

Bilgi Toplama

MADDE 10- Her bir Yol Boyu uçuş kontrol denetlemeleri öncesinde; denetlemeyi yapacak kontrol pilotu tarafından, işletme hakkındaki aşağıdaki hususlar incelenerek denetime hazırlık yapılır.

- (a) Pilot ve uçuş ekipleri raporları,
- (b) Pilot eğitimleri ve yeterlilik kontrolleri,
- (c) Pilot lisansları ve sağlık sertifikaları,
- (ç) Daha önce yapılmış olan Yol Boyu uçuş kontrol denetimleri,
- (d) Uçakta yapılan kontroller ve gözlemler.
- (e) SANA/SAFA denetim Raporları.
- (f) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce havacılık işletmelerine yapılan denetleme sonu raporları,
- (g) İşletme el kitapları

ÜÇÜNCÜ KISIM

Kontrol Pilotu Denetim Görevleri

Kontrol pilotu / Deneticisinin Nitelikleri

MADDE 11- Yol Boyu uçuş kontrol pilotu / deneticisi; aşağıdaki niteliklere sahip olmalıdır.

- (a) Öğretmen Pilot ve Eğitici Pilot Sertifikasına sahip olması
- (b) Asgari 5 yıllık sivil havacılık deneyimi olması
- (c) Herhangi bir tipte, tip eğitimi almış ve bu tiplerden birinde geçerli lisansı olması

- (ç) Aşgari 5000 saat uçuş tecrübesi olması
- (d) Görev başı Yol Boyu uçuş kontrol denetimi eğitimi görmüş olmak,

Kontrol Pilotu/ Deneticinin Yetkilendirilmesi

MADDE 12-

- (1) Yol Boyu uçuş kontrol pilotu adayı; Yol Boyu uçuş kontrol denetimi görevlisi eğitimini aldıktan sonra, tecrübeli yol Boyu uçuş kontrol pilotu gözetiminde 2 adet yol Boyu uçuş kontrol denetlemesine katılır.
- (2) Tecrübeli yol Boyu kontrol pilotunun onayını aldıktan sonra; Daire Başkanı, Genel Müdür Yardımcısı ve Genel Müdür onayına sunulur.
- (3) Genel Müdür tarafından onaylanması halinde, Teknik Denetici kartı verilir ve yetkilendirilir.

Denetlemeler

Denetleme Esasları

MADDE 13-

- (1) Yol Boyu uçuş kontrol denetlemeleri, en az 1 kontrol pilotu tarafından yapılır.
- (2) Yol Boyu uçuş kontrol denetlemeleri haberli ve habersiz olarak yapılır..
- (3) Yol Boyu uçuş kontrol pilotu, haberli denetlemeleri en geç uçuştan 1 saat önceden ilgili şirkete bildirir. Kokpitte üçüncü bir pilotun olması (eğitim vs maksatlı) durumunda, çok acil ve zorunluluk yoksa bu pilot kokpiti boşaltmak zorundadır.
- (4) Yol Boyu uçuş kontrol pilotu, haber vermeden de denetim için direk olarak uçak başına gidebilir, bu durumda uçuş ekibine kendini tanıtır ve uçak uçuş kayıtlarına kendisiyle ilgili gerekli ilaveleri yaptırmayı müteakip(ağırlık denge formu-uçuş ekibine ilave –gümrük belgesi vs.) uçuş ekibine yapacağı denetleme hakkında kısa bir briefing ile birlikte denetimlerine başlar.
- (5) Uçağın sorumlu kaptan pilotu, yol Boyu uçuş denetim kontrol pilotunu uçağa almak ve yol Boyu uçuş denetlemesinin yapılmasına yardımcı olmak zorundadır.
- (6) Yol Boyu uçuş kontrol denetçisi uçuş boyunca kokpitte oturur ve görevini yapar. İlgili şirket, yol Boyu kontrol pilotunu, Load Sheet'te uçucu ekip statüsünde değerlendirir ve Load Sheet'e ismini de yazar.
- (7) Herhangi bir sebeple denetim yapılan uçağın gidilen bir meydana kalması durumunda ilgili havayolu şirketi tarafından, kontrol pilotunun uçuş ekibiyle birlikte konaklaması sağlanacaktır.

Denetleme Standartları

MADDE 14- Yol boyu uçuş kontrol deneticileri, denetimlerini bu talimatın EK-1 ve EK-2 bölümlerinde yer alan standartlara uygun şekilde yapacaklardır.

MADDE 15- Hava Yolu İşletmeleri kendi iç denetimleri kapsamında (Kalite Güvence bünyesinde oluşturulacak, uygun yol Boyu Uçuş Kontrol Deneticileri vasıtasıyla) işletme bünyesinde bulunan her uçak tipi ile ayda en az bir yol boyu uçuş kontrol denetimi gerçekleştirir.

Yol Boyu Uçuş Denetleme Formu

MADDE 16- Yapılacak denetimlerde kullanılacak kontrol formu bu talimatın EK-1’de, bu kontrol formdaki başlıkların açılımları ise EK-2’de yer almaktadır.

