

Kontrol Pilotluğu (Examiner) Talimatı
(SHT-1C)

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Hukuki Dayanak, Tanım ve Kısaltmalar

Amaç

Madde 1 - Bu talimatın amacı; uçak/helikopter pilotu olarak faaliyette bulunacak kişilerin lisanslandırılmasına veya yetki sürelerinin uzatılmasına esas olmak üzere yetenek ve yeterlilik uçuş kontrollerini yapacak kontrol pilotlarının taşınması gereken şartları, yetkilerinin onaylanmasını, verilmiş olan yetkilerinin uzatılması ve tazelenmesi usullerini düzenlemektir.

Kapsam

Madde 2 - Bu talimat, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden kontrol pilotluğu yetkisi alınmasını, bu yetkinin uzatılmasını veya tazelenmesini talep eden bütün öğretmen pilotları ve bunlarla hizmet ilişkisi olan şahıs, kurum ve kuruluşları kapsar.

Hukuki Dayanak

Madde 3 - Bu talimat, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun, Uçak Pilotu Lisans Yönetmeliği (SHY 1) ile ICAO Ek 1 ve JAR FCL 1 hükümleri esas alınarak hazırlanmıştır.

Tanım ve Kısaltmalar

Madde 4 - Bu talimatta geçen,

Aletli Uçuş Şartları; Görerek uçuş şartlarından daha düşük bulut tavanı ve görüş şartlarında bulunulduğu ve aletler yardımı ile uçulması gereken uçuş şartlarını,

Çok Pilotlu Uçak; Üretici firma tarafından yayınlanan teknik dokümanlarda uçurulabilmesi için en az iki pilota onaylı olduğu belirtilen uçakları,

Gece; Gün batımından 30 dakika sonrası ile gün doğumundan 30 dakika öncesi arasındaki zamanı,

Geçerlilik Uzatma Eğitimi ve Kontrolü; (Recurrent Training and Checking) Tip/Sınıf intibak yetkisi gerektiren herhangi bir hava aracı ile yetki sürelerinin uzatılması için yapılması gerekli olan eğitim ve kontrolleri,

Genel Müdürlük; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü

Hava Aracı Kategorisi; Uçak, helikopter, motorlu ve motorsuz diğer hava araçlarının her bir cinsini ayrı bir grup olarak,

Kıdemli; Bahsedilen konu üzerinde daha uzun süre fiilen çalışmış olmayı ve bu konuda belirli bir tecrübeye sahip olmayı,

Kontrol Pilotluğu; (Examiner) Pilot adaylarının, pilotların, uçuş öğretmenlerinin ve diğer kontrol pilotlarının uçuş yeterlilik testlerini yapmak üzere, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından atamaları onaylanmak suretiyle, öğretmen pilotlara verilen yetkiyi,

Karar Kontrolü; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından pilot adaylarının/pilotların mesleki eğitimlerdeki başarısızlıklarıyla ilgili olarak şirket, kurum ve kuruluşların el kitapları içinde onaylanmış olan usuller takip edilmek suretiyle gelinen son uçuş kontrol hakkını;

Tip İntibak Eğitimi; (Type Rating Training); Tip yetkisine sahip olmak için alınması gerekli olan eğitimleri,

Tip İntibak Eğitim Organizasyonu (TRTO); Pilot Lisansına sahip uçucu personele, uçuş yapacağı hava aracının tip yetkisi eğitimlerinin verildiği ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce onaylanmış yetkili eğitim kuruluşunu,

Tazeleme Eğitimi; (Refreshing Training) Pilotların geçersiz hale gelen lisanslarının tekrar geçerli hale getirilmesi yada lisansları geçersiz hale gelmeden geçerliliklerinin yitirilmemesi için alınması gerekli olan eğitimleri,

Uçuş Eğitim Organizasyonu (FTO); Pilot yetiştirilmek üzere, teorik ve uçuş eğitimlerinin verildiği ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne onaylanmış yetkili eğitim kuruluşunu,

Uçuş Öğretmenliği; (Flight Instructor) Temel pilotaj eğitimi ve ilave yetkilerin alınması için gerekli olan uçuş eğitimlerinin yaptırılması için lisans sahibi pilotlara verilen yetkiyi,

Uçuş 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,

Yeterlilik Testi; (Proficiency Check) Lisansların sürelerinin uzatılması veya yeniden geçerli kılınması için yapılan uçuş sınavlarını,

Yetenek Testi; (Skill test) Lisans alınması, sınıf intibak, tip intibak, aletli uçuş, öğretmenlik ve kontrol pilotluğu yetkilerinin ilk defa alınması için yapılan uçuş sınavlarını,