Denetim Bulgu Sınıflandırılması

MADDE 17-

- (1) Denetleme sırasında, EK-2’de belirtilen herhangi bir uyumsuzluk tespit edildiğinde, EK-1’deki form’a bulgu olarak yazılır ve tespit edilen bulgular aşağıdaki şekilde seviyelendirilir.
 - a) Gözlem: İlgili Sivil Havacılık düzenlemelerinde yer alan emniyet standardının artırılmasına yönelik iyileştirme istekleridir.
 - b) Birinci seviye bulgu: ilgili sivil havacılık düzenlemelerine aykırı olan, emniyet ve güvenlik standardını düşüren, uçuş ve yer emniyeti ile güvenliğini doğrudan ciddi olarak etkileyebilecek önemli bir yetersizlik veya kusurdur.
 - c) İkinci seviye bulgu: İlgili Sivil Havacılık düzenlemelerine aykırı olan, uçuş emniyet ve güvenlik standardının düşmesine yol açabilecek ancak uçuş ve yer emniyeti ile güvenliğini doğrudan etkilemeyecek herhangi bir yetersizlik veya kusurdur.
- (2) Uçuş ekiplerinde ve hava aracında tespit edilecek birinci seviye bulguda; bulgu ile ilgili düzeltici işlem gerçekleştirilmeden, kontrol pilotu tarafından uçuş operasyonuna müsaade edilmez.
- (3) Aynı uçucunun, yapılan kontrollerde; aynı hatalarının (bulgu) tespit edilmesi durumunda uçuşu iptal edilir. (2inci seviye bile olsa)
- (4) Denetleme esnasında tespit edilen bulgular, bulguların referansları ve kategorileri, raporun ön bildirim raporu olduğu ve Genel Müdürlükteki incelemede nihai rapor halini alacağı açıklaması ile denetleme kontrol formunun bir suretinin; uçak sorumlu kaptanına imzalatılarak verilmek suretiyle işletmeye ön bilgi olarak iletilir.
- (5) Ön Denetim Raporu; işletmelerin uçuş emniyet ve güvenliğinin aksatılmadan sürdürülmesine yönelik, tespit edilen bulguların zaman kaybedilmeden giderilmesi için bilgi sağlayıcı mahiyette olup, kesinlik arz etmez. Ön raporda yer alan bulgular ve bulgu kategorileri Genel Müdürlük değerlendirmesi sonucu değişebilir.
- (6) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından ilgili havacılık işletmesine, tespit edilen bulguların ayrıntılı raporlanması yapılarak, kök neden analizleriyle birlikte düzeltici işlemlerin verilecek süre içerisinde düzeltilmesi istenir.
- (7) Yol Boyu uçuş denetimlerinde elde edilen bulgular Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne oluşturulan yol Boyu uçuş denetimi bulgu havuzunda muhafaza edilir ve yapılan istatistiksel analizler neticesinde tekrar eden, sık tekrarlayan ve genelde görülen bulgular üzerinde Genel Müdürlük ilgili birimlerince gerekli önleyici/giderici tedbirlerin alınması çalışmalarında kullanılır

Cezai müeyyideler ve idari yaptırımlar

MADDE 18-Kontrol Pilotu icra edilen uçuş operasyon görevinin, emniyetle yapılamayacağına karar vermesi durumunda söz konusu uçuş operasyonunu durdurmakla yetkilidir.

MADDE 19-Bu talimat da belirtilen kurallara uymayan işleticiler ve ilgili personele 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu 27, 30, 141, 142 ve 143 ncü maddelerinde belirtilen hükümler uygulanır.

DÖRDÜNCÜ KISIM

Son Hükümler

Yürürlük

MADDE 20- Bu Talimat yayımı tarihinde yürürlüğe girer ve yürürlüğe girdiği tarihten itibaren Nisan 1999 tarihli Türk sivil havacılık mevzuatı SHT 120.02 (Hava Aracı Yol boyu Denetlemelerine ilişkin kurallar talimatı) yürürlükten kalkar.

Yürütme

MADDE 21- Bu Talimat hükümlerini Sivil Havacılık Genel Müdürü yürütür.

A-UÇUŞ DENETLEME BİLGİLERİ / INFORMATION OF FLIGHT AND INSPECTION					
İŞLETİCİ/ OPERATOR				DENETLEME TARİHİ/ DATE OF INSPECTION	
UÇUŞ NOSU/ FLIGHT NO		HAVA ARACI TİPİ /AIRCRAFT TYPE		TESCİLŞARETİ/ REGISTRATION NO	
KAPTAN PİLOT/ PILOT-IN COMMAND		2.PİLOT/CO-PILOT		YÜKLEME UZMANI/ CABIN SENIORY ATTEND	
KALKIŞ YERİ/ DEPARTURE		VARIŞ YERİ/ARRIVAL			
ROTA/ROUTE FLOWN					
ÇALIŞTIRMA ZAMANI/ BLOK ON TIME (UTC)		DURDURMA ZAMANI/ BLOK OF TIME		TOPLAM SÜRE/ TOTAL BLOK TIME	
KALKIŞ ZAMANI/ TAKE OFF TIME(UTC)		İNİŞ ZAMANI /LANDING TIME		UÇUŞ SÜRESİ/FLIGHT TIME	
KALKIŞ AĞIRLIĞI/ T/O GROSS WEIGHT		KALKIŞ YAKIT MİKTARI/ T/O FUEL QUANTITY		KALKIŞ MYD. SICAKLIĞI/ DEPARTURE OAT C	
İNİŞ AĞIRLIĞI/ LANDING WEIGHT		İNİŞ YAKIMİKTARI/ LANDING FUEL QUANTITY		İNİŞ ŞARTLARI/ LANDING CONDITION	

EK-1

LOGO

LOGO

B-KONTROL LİSTESİ / CHECKLIST									
		1.Bacak				2.Bacak			
		KALKIŞ		VARIŞ		KALKIŞ		VARIŞ	
		Kaptan		F/O		Kaptan		F/O	
		U	A	U	A	U	A	U	A
	DISPEÇ / DISPATCH								
1	Dispatch Brifingi / Dispatch Brifingi								
2	Uçuş Planı Kontrolü /Flight plan check								
3	Hava durumu ve notamlar / Weather and NOTAM's								
4	MEL Bilgisi /MEL info								
5	SIGMET / AIRMETS ve Yolboyu Meteoroloji Haritaları / SIGMENT, AIRMETS and En-route weather info								
6	Uçuş Ekip ve Mesai Saat Kontrolü /Crew on Duty Time Check								
	UÇAK BAŞI / ONWING								
9	Sorumlu Kpt. Uçuş Öncesi Kabin Brifingi /pilot in command preflight cabin crew briefing								
10	Dökümanlar ve Formların Kontrolü / Documents and forms check								
11	Ekip Dökümanları ve Kişisel eşyalar / Crew documents and personnel equipments								
12	Hava Aracı yasal belgeleri / Aircraft legal documents								
13	Uçuş ekibi brifingi / flight crew briefing								
14	Belirli Uçuş ile İlgili Dökümanların Kontrolü /flight documents check related to that particular flight								
15	Mürettebat Lisansları / Flight crew Licence								
16	Operasyonel Manueller /Operational Manuels								
	UÇUŞ ÖNCESİ / PREFLIGHT								
17	Uçuş ekibi Kokpit denetimi / Flight crew cockpit check								
18	Yakıtalma Sırasındaki Prosedürler /Refueling prosedures								
19	RVSM Kontrol Usulleri / RVSM Check prosedures								
20	Ağırlık ve Denge / MASS and BALANCE								
21	Tehlikeli Meddeler ve Özel Yükler /Dangerous Goods and special cargo								
	KALKIŞ ÖNCESİ / BEFORE TAKEOFF								
22	Kokpit Hazırlığı / Cockpit preparation								
23	Taxi-out Uygulamaları / Taxi-out prosedures								
	KALKIŞ VE TIRMANIŞ AŞAMASI / TAKEOFF AND CLIMBING STAGE								
24	Kalkış ve Tırmanış / Take off and Climbing								
	DÜZ UÇUŞ / CRUISE FLIGHT								
25	Düz Uçuş Uygulamaları /Cruise Flight prosedures								
	ALÇALMA, YAKLAŞMA VE İNİŞ / DECENDING, APPROACH AND LANDING								
26	Alçalma ve Yaklaşma Usulleri /Decending and Approach prosedures								
27	LVOT Düşük görüş operasyon usulleri / LVOT Low Visibility Operation and Take off prosedures								
28	İniş ve İniş Sonrası Usulleri /Landing and After Landing prosedures								

C-AÇIKLAMALAR/ REMARKS	

KAPTANIN ADI SOYADI / CAPTAIN'S NAME		KONTROL PİLOTUNUN ADI / INSPECTOR'S NAME	

EK-2

YOL BOYU UÇUŞ DENETLEME TALİMATI (EN ROUTE CHECK) KATEGORİZASYON TABLOSU				
	Değerlendirilen Maddeler	GÖZLEM	SEVİYE 1	SEVİYE 2
A	DİSPEÇ SAFHASI			
	1-Dispeç Olma Briefingi yapıldı mı?			X
	a-Tüm Ekip self-dispeç (FWZ) veya dispeç aşamasına katıldı mı?			X
	b-Uçuş Planı kontrol edildi mi?		X	
	c-Meteoroloji Raporu, Kalkış, iniş, yedek meydanlar ile yol boyu hava durumlarını kapsıyor mu ve Kontrolü yapıldı mı?		X	
	d-Yakıt planlama kontrolü kontrol edildi mi?		X	
	e-Dispeç tarafından uçuş ekibine Yolcu sayısı ve kargo bilgisi verildi mi?			X
	f-Ekip seçimi ve dispeç edilme: meydan kategorisine (A,B veya C) uygun olarak yapılmış mı?		X	

	g-NOTAM lar, Kalkış, iniş, yedek meydanlar ile yol boyu Notamlarını kapsıyacak şekilde alınmış mı?		X	
	h-Uçakta bulunan mevcut arıza kayıtları MEL e göre kontrol edilerek uçak teslim alındı mı?		X	
	i-Uçuş planı Ek-lerinde SIGMETS/AIRMETS ve Yol boyu meteoroloji haritaları mevcut mu?			X
	j-Sorumlu kaptan pilot tarafından uçuş öncesi, Ekip uçuş ve mesai limitleri kontrolü yapıldı mı?		X	
	k-Uçuş planına Kaptan ismi yazılmış mı ve kaptan tarafından imzalanmış mı?			X
	l- F/O nun uçuş planına ismi yazılmış mı ve F/O tarafından imzalanmış mı?	X		
	m- Dispath görevlisinin uçuş planında ismi mevcut mu?			X
B	UÇAK BAŞI			
	1-Sorumlu Kaptanın uçuş öncesi brifingi			X
	a-Genel Uçuş bilgisi hakkında bilgi			X
	b-Uçuş süresi (Slot varsa bilgisi) ve Uçuş seviyesi			X
	c-Hava Durumu (türbülans ve beklenmeyen hava durumu usulleri)			X
	d-Kokpit kapı usulleri (Uçak güvenliğinin sağlanması)		X	
	e-Tehlikeli madde, özel yolcu ve yük bilgilerinin bildirilmesi		X	