İngilizce / Türkçe Kısaltmalar

A	Aeroplane / Uçak
A/C	Aircraft / Hava aracı
ATPL	Airline Transport Pilot Licence / Havayolu Nakliye Pilotu Lisansı
CPL	Commercial Pilot Licence / Ticari Pilot Lisansı
CRE	Class Rating Examiner /Sınıf Yetkisi Kontrol Pilotu
CRI	Class Rating Instructor / Sınıf Yetkisi Öğretmeni
FCL	Flight Crew Licensing / Uçuş Ekibi Lisanslandırılması
FE	Flight Examiner / Uçuş Kontrol Pilotu
FI	Flight Instructor / Uçuş Öğretmeni
FIE	Flight Instructor Examiner / Uçuş Öğretmenliği Kontrol Pilotu
FS	Flight Simulator / Uçuş Simülatörü
FTO	Flying Training Organization / Uçuş Eğitim Organizasyonu
ICAO	International Civil Aviation Organization / Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı
IFR	Instrument Flight Rules / Aletli Uçuş Kuralları
IMC	Instrument Meteorological Conditions / Aletli Uçuş Meteorolojik Şartları
IR	Instrument Rating / Aletli Uçuş
IRI	Instrument Rating Instructor / Alet Uçuş Öğretmeni
JAA	Joint Aviation Authorities / Ortak Havacılık Otoriteleri
JAR	Joint Aviation Requirements / Ortak Havacılık Kuralları
MCC	Multi Crew Co- operation / Uçuş Ekibi İşbirliği
ME	Multi- engine / Çok Motor
MPA	Multi-Pilot Aeroplane / Çok Pilotlu Uçak
PF	Pilot Flying / Uçan Pilot
PIC	Pilot-In-Command / Uçuştan Sorumlu Pilot
PICUS	Pilot-In-Command Under Supervision / Denetim Altında Uçuştan Sorumlu Pilot
PM	Pilot Monitoring / Gözleyen Pilot
PPL	Private Pilot Licence / Hususi Pilot Lisansı
R/T	Radiotelephony/ Telsiztelefon (Telsizle Haberleşme)

SE	Single- engine / Tek Motor
SFE	Synthetic Flight Examiner / Sentetik Uçuş Kontrol Pilotu
SFI	Synthetic Flight Instructor / Sentetik Uçuş Öğretmeni
SIM	Simulator / Simulator
SP	Student Pilot / Öğrenci Pilot
SPA	Single-pilot Aeroplane / Tek Pilota Sertifikalı Uçak
STD	Synthetic Training Devices / Sentetik Eğitim Gereci
TRE	Type Rating Examiner / Tip Yetkisi Kontrol Pilotu
TRI	Type Rating Instructor / Tip Yetkisi Öğretmeni
TRTO	Type Rating Training Organisation / Tip Yetkisi Eğitimi Organizasyonu
VFR	Visual Flight Rules / Görerek Uçuş Kuralları
VMC	Visual Meteorological Conditions / Görerek Uçuş Meteorolojik Şartları

İKİNCİ BÖLÜM

Genel Esaslar

Kontrol Pilotluğu Yetkileri

Madde 5 - Kontrol Pilotluğu Çeşitleri (Examiners)

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

Kontrol Pilotu Yetkilendirmesi İçin Ön Koşullar

Madde 6 - Kontrol pilotluğu yetkilendirmesi için gereken ön koşullar şunlardır:

a) Kontrol pilotları, yetenek testini ya da yeterlilik kontrolünü yapmaya görevlendirildikleri lisans ya da yetkilere eşdeğer lisans ya da yetkilere ve aksi belirtilmedikçe bu lisans ya da yetkilere ait öğretmenlik imtiyazına sahip olmalıdırlar.

b) Kontrol pilotları, uçuş testi ya da yeterlilik kontrolü esnasında sorumlu pilot olarak uçabilme yeterliliğine sahip, bu talimatta belirtilmiş nitelikleri ve tecrübe gereksinimlerini karşılayan kişiler arasından seçilirler. Gerekli yeterliliğe sahip kontrol pilotları bulunmadığı durumlarda, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün takdirinde, yukarıda belirtilen gereksinimler karşılanmaksızın kontrol pilotları yetkilendirilebilir.

c) Kontrol pilotluğu için müracaat eden bir aday, kontrol pilotu rolünde en az bir yeterlilik testine alınır ve bu testte briefing, yetenek testinin yürütülmesi, yetenek testinin verildiği adayın değerlendirilmesi, test sonu briefingi ve kayıt/dokümantasyonu içeren en az bir yetenek testinin yürütülmesindeki yeterliliği değerlendirilir.

d) Kontrol pilotu yetkisi vermek için yapılan bu tip bir test, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün kendi bünyesinden veya adayın kurum/kuruluşundan bu amaca yönelik yetkilendirilmiş kıdemli bir kontrol pilotu gözetiminde gerçekleştirilir. Adayın kurum veya kuruluşunda bu nitelikte kontrol pilotu bulunmaması halinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, sektörden bir kontrol pilotunu bu amaçla görevlendirebilir.

e) Kontrol pilotu olarak yetkilendirileceklerde JAR FCL ve JAR OPS bilgisi aranır.