	f-Acil durum ve anormal durumlar (Konuşma ve anonslar, yangın, bomba tehdidi, uçak kaçırma, ani basınç kaybı vs.)			X
	g-Ekip Dokümanları ve kişisel esyalar			
	(1) -Her ekip üyesinin uçak tipi işlenmiş geçerli lisansı mevcut mu?		X	
	(2)-Geçerli sağlık sertifikası mevcut mu?		X	
	(3)-İkinci pilot için en az CPL, geçerli alet kartı mevcut mu?		X	
	(4)-CATT II/III operasyonlar için geçerli Low Visibility (düşük görüş) sertifikası mevcut mu?		X	
	(5)-Uçuş Eğitim Başkanlığı tarafından farklı onay gerektiren operasyonlar için bir prosedür oluşturulup onaylanmış mı? (kısa/dar pist, düşük görüş, vs.)		X	
	(6)-Her uçuş ekibi için güncel tutulmuş pilot log defteri mevcut mu?			X
	(7)-İlgili şirkete ait kimlik kartı mevcut mu?	X		
	(8)-Gerekli vizelerin bulunduğu geçerli pasaport mevcut mu?			X
	(9)-Aşı sertifikası mevcut mu?			X
	(10)-Lisan sınavına girmiş, notu lisansa işlenmiş mi?		X	
	(11)-Işık (El feneri) (Uçakta varsa gerekli değildir)			X
	(12)-Kokpit ekibinden Gözlük ve kontak lens kullanan varmı, varsa yedeği ile birlikte yanında bulunduruyor mu? (Kokpit Ekibi için)		X	

	(13)- Kokpit ekibinin birlikte uçabilmeleri için eğitim durumları dikkate alınarak planlanmış mı?			X
	(14)- Kokpit ekibi 90 gün içerisinde en az 3 iniş kalkış yapmış mı?		X	
	(15)- Kokpit ekibi OML prosedürlerine uygun olarak planlanmış mı 60 yaş kuralı dikkate alınarak ekip oluşturulmuş mu?		X	
	(16)- Kokpit ekibinde Hamilelik, İlaç kullanımı, Kan verme, Sualtı dalış ve birbirini izleyen uçuşlarda birikmiş bir uçuş yorgunluğu hususları var mı?		X	
	(17)-Uçuş Planı mevcut mu? (Çekilen planın detaylarını içeren)		X	
	(18)-Güncel haritalar, meydan çizelgeleri ve ilgili belgeler ki bunlar gidilebilecek yedek meydanlar için de bulundurulmalıdır, mevcut mu?		X	
	(19)-NOTAM lar /AIS/MET brifing dokümanları mevcut mu?		X	
	(20)-Mass and Balance dokümanı mevcut mu?		X	
	(21)-Özel yük bilgisi (bulunuyorsa) mevcut mu?			X
	(22)-Tehlikeli madde taşıma dokümanı mevcut mu?			X
	(23)-Uçak Güvenlik Arama Checklisti mevcut mu?			X
	(24)-Cep Telefonu SIM kartı var mı?	X		
	(25)- Meydan, ayrılma, yol boyu ve alçalma bilgi dokümanlarının güncelliği yapılıyor mu?			X
	(27)-Uçuşa Elverişlilik Belgesi (Yenileme-güncelleme gerektirir) mevcut mu?		X	

	(28)-Kayıt Sertifikası (Devamlı-bitiş tarihi yoktur) var mı?		X	
	(29)-Uçak Radyo Lisansı mevcut mu? (Devamlı-bitiş tarihi yoktur)		X	
	(30)-Havayolu İşletme şartları Sertifikası mevcut ve güncel mi? (Yenileme, güncelleme gerektirir)		X	
	(31)-Üçüncü Şahıs Yükümlülük Sigortası Sertifikası var mı? (Yenileme-güncelleme gerektirir)		X	
	(32)-Gürültü Sertifikası mevcut mu? (Devamlı - Bitiş tarihi yoktur.)		X	
	(33)-Belirli devlet yetkilileri tarafından gerekli kılınmış dökümanlar mevcut mu?			X
	(34)-Uçak Güvenlik Checklisti - Uçuş Sırasında Bomba Arama Checklisti mevcut mu?			X
	(35)- Yolcu Anons Rehberi var mı?			X
	(36)- Düşük Görüş Operasyonu Checklisti ve Uygulama Usulleri mevcut mu?			X
	(37)- Tehlikeli Madde Planlama ve Kullanma (taşımayı uygulama) Usulleri mevcut mu?			X
	(38)- Uçak Tipi ile İlgili Normal ve Tamamlayıcı Checklistler var mı?		X	
	(39)- Uçak Acil Durum Malzemesi Şeması var mı?			X
	(40)- Operasyonel Manueller mevcut mu?		X	
	(41)- Uçakta bulunması gereken OM ler ve teknik el kitapları mevcutmu ve güncel mi?		X	

	(42)- Uçak Uçuş Manueli (AFM) var mı?		X	
	(43)-Tamamlayıcı Performans Bilgi ve Pist Kalkış Analiz Manueli var mı?		X	
	(44)- Minimum Teçhizat Listesi (MEL) ve Yapısal Sapma Listesi (CDL) mevcut mu?		X	
	(45)- Tehlikeli Madde İçeren Uçak Olayları için Acil Durum Hareket Rehberi mevcut mu?			X
	(46)- Uçak Bakım ve Performans Log (AMPL) mevcut mu?		X	
	(47)- ACARS ile veya Boş Kâğıda yazılıp kaptan tarafından imzalanarak değişebilecek loglar var mı?	X		
	(48)- Resmi Uçuş Logu var mı?			X
	(49)- Cat II/III Yaklaşma Rapor Formu mevcut mu?	X		
	(50)- Hava Güvenlik Raporu mevcut mu?			X
	(51)-Pilot Raporu mevcut mu?			X
	(52)- Uçuşta Doğum/Ölüm Raporu mevcut mu?			X
	(53)- Zapt edilemez Yolcu Raporu mevcut mu?			X
	(54)- Yerde/Havada Olay Raporu mevcut mu?			X
	(55)- Hava Trafik Olay Raporu mevcut mu?			X