Birden Fazla Tipte Kontrol Pilotluğu

Madde 7- Eğer bir aday, bu bölümde bahsedilen kontrol pilotluğu çeşitleri içerisinde birden fazlasının şartlarını karşılayabiliyorsa, bu personel sadece bir çeşit kontrol pilotluğu ile tahdit edilmez, aynı anda birkaç çeşit kontrol pilotluğu için SHGM tarafından yetkilendirilebilir.

Standardizasyon

Madde 8- Lisansların verilmesi veya tazelenmesi için, kontrol pilotları tarafından, kontrol formlarına derecelendirme, kontrol tarihi, kendi lisansının geçerlilik süresi, lisans numarası, imza ve kontrol sonucu gibi hususlar mutlaka yazılır. Yetenek testi/yeterlilik kontrolü formlarının bir sureti Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne gönderilir ve bir sureti de personelin dosyasında muhafaza edilir. Kontrol pilotlarının “examiner” yetki geçerlilik süresi 3 yıldır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün kararına bağlı olarak kontrol pilotları, ilgili test ve kontrollerden sonra yeniden yetkilendirilirler.

Pilotların standartındaki yeterlilik büyük ölçüde kontrol pilotlarının yeterliliğine bağlıdır. Kontrol pilotlarına Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından bu talimat gerekleri, yetenek testleri (skill tests), yeterlilik kontrolleri (proficiency checks) ile bunların kayıt ve raporları hakkında bilgi verilir. Kontrol pilotları ayrıca kişiye özel bilgilerin korunması, sorumluluklar ve kaza sigortası konularında da bilgilendirilir.

Her yıl ülke çapında geçerli olan kontrol pilotları listesi Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından ilgili birimlere bildirilir. Her işletme, kurum ya da kuruluş, kendi bünyesinde görev yapan kontrol pilotlarının, ayrılması veya bünyelerinde kalsa bile uçuş öğretmenliği görevinden ayrılması halinde, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü 30 gün içinde yazılı olarak haberdar eder.

Kontrol Pilotu Yetkilendirmesi

Madde 9- Bu talimatta belirtilen kontrol pilotu nitelik gereksinimlerinden muafiyet ancak tam nitelikli bir kontrolörün bulunamadığı şartlarda söz konusu olabilir.Yeni veya sık rastlanmayan bir tipte skill test gerektiğinde kontrol pilotu bu tipe intibaklı olmasa bile en azından, aynı tip ve sayıda motoru ve benzer konfigürasyonu olan başka bir uçakta kontrol pilotu sertifikasına sahip olmalıdır. Bu tür özel durumlarda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden mutlaka müsaade alınmalıdır.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından sektördeki pilotları gözlemek için görevlendirilen Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü kontrol pilotlarının, gözlemedikleri kişilerde aranan niteliklere sahip olmasının önemli olmasıyla beraber, çok çeşitli hava araçlarının hepsine intibaklı ve çeşitli görevlerin hepsine hakim olmaları mümkün olmadığından, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü kontrol pilotlarının farklı bir tipte gözlemci kontrol pilotluğu yapabilmeleri için, uçuş kontrolü yapacakları aynı hava aracı kategorisinde olmak kaydıyla herhangi bir kontrol pilotu yetkisine sahip olmaları yeterli sayılır.

Kontrol Pilotlarının Tespiti ve Yetkilendirilmesi

Madde 10- Bir kontrol pilotu, kurum yada kuruluşların teklifi üzerine Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından belirlenir ve yetkilendirilir. Kontrol pilotları;

- a) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bünyesinden görevlendirilen kontrol pilotlarını,
- b) Kayıtlı bir eğitim kurumu, üretici firma organizasyonu veya kontrat yapılmış bir kurumda görev yapan ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yetkilendirilen uçuş öğretmenlerini,
- c) Başka bir JAA üye ülkesinden belirli bir kontrol yetkisi almış ve yetkisini Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne onaylatmış kontrol pilotlarını içerir.

Bütün kontrol pilotları, üstlenecekleri görevlere ve ilgili tip/sınıf uçaklara uygun eğitim almış, belirlenen niteliklere ve tecrübeye sahip olmalıdır. Yetkilendirmede, her bir organizasyonun şartlarının farklılık göstermesi dikkate alınır. Kontrol pilotu, alt yapısı ve tecrübesiyle eğitim kurumundaki kıdemli personelin de mesleki saygısını kazanacak kişiler arasından teklif edilmelidir.

Kontrol pilotlarının yetkilendirilebilmesi için, üç yıllık yetki döneminde, her yıl en az iki yetenek testi (skill test) veya yeterlilik kontrolü (proficiency checks) yapmış olması gerekir.

Yetki döneminin son 12 ayında, kontrol pilotu tarafından yapılan skill test veya yeterlilik kontrollerinden birisi, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün kendi bünyesinden görevlendirdiği bir

kontrol pilotu veya aynı maksatla ilgilinin kendi kurumundan veya kendi kurumunda yoksa sektörden görevlendirilmiş kıdemli bir kontrol pilotu tarafından gözlemlenmiş olmalıdır.

Kontrol pilotlarının gereken şartlardan birini kaybettiklerinde, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından uçuş kontrol yetkileri iptal edildiğinde, uzatılmadığında veya kurum/kuruluş değiştirdikleri takdirde kontrol pilotluğu yetkileri sona erer. Yetkilerin tekrar kazanılması için yeniden müracaat ve onay gerekir. Müracaat durumunda tekrar ilgilinin kurumundan veya yoksa sektörden bu iş için onaylanmış kıdemli kontrol pilotları tarafından yeterlilik testine tabi tutulur. Gerektiğinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü kontrol pilotları tarafından da gözlemlenir.

Limitler

Madde 11- Kontrol pilotu bir iş gününde PPL, CPL, IR veya sınıf intibakıyla ilgili olarak uçakta en fazla 3 kontrol, FI, CPL/IR ve ATPL ile ilgili olarak uçakta 2 kontrol, tip intibakıyla ilgili uçakta 4 kontrolden fazlasını planlayamaz. Kontrol pilotu için günde simülatörde toplam 2 periyot (session) veya 6 saatlik uçuş süresi, kontrole tabi tutulacak pilot için ise, 1 periyot (session) veya 4 saatlik uçuş süresi aşılmaz. Uçakla yapılacak kontrollerde ise Uçucu Ekip Uçuş Görev ve Dinlenme Süreleri ile Uygulama Esasları Talimatında (SHT-6A.50) belirtilen süreler aşılmaz.

Kontrol pilotu PPL, CPL, IR veya sınıf intibakı kontrolü için en az 3 saat, FI, CPL/IR, ATPL veya tip intibak kontrolü için en az 4 saat planlanır ve bu sürenin içinde uçuş öncesi brifing ve hazırlık, uçuş kontrolü, uçuş sonu brifingi, adayın ve dokümantasyonunun değerlendirilmesi yer alır.

Kontrol pilotu, adaya uçuş kontrolüne hazırlanması için yeterli zamanı vermelidir. Ancak bu süre bir saati aşmamalıdır.

Kontrol süresi, uçakla veya onaylı bir simülatörle uçuş süresi olarak, aşağıdaki sürelerden az olmamalıdır.

- a) PPL ve CPL için seyrüsefer dâhil yetenek testi 90 dakika, yeterlilik testi 60 dakika,
- b) IR, FI ve tek pilot tip/sınıf intibakı yetenek testi 60 dakika, yeterlilik testi 45 dakika,
- c) CPL/IR, çok pilot tip/sınıf intibak ve ATPL yetenek testi 120 dakika, yeterlilik testi 90 dakika.

Kontrolün Amacı

Madde 12- Pratik uygulama vasıtasıyla adayın istenen bilgi ve beceri seviyesinde olduğuna karar vermek,

Kontrol sonuçlarından ilgili eğitim ve öğretim kurumlarında geri besleme maksadıyla istifade ederek, eğitim-öğretimi özellikle başarısız görülen konularda geliştirmek,

Kontroller esnasında, uçuş kontrol pilotlarının iyi bir havacılık ve uçuş disiplini sergilemeleri suretiyle, havacılık emniyet standartlarını muhafaza etmek ve mümkünse geliştirmeye yardımcı olmaktır.

Kontrol Standartları

Madde 13- Kontrol pilotlarının bir kontrol (test/checks) esnasında bu talimat standartlarını uygulamaları şarttır. Bununla beraber bir kontrol pilotu tarafından uygulanan her bir kontrolün şartları değişebileceğinden, kontrol süresince karşılaşılabilecek olumsuz şartlar kontrolün değerlendirilmesi esnasında dikkate alınmalıdır.

Kontrol pilotu, adayın kontrol esnasında bu talimat gereklerine göre kontrolü tamamlamasını ve gerekli standartlara göre kontrol edilmesini sağlamalıdır.

Kontrol esnasındaki her bir madde tam yapılmalı ve ayrı değerlendirilmelidir. Bir maddedeki başarısızlık, o maddenin ait olduğu kısmın da başarısız değerlendirilmesine neden olur. Kontrol programı/takvimi mümkünse basit sebeplerle değiştirilmemelidir.