	(56)- Tehlikeli Madde Olay Raporu mevcut mu?			X
C	YAKIT İKMALİ SIRASINDA PROSEDÜRLERE UYUM.			
	1- Yakıt alma nitelikli personel tarafından yapılıyor mu?		X	
	2- UçakPark freni on durumunda ve takozlar konulmuş olarak yakıt alımına başlanıldı mı?		X	
	3- Yakıt aracı ve uçak, yakıt alımından önce topraklama kablosu ile topraklama yapıldı mı?		X	
	4- Yakıt tankerinin önü her zaman açık olmalı. (Hiçbir araç tahliye rotalarını tıkamamalı)		X	
	5- Sigara içmek yasaktır ve çıplak, parlak ışık kullanılmamalı		X	
	6- Yakıt alımı esnasında herhangi bir kıvılcıma meydan vermemek amacıyla yakıt pompaları, strobe ışıkları, APU ve GPU (harici elektrik) çalıştırılmamalı veya çalışıyorsa kapatılmamalıdır.		X	
	7- Yakıt ikmal, yapılırken aşırı rüzgar ve fırtına sırasında ve frenler sıcakken yapılmama hususu ile HF/WX testlerinin yapılmayacağı biliniyor mu.		X	
D	UÇAKTA YOLCU VARKEN YAKIT İKMALİ			
	1- Uçak da yolcu varken Yakıt ikmal, sadece commander izniyle ve kokpitte bir kokpit üyesi varken başlatıldı mı		X	
	2- Commander yakıt alma ile ilgili yetkileri bilgilendirdikten sonra yakıt ikmal başlatıldı mı		X	
	3- İtfaiye araçları uçağın yanında yerini aldı mı. (ilgili meydan otoritesinin farklı prosedürleri yoksa)		X	
	4- Yer ekibi ve uçuş ekibi arasında ikili iletişim kuruldu mu		X	

	5- Gerekli anonslar yapıldımı. (Kemerleriniz çözülmesi olarak yerlerinizde oturun ve elektrikli/ elektronik aletlerinizi kapatınız)		X	
	6- Tüm kabin memurları ana giriş/çıkış kapılarına atanmış ve geriye kalan kapılar kapatıldı mı?		X	
	7- Kabin içi ışıkları gerekli şekilde düzenlendi mi? (kemer ışıkları kapalı, sigara içmeyin ışıkları kapalı, acil durum ışıkları ayarlı ve tüm kabin için ışıkları en parlak seçilmiş)		X	
	8- Uçakta yolcular varken, yolcu alımı veya boşaltılması sırasında, kanat üstü metodu yani basınçsız metod ile yakıt alınamaz. Prosedürüne uygun hareket edildi mi?		X	
E	RVSM KONTROL USULLERİ			
	1- AML Uçak Defteri ve formlar incelenmiş ve MMEL ile uyumundan emin olunmuş mu?			X
	2- Kalkıştan önce, uçağın tüm altimetreleri son QNH'e göre ayarlanmış ve bilinen yüksekliği göstermeli ve AOM'de belirtilen limitler içinde olmalı (Max 75 ft)			X
	3- RVSM irtifasında düz uçuşa geçince; Kpt/FO altimetreleri uçuş planına yazmalıdır.			X
F	AGIRLIK VE DENGE			
	1- Yükleme Zamanında yapılmalı (gecikmeye sebebiyet vermemeli)			X
	2- Yükleme ve yüklemeye sonra oluşan ağırlık merkezi AFM ve OM Part B'de belirtilen limitlerde olmasını kontrol edildi mi?		X	
	3- Commander (CG) ağırlık merkezi hesaplamalarında oluşan hatalarda kabin ekibinden yolcuların yerlerini değiştirmelerini isteyerek gerekli düzeltici işlemi uyguluyor mu?		X	
	4- Bilgiler commander tarafından kontrol edildi mi? (Tip, uçak kayıt bilgisi, uçuş no, tarih, DOW, CG, ZFW, MACTOW, yakıt vs.)		X	
	5- LMC son dakika değişiklik prosedürü doğru olarak uygulanıyor mu?			X