Kontroldeki herhangi bir maddeyle ilgili sıradışı performans, diğer maddelerin kontrol pilotu tarafından değerlendirilmesine etki yapmamalıdır.

Kontrol pilotu, uçuş öncesi brifingde adaydan beklenenleri ve limitleri belirtmelidir. Bu limitler ilgili kuruluşun Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından onaylanmış bulunan eğitim el kitabında da yer almalıdır.

Kontrol tamamlandığında veya yarım kaldığında kontrol pilotu, adaya başarısız olan kısımlara ait gerekçeleri anlatmalıdır. Başarısız olan veya yarım bırakılan yetenek/yeterlilik testlerinden sonra kontrol pilotu daha sonraki kontrollerde adaya yardımcı olacak tavsiyelerde bulunur.

Uçuş sonu brifingi esnasında, kontrol pilotunun değerlendirmesi hakkındaki herhangi bir yorum veya anlaşmazlık kontrol pilotu tarafından kontrol raporuna kaydedilerek kendisi ve aday tarafından imzalanır.

Kontrol Pilotunun Hazırlığı

Madde 14- Kontrol pilotu, sadece şahsi hazırlığıyla kalmayıp, kontrol uçuşu ile ilgili tüm hazırlıklara her yönüyle nezaret eder.

Kontrol pilotu bu talimat gerekleriyle uyumlu bir kontrol planlamalıdır. Sadece kontrol formlarında yer alan manevra ve usuller yaptırılmalıdır. Kontrolde başarısız olan bir aday, aynı kontrol pilotu tarafından tekrar kontrole alınmaz.

Kontrol Pilotluğu Yaklaşımı

Madde 15- Kontrol pilotu, dostça ve rahatlatıcı bir atmosfer yaratmalı ve uçuş emniyetini ön planda tutmalıdır. Kontrol esnasında olumsuz ve rahatsız edici bir yaklaşım sergilememelidir. Uçuş esnasında olumsuz yorumlar ve eleştiriler yapmamalı, bütün değerlendirmeler uçuş sonu brifingine bırakılmalıdır.

Değerlendirme Sistemi

Madde 16- Her ne kadar kontrol esnasında bazı uçuş kontrol toleransları söz konusu ise de, bu toleranslarda adayın emniyetli ve istikrarlı bir uçuş yapmasına dikkat edilir.

Kontrol pilotu, türbülans, ATC talimatları v.b. nedenlerle belirli sapmalara müsamaha gösterir. Kontrol pilotu, uçuş emniyetini tehdit eden bir faktör oluşmadığı taktirde o safha için gereken bütün hareketleri kontrol etmeyi hedefler. Ancak uçuş emniyeti gerekçeleriyle kontrolü sonlandırabilir. Kontrol pilotu değerlendirme için aşağıdaki terimlerden birini kullanır.

a) "Pass", eğer aday istenen seviyede bilgi ve beceriyi, belirlenen toleranslar içinde sergilediyse aday/pilot kontrolü geçmiş demektir.

b) "Fail", aşağıdakilerden biri sebebiyle başarısızlık ortaya çıktı ise;

1) Uçuş kontrol toleransları aşıldı ise, (Türbülans ve ATC talimatları dikkate alınarak kontrolör tarafından gösterilen müsamahanın ötesinde),

2) Kontrolün amacı öğrencinin hataları sebebiyle gerçekleşmedi ise,

3) Bir manevra tamamlandı fakat uçuş emniyeti, bir kural veya yönergede belirtilen usuller ihlal edildi veya uygulama eksikliği ve sert kumandalar tespit edildi ise,

4) Gerekli bilgi seviyesine ulaşamadığı tespit edildi ise,

5) Gerekli seviyede uçuşa hakimiyet sergilenmedi ise,

6) Emniyet açısından kontrol pilotu tarafından müdahale edilmek zorunda kaldı ise aday/pilot kontrolü kaybetmiş demektir. Bu durumda daha önceden Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından onaylanmış olan usuller takip edilir. Bir kontrol kaybedilip tekrar kontrole girilecekse kontrol yine bir önceki tüm konuları kapsar. Önceki testlerin kaybedilmesi ve adayın/pilotun nihai durumunu belirleyecek olan "karar kontrolü"ne gelinmesi durumunda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne bilgi verilir. Uçak veya simülatörün durumunun müsait olması halinde "Karar kontrolü" mutlaka Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü kontrol pilotunun da gözlemci olarak katılımıyla, şartların elverişli olmaması durumunda ise verilecek talimata göre gerçekleştirilir.

c) "Test interrupted" hava durumu, notamlar, şartlarda değişiklikler ve teknik sebepler vs. gibi dış etkenlerden dolayı test yarım kalmışsa rapor formunun ilgili kısmına testin yarım kalma sebebini belirten gerekli açıklama yazılır. Test, şartların normale dönmesini takiben en kısa zamanda

tekrarlanır. Bu durumda önceki testte incelenmiş konular tekrar incelenmez. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne her iki testin sonucunda düzenlenen formlar birlikte gönderilir.