	6- Eğer izin verilen limitler dışında bir değişiklik olursa yeni bir Mass and Balance dökümanı hazırlanıyor mu?			X
	7- Eğer LMC son dakika değişikliği limitin 2 katından fazla ise yeni uçuş planı isteniyor mu/hazırlatılıyor mu?			X
G	TEHLİKELİ MADDELER VE ÖZEL YÜKLER			
	1- Nakit kutuları, etkisiz hale getirme cihazları, sıvı oksijen cihazları ve elektrik çok silahları gibi tehlikeli maddeler ekip tarafından taşınıyor mu?		X	
	2- Yolcu ve kargo uçaklarında tehlikeli madde taşımak için IATA tehlikeli madde düzenlemelerinde belirtilen paketleme ve etiketleme kuralları uyuluyor mu?		X	
	3- AOG Uçak parçaları taşınırken ilgili özel form (AOG Parts and Company Supplies for Preventing AOG Transfer Form) doldurulmalı ve bir kopya Commander'a veriliyor mu?			X
	4- Yüklemeden önce, ön bilgi olarak NOTOC'un bir kopyası Commander'a verildi mi?			X
	5- Yüklemeden sonra, NOTOC formu, yükleme amiri tarafından imzalanmalı ve bir kopyası Commander'a verildi mi?			X
	6- Commander NOTOC'u inceledi mi? (Belirli Fatura numarası, UN no, ID no, Sınıf veya Bölüm, paket kategorileri, taşıma indexi ve yüklenen yeri)			X
	7- EU OPS 1.1160'a göre ekip üyeleri özel yük veya madde hakkında bilgilendiriliyor mu?			X
H	UÇUŞ ÖNCESİ			
	1- Toplam yakıt Uçuş Planında gerekenden az olmadığı kontrol edildi mi?		X	
	2- Günlük kontrol (Daily Check) geçerlilik süresi Commander tarafından kontrol edildi mi?		X	
	3- "Transit Kontrol" yetkili teknik personeli tarafından yapıldı ve imzalandı mı?			X

4- Uçuş öncesi inceleme (kontrol) görev kartına uygun olarak yapıldı mı?				X
5- “Walk-around”(Uçak harici kontrolü) incelemesi uçuş ekibinden biri tarafından yapıldı mı ?			X	
6- Walk-around sırasında yansıtıcı yelek giyildi mi?				X
7- Tüketilen sıvılar ve gazlar uçuştan önce doğru özelliklere arttırıldı, kirlenmesi engellenmiş ve doğru olarak kaydedilmiş mi?				X
8- Kontrol yüzeyleri ve iniş takımları kapakları, pitot/statik korumaları, durdurma cihazları, motor boşluk kapakları çıkartılmış olduğu kontrol edildi mi?	X			
9- Uçak dış yüzeylerinin, kanatların, motorların buzdan, kardan, kumdan, çöpten, tozdan arındırıldığı kontrolü yapıldı mı?			X	
10- Kargo ve bagaj yüklemesinin güvenliğinin sağlanması takip edildi mi?			X	
11- Kokpitteki acil durum teçhizatının durumunun kontrolü yapıldı mı?			X	
12- AML'de Uçak defterine yazan arıza ve kusurların MEL ve CDL'de belirtilen referanslarla kontrolü yapıldı mı			X	
13- Düzeltici işlemlerin teknik tarafından yapılması (teknik yokluğunda commander tarafından) sağlandı mı?			X	
14- MEL ve CDL maddelerinin geçerlilik tarihlerinin kontrolü yapıldı mı			X	
15- uçuş öncesi, herhangi operasyonel veya bakım prosedürlerinin yapıldığının kontrolü yapıldı mı?			X	
16- Gerekli plakartların kullanılması	X			
17- AML'nin (uçak teknik arıza kayıt ve takip defteri) Commander tarafından doğru olarak doldurularak uçak teslim alındı mı?			X	

	18- Oksijen maskesi ve maske mikrofonu test kontrolü yapıldı mı?		X	
	19- Kaptan ekip görev dağılımını işletme prosedürlerine uygun olarak yaptı mı? (uçuşun özelliği, meydanın kategorisi ve hava durumunu dikkate alarak)		X	
I	KALKIŞ ÖNCESİ			
	1- Kokpit hazırlığı FCOM ve QRH'teki normal görev dağılımı prosedürüne göre yapıldı mı?		X	
	2- Dökümantasyonların kontrolü (FCOM, MEL ve RTOW tabloları) kontrol edildi mi?		X	
	3-İniş Meydanı, yedek meydan chartları ve yol boyu haritalarının kontrolü yapıldı mı?		X	
	4-Oturma pozisyonu ve ayarı değerlendirildi ve uygulandı mı?			X
	5-Kalkış performansı (RTOW,V1,VR,V2) hesaplandı ve doğru şekilde çapraz kontrolü yapıldı mı?		X	
	6-Pist yüzeyinin durumu ve çapraz rüzgâr limitleri değerlendirildi mi?		X	
	7-Yakıt tasarrufu amaçlı düşük flap tercih edildi mi?	X		
	8-PF uçulacak bacak için kalkış brifingi yapıldı mı?			X
	9-"Boarding Ready" mesajı ACARS'tan zamanında gönderildi mi?	X		
	10-Kokpit kapısı yolcu alımına başlamadan kapatıldı mı?			X
	11- Kemer ışıkları "on" yapıldı ve kemer omuz bağları sıkılaştırıldı mı?			X

	12- Standart call-outs zamanında ve eksiksiz yapılıyor mu?		X	
	2- Taxi-Out Uygulamaları uygun mu?			X
	1- Çalıştırma ve Push-back kontrolleri FCOM ve QRH normal görev dağılımı prosedürüne uygun olarak yapıldı mı?			X
	2- Ready Push-Back” mesajı ACARS’tan zamanında gönderildi mi?	X		
	3- Transponder Mode S sınıflaması için gerekli yerde “XPONDER veya “AUTO” yapıldı mı?			X
	4- Motor çalıştırma usulü FCOM ve QRH normal görev dağılımına göre yapıldı mı?			X
	5- Yer ekibi ile iletişim (intercom) veya El Sinyalleri güvenli ve uygun şekilde yapılıyor mu?			X
	6- Uçuş ve kumanda kontrolleri yapıldı mı? (Taksiden önce veya taksi esnasında)		X	
	7- Taksi usulleri FCOM ve QRH normal görev dağılımı prosedürlerine göre yapıldı mı?			X
	8- Taksi sürati limitler içinde yapılıyor mu? (30 kt’ın altında, ıslak ve kaygan taksi yollarında 10 kt’ın altında)			X
	10- Taksi esnasında yolcu briefing anonsu yapıldı mı?	X		
	11- Standart call-outs zamanında ve uygun olarak yapıldı mı?			X
J	KALKIŞ VE TIRMANIŞ AŞAMASI			
	1- Kalkış, noise, reduce, flex ve uygun flap seçimi planlanarak yapıldı mı?		X	