Kontrol Metodu ve İçeriği

Madde 17- Bir kontrolden önce kontrol pilotu, uçağın veya simülatörün, o kontrolde aranacak hususları gerçekleştirmeye uygun olduğunu tespit eder. Yetenek/yeterlilik testlerinde, sadece Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından onaylanan uçaklar ve simülatörler kullanılır.

Kontrol uçuşu, uçağın Uçuş El Kitabı (AFM), uçağın İşletme El Kitabı (AOM) ve işletmenin Standart İşletme Usulleri (SOP) ile uyumlu olarak yürütülür.

Kontrol uçuşu, onaylı bir eğitim/öğretim kurumunun bu talimat gereklerine uygun olan ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne onaylanmış talimatlarında belirtilen limitler dahilinde icra edilir. Kontrol uçuşunun içeriği;

a) Bir kontrol/test şunlardan oluşur;

Yerde bir sözlü sınav (uygulanabilir olduğu hallerde),

Uçuş öncesi brifing,

Uçuş manevraları,

Uçuş sonu brifing.

b) Yerde yapılan sözlü sınav şunları kapsamalıdır;

Hava aracı genel bilgisi ve performans,

Planlama ve operasyonel usuller,

Diğer ilgili hususlar.

c) Uçuş öncesi brifing şunları kapsamalıdır;

Kontrol sırası,

Güç ayarları ve süratler,

Uçuş Emniyeti konuları.

d) Uçuş manevraları; kontrol formundaki bütün hareketleri, (yapılmayacak olanlar bildirilmelidir.)

e) Uçuş sonu brifingi.

Adayın Değerlendirilmesi

Madde 18- Eğer mümkün olursa, adayın öğretmeniyle (FI/TRI/SFI.) birlikte, kontrolün değerlendirilmesini kapsar.

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

Kontrol pilotu, kontrol esnasında uçuş sonu brifinginde kullanılmak üzere değerlendirme kaydı tutar,

Kontrol pilotu, uçuşta ATC talimatları veya diğer şartlar nedeniyle oluşabilecek değişikliklere karşı esnek olmalıdır.

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

Kontrol pilotu tarafından yetersiz değerlendirilen bir aday devam etmeme kararını seçerse, aday yapmaya yanaşmadığı kısımlardan/maddelerden de başarısız olarak değerlendirilir. Eğer uçuş kontrolü, kontrol pilotu tarafından elde olmayan nedenler yüzünden sonlandırılırsa, sadece tamamlanmayan kısımlar/maddeler müteakip kontrollerde test edilir.

Kontrol pilotunun iradesi dahilinde, herhangi bir manevra veya usul aday tarafından bir kere daha tekrar edilebilir. Kontrol pilotu, uçuşun herhangi bir safhasında, adayın bütün kontrole yeniden girmesi gerektiği kanısıyla, kontrolü sonlandırabilir.

Uçuş Kontrol Pilotu (Flight Examiner FE)

Madde 19 - Uçuş kontrol pilotu, 250 saatlik öğretmen uçuşu dahil en az 1000 saatlik uçak uçuşu var ise, bu uçuş kontrol pilotu PPL yetenek testi (skill test) ve ilgili tek pilota sertifikalı uçak sınıf/tip yetenek testi ve yeterlilik kontrolleri yapabilir.

Uçuş kontrol pilotunun en az 250 saatlik öğretmen uçuşu dahil asgari 2000 saatlik uçak uçuşu var ise, CPL yetenek testi (skill test) ve ilgili tek pilota sertifikalı uçak sınıf/tip yetenek testi ve yeterlilik kontrollerini yapabilir.

Tip Yetkisi Kontrol Pilotu (Type Rating Examiner TRE)

Madde 20-

a) Tip yetkisi kontrol pilotu yetkileri ve gereklilikleri;

1) Çok pilotlu uçaklar için tip intibak yetkisi yetenek testlerini (skill test) yapabilir.

2) Çok pilotlu uçak tip ve alet yetkisinin yenilenmesi veya süresinin uzatılması maksadıyla yeterlilik kontrolleri (proficiency checks) yapabilir.

3) Havayolu nakliye pilotu lisansı (ATPL) tanzimi için gerekli yetenek testlerini yapabilir.

4) Tip yetkisi kontrol pilotluğu için müracaatta bulunulan kişinin, tip intibak öğretmenliği (TRI) yetkisine sahip, çok pilotlu uçaklarda en az 500 saati sorumlu pilot olmak üzere asgari 1500 saat uçuşu olmalıdır.

b) Tip yetkisi kontrol pilotlarının eğitimi ve yönlendirilmesi;

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün bir kontrol pilotu veya bu iş için varsa ilgili kurumdan, yoksa sektörden görevlendirilmiş kıdemli bir tip yetkisi kontrol pilotu, tip yetkisi kontrol pilotu olmak isteyen aday, intibak eden bir pilotu kontrol ederken gözlemler. Tip yetkisi kontrol pilotu olmak isteyen adayın, o tipe intibak eden bir aday onaylı tip intibak kontrol formunda yer alan maddelerden kontrol etmesi sağlanır. Kontrolün içeriği hakkında tip yetkisi kontrol pilotu ile mutabık kalındıktan sonra tip yetkisi kontrol pilotu olmak isteyen aday (TRE applicant), bütün kontrolü o tipe intibak eden pilot ile uygular. Tip intibak yetkisi kontrol pilotu, uçuş sonunda TRE adayının pilot hakkındaki değerlendirmesi ile ilgili olarak, (TRE aday tip intibakı yapan pilot ile uçuş sonu brifingi yapmadan ve sonucu bildirmeden önce) TRE aday ile görüşür.

TRE yetkisi almak isteyen bütün adayların tip yetkisi kontrol pilotu ile uçuşa çıkmadan önce, bu amaca yönelik programı onaylı eğitimleri, onaylı eğitim kurumlarından almış olması gerekir.

c) Aday ile brifing; Adaya kontrol uçuşuna hazırlığı için zaman verilir ve brifing şu konuları kapsar;

- 1) Uçuşun amacı,
- 2) Lisans kontrolleri (gerekliyse)
- 3) Adayın soruları için zaman ayırma,
- 4) Takip edilecek uçuş usulleri, (operatör el kitapları)
- 5) Hava tahminleri,
- 6) Tip Yetkisi kontrol pilotu ve adayın yetki ve sorumlulukları,
- 7) Aday tarafından belirlenmiş hedefler,
- 8) Benzetlenmiş meteorolojik farazyeler (buzlanma, bulut tavanı v.b)
- 9) İcra edilecek manevralar,
- 10) Mutabık kalınan sürat ve diğer kullanılacak parametreler (varyo,yatış açısı v.b.)
- 11) Telsiz kullanımı,
- 12) Emercensi durumda hareket tarzları,
- 13) Uçuştaki idari usuller (uçuş planının verilmesi v.b.),

d) Tip yetkisi kontrol pilotu aday (TRE), tip intibakı yapan pilot ile gerekli seviyede diyalogu devam ettirir. Aşağıdaki hususlar TRE aday tarafından takip edilmelidir;

1) Kontrolün çok pilotlu bir uçak veya simülatörde tip yetkisi kontrol pilotunun nezaretinde yapılması,

2) Adaya hassas talimatların verilmesi,

3) Emniyetli uçuş sorumluluğu,

4) Gerekli olduğunda tip yetkisi kontrol pilotu tarafından müdahale,

5) Göstergelerin kullanımı,

6) ATC ile devamlı irtibat ve niyeti kolay anlatan ifadeler,

7) Adayın, olay-cereyan tarzını doğru uygulamasını sağlamak,

8) Açık ve anlaşılır notlar tutmak,

e) Değerlendirme; Tip yetkisi kontrol pilotu (TRE) adayı için, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce onaylı kontrol formu (proficiency check form) kullanılmalı ve aşağıdaki hususlara dikkat edilmelidir;

1) Adayın sorularının alınması,

2) Başarısız olan kısımların ve kontrol sonuçlarının bildirilmesi,

3) Başarısızlığın nedenlerinin açıklanması,

f) Uçuş sonu brifingi;

TRE adayı, kontrol esnasında kendisini gözlemleyen kontrol pilotuna, kontrole aldığı pilot ile adil, anlaşılır ve verimli bir uçuş sonu brifingi yaptığını da göstermelidir. Arkadaşça ve kurallar içerisinde bir ortamı yaratacak denge kurulmalıdır. Aşağıdaki hususlar TRE adayı pilot ile konuşulmalıdır ;

1) Hatalardan nasıl kaçınılacağı veya düzeltileceğine dair tavsiyeler,

2) Not edilen diğer eleştiri notlarının izahı,

3) Yardımcı olacağı düşünülen herhangi bir tavsiye,

Sınıf Yetkisi Kontrol Pilotu (Class Rating Examiner CRE)

Madde 21 – Sınıf Yetkisi Kontrol Pilotu, tek pilotlu uçaklar için sınıf/tip yetkisi yetenek testlerini (skill tests) yapabilir.