	2- kalkış sırasında önden kalkan trafiğin türbülansını dikkate alarak kalkış planlandı mı?			X
	3- Kalkış esnasında Tam Güç (TOGA Thrust) kullanıldığında uçak AMPL'in INFO kısmına "Full take off thrust used for departure phase of flight" yazıldı mı?			X
	4- Hava radarı ve GPWS prosedürü uygulandı mı?			X
	5- Transition(TA)irtifası geçilince tüm ana ve yedek altimetreler 29.92-inHg/1013.2 (hPa) olarak ayarlandı ve çapraz kontrolü yapıldı mı?			X
	6- Steril kokpit kuralı 10000ft irtifaya kadar uygulandı mı?			X
	7- Yer seviyesine göre 10000 ft teki kontroller ekip tarafından yapıldı mı?			X
	9- Omuz bağları 10000ft e kadar ve Kulaklık düz uçuşa kadar kullanıldı mı?			X
	10-Hedef irtifaya 1000 ft kala PNF tarafından "1000 ft TO GO" call-out yapıldı mı? PF bu call out'a uydu mu?			X
	11- Tırmanışlarda TCAS ikazı alındı mı?			X
	(a) Traffic advisory			X
	(b) Resoulation advisory			X
	11- "Fasten Seat Belt" ışıkları 10000 feet katedilirken OFF yapıldı mı?			X
	12- Buzlanma koşulları olduğunda veya beklendiğinde Motor Buz Önleyici Sistem "Engine Anti-iceing System" çalıştırıldı mı?		X	
	13- Standart call-out.			X

K	DÜZ UÇUŞ AŞAMASI			
	1- Kaptan F/O'nun gelişmesine olumlu katkıda bulunuyor mu? (uçuş eğitimi ve nazari bilgisine)	X		
	2-Hedef irtifaa ya ulaşılnca (PF/uçan pilot tarafından) düz uçuş brifingi yapıldı mı?			X
	3- Navigation (Rota) usulleri: FCOM ve QRH normal görev dağılımı prosedürlerine göre yapıldı mı?			X
	4- Optimum Düz Uçuş Seviyesinde uçuldu mu? (dış etkenler müsaade ederse)			X
	5- İrtifa değişikliği planlamasında, rüzgar, hava durumu ve ISA değişiklikleri değerlendirildi mi?			X
	6- Saatte bir kere ana altimetreler arası fark kontrol edildi mi? (+/-200 ft)			X
	7-Her 30 dakikada bir yakıt ve zaman kontrol edilip kaydedildi mi?			X
	8-Eğer gerçekte kalan ve planlanan yakıt arasında fark varsa ekip uygun prosedürleri uyguladı mı?		X	
	9- Düz uçuşa ulaştıktan sonra PF her saatte düz uçuş prosedürü hazırlayıp PNF'i bilgilendirildi mi?			X
	10- Yol boyu acil ve anormal durum prosedürleri uçulan hava sahasına göre değerlendirildi mi? (radyo kaybı, basınç kaybı, tek motor, vs.)			X
	11- İlgili havaalanlarının ATIS ve VOLMET'leri alındı mı?			X
	12- Navigasyon sisteminin doğruluğunun belirli aralıklarla kontrolü yapıldı mı?			X
	13- İki ekip üyesi de yol boyu haritalarını yol boyunca takip etti mi? (yüksek-alçak haritalar)			X

	14- Hava radarı kullanımı ve kaçınma usullerinin kullanımı prosedürlerine uygun hareket ediliyor mu?			X
	15- Buzlanma koşulları olduğunda veya beklendiğinde Motor Buz Önleyici Sistem “Engine Anti-Iceing System” çalıştırıldı mı?		X	
	16- Türbülans esnasında, ATC’yi bilgilendirip uygun sürat ve thrust/N1 değeri kullanılıyor mu?			X
	18- Yolcu anonsu düz uçuş esnasında ve inişten hemen önce yapıldı mı?	X		
	19- Standart call-out yapıldı mı?			X
	20- Kaptan ve F/O arasındaki uyum birbirlerine saygı ve sevgi ile yaklaşıyorlar mı? (CRM)			X
L	ALÇALMA VE YAKLAŞMA AŞAMASI			
	Alçalma ve Yaklaşma Usulleri			
	1- İniş ve yedek meydan hava durumu, arazi yapısı ve trafik yoğunluğu incelendi mi?			X
	2- Alçalma prosedürü FCOM ve QRH normal dağılımına göre yapıldı mı?			X
	3- “Approach Briefing” (Yaklaşma brifingi) PF tarafından ilgili checklistlerle yapıldı mı?			X
	4- Geçici bozulan veya performansı yeterli görülmeyen alet ve sistemlerin etkisi değerlendirildi mi?			X
	5- Pist yüzeyi kafa rüzgarı/kuyruk rüzgarı bileşenleri ve çapraz rüzgar limitleri değerlendirildi mi?			X
	6- Radyo kaybı, hassas olmayan yaklaşma, pas geçme usulleri değerlendirildi mi?			X