Tek pilotlu uçak sınıf / tip yetkilerinin yenilenmesi veya sürelerinin uzatılması ve aletli uçuş yetkilerinin uzatılması için gerekli yeterlilik kontrollerini yapabilir.

Sınıf yetkisi kontrol pilotları, en az ticari pilot lisansına sahip olmalı ve asgari 500 saat uçuşu olmalıdır.

Aletli Uçuş Yetkisi Kontrol Pilotu (Instrument Rating Examiner IRE)

Madde 22- Aletli uçuş yetkisi kontrol pilotu, aletli uçuş yetkisi yetenek testlerini (skill tests) ve aletli uçuş yetkisinin yenilenmesi veya süresinin uzatılması için gerekli yeterlilik kontrollerini yapar.

Kontrol pilotunun en az 2000 saat uçak uçuşu olmalı; bu uçuşun, 250 saati aletli uçuş öğretmenliği olmak üzere en az 450 saat aletli uçuş kurallarına göre yapılmış uçuşu olmalıdır.

Sentetik Uçuş (Simülator) Kontrol Pilotu (Synthetic Flight Examiner-SFE)

Madde 23 - Sentetik Uçuş Kontrol Pilotu, çok pilotlu uçak simülatoründe tip intibak eğitimi ve aletli uçuş yetkisi ve yenilenmesi için gerekli yetenek testi ve yeterlilik kontrollerini yapabilir.

Sentetik uçuş kontrol pilotunun, ATPL sertifikasına sahip olması, en az 1500 saat çok pilotlu uçak uçuşu olması ve sentetik uçuş öğretmenliği (SFI) yetkisinin olması gereklidir.

Uçuş Öğretmenliği Kontrol Pilotu (Flight Instructor Examiner FIE):

Madde 24- Uçuş öğretmenliği kontrol pilotu, uçuş öğretmeni (FI) yetkisi yetenek testi (skill test) veya yenilenmesi için gerekli yeterlilik kontrollerini (proficiency check) yapar.

Uçuş öğretmenliği kontrol pilotunun, en az 2000 saat uçak uçuşu olması, kontrol pilotu eğitimini almış olması ve uçuş öğretmenliği kursunda, uçuş öğretmeni (FI) adaylarına 100 saat uçuş eğitimi vermiş olması gerekir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Sorumluluklar, Aykırı Davranışlar, İdari Yaptırımlar ve Son Hükümler

Sorumluluklar

Madde 25- Bu talimatta belirtilen hususların uygulanmasından, uçuş eğitim organizasyonları, havacılık işletmeleri, işletme yönetiminden sorumlu genel müdür, uçuş işletme müdürü, eğitim müdürü, kontrol pilotları ve aday kontrol pilotları Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne karşı sorumludur.

Aykırı Davranışlar ve İdari Yaptırımlar

Madde 26- Bu talimat hükümlerine aykırı davranışlarda bulunan uçuş eğitim organizasyonları, havacılık işletmeleri ile ilgili yönetici personel ve kontrol pilotları hakkında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından gerekli uyarılar yapılır. Buna göre;

a) SHGM tarafından kusurlu görülen uçuş eğitim organizasyonuna, gerekli düzeltici uyarıda bulunulur. SHGM' nin uyarmasına rağmen kusurun devamı ve/veya talimat hükümlerine aykırı hususların tekrarı halinde, eğitim yetkisi 30 güne kadar askıya alınır. Bir yıl içerisinde üçüncü kez kusurun devamı ve/veya talimat hükümlerine aykırı hususların tekrarı halinde eğitim yetkisi iptal edilir.

b) Yönetimden SHGM' ne karşı sorumlu genel müdür, uçuş işletme müdürü, eğitim müdürü olan yöneticiler, kusurlu görülürse yazılı olarak ihtar edilir. Kusurun devamı ve/veya talimat hükümlerine aykırı hususların tekrarı halinde ilgili yöneticilerin yetkileri, tespit edilen kusur derecesine göre belli bir süre veya tamamen iptal edilir.

c) SHGM tarafından kontrol pilotu/aday kontrol pilotu kusurlu görülürse, yazılı olarak ihtar edilir. Kusurun devamı ve/veya talimat hükümlerine aykırı hususların tekrarı halinde, ilgili şahsın yetkisi kusur derecesine göre bir yıla kadar askıya alınır. Üç yıl içerisinde üçüncü kez kusurun devamı ve/veya talimat hükümlerine aykırı hususların tekrarı halinde ise ilgili şahsın kontrol pilotluğu yetkisi tamamen iptal edilir.

Son Hükümler

Yürürlük

Madde 27- Bu talimat, yayımlandığı tarihte yürürlüğe girer