	7- Tüm ana/yedek altimetrelerde transition geçilirken QNH bağlanıp, çapraz kontrol yapıldı mı?			X
	8- TCAS ikazı alındı mı?			X
	(a) Traffic advisory			X
	(b) Resoulation advisory			X
	8- Omuz bağları 10000 ft altında kullanıldı mı?			X
	9- Kulaklık alçalmanın başlangıcında uçak tam olarak park edene kadar kullanıldı mı?			X
	10- Steril kokpit kuralları 10000 ft altında kullanıldı mı?			X
	11- 10000 ft kontrolleri ekip tarafından yapıldı mı?			X
	12- “Fasten Seat Belt” ışıkları inişten önce uygun bir zamanda yakıldı mı?			X
	13- Uçak 1000 ft'e stabil oldu mu? (görerek şartlarda 500 ft)			X
	14- Alçalma esnasında herhangi bir EGPWS ikazı alındı mı?			
	15- Buzlanma koşulları olduğunda veya beklendiğinde Motor Buz Önleyici Sistem “Engine Anti-Iceing System” çalıştırıldı mı?		X	
	16- Standart Call-outs, uygun olarak yapılıyor mu?			X
	17- CAT II ve CAT III yaklaşması yapılacaksa,			

	(a) establish olmadan önce iniş hazırlıkları ve checklist yapıldı mı?		X	
	(b) Alçalma brifingine LVO brifingi ilave edildi mi, LVO için Uygun PF/PNF planlaması yapıldı mı?		X	
	(c) 1500-1000-500 feet ve minimumuma 100 feet kontrolleri ve call out lar zamanında yapılıp uygulandı mı?		X	
	(d) minimuma 100 feet kala kontrolü yapıldı mı?		X	
	(e) minimum ikazı (F/O) yapıldı mı?		X	
	(f) Standart call out lar yapılıyor mu?		X	
	(g) uçak otopilotu hedef süratleri tutabiliyor mu? (+10/-5)			X
	(h) Uçak uygun trim yapıyor mu?			X
	(i) Uçak pist orta hattını tutabiliyor mu?			X
	(J) Düşük Görüş Operasyon limitlerine uygun planlama yapıldı mı ?		X	
	(k) Uçak O/M dan sonra Localizer limitlerini tutuyor mu?(Max 1/4 Dot)			X
	(l) O/M dan sonra G/S path limitleri içerisinde kalıyor mu?(Max 1/4 Dot)			X
	(m) O/M dan sonra uçak aşırı yunuslama hareketi yaptı mı			X
	(n) Auto land başarıyla tamamlandı mı?			X

	(o) pist orta hattına oturuş ve rule boyunca pist orta hattı muhafaza edildi mi?			X
M	İNİŞ SONRASI AŞAMASI			
	1- Pist tamamıyla terk edilene kadar kokpit ekibince, uçak içerisinde başka bir işle meşgul olunuluyor mu?			X
	2- Uygun Reverse kullanıldı mı?			X
	3-Taksi rotası kontrol edilip gerekli chartlar kullanılarak taksi yapılıyor mu?			X
	4- İniş prosedürü FCOM ve QRH normal dağılımına göre yapıldı mı ve iniş emniyetli oldu mu?		X	
	5- Taksi esnasında reverse kullanıldı mı?			X
	6- Eğer inişi F/O yaptıysa, Kaptan uçağın kontrolünü uygun zaman ve süratte aldı mı?			X
	7- Taksi sürati limitler içinde (30 kt'ın altında ıslak ve kaygan taksi yollarında 10 kt'ın altında)			X
	8- İniş sonrası prosedürü FCOM ve QRH normal dağılımına göre yapıldı.			X
	9- Transponder Mod S sınıflaması için gerekli yerde "Xponder" veya "Auto" yapıldı.			X
	10- Eğer uçuş sonrası hiçbir kusur yoksa (Parking/ Shut down checklistler tamamlandıktan sonra) "NIL INBOUND" AMPL'de uçak defterinde ilk bölüme yazıldı mı?			X
	11- Kokpit kapısı uçağı son yolcu terk edene kadar kapalı tutuluyor mu?			X
N	UÇUŞ SONRASI DÖKÜMANLAR DOSYASI			

	Uçuş Planı var mı? (Bir ana/esas uçuş bilgilerinin girildiği SHT-OPS1 gerekliliği)			X
	1- Commanderın imzası mevcut mu?			X
	2- RVSM Uçuş kontrolü yapıldı mı?			X
	3- Yakıt sarfiyatı (MAX 30 Dk aralarla) hesaplanıyor mu?			X
	4- Commandera bildiriliyor mu? (NOTOC, SHT-OPS1 gerekliliği)			X
	5-Load Sheet mevcut mu?(Mass and Balance dökümanı) SHT-OPS1 gerekliliği			X
	6- Meteoroloji dökümanı mevcut mu? (İniş, kalkış, yol boyu ve yedek iniş meydanları)			X
	7- Güvenlik arama checklisti mevcut mu?(ICAO Annex 17 doc 8973/ECAC doc.30)			X
	8- ACARS ile gelmiş her hangi alakalı belge (DCL, WXR, vs) var mı?			X
	9- Kalkış meydanı, rota, iniş ve yedek meydanları içeren NOTAM lar mevcut mu?			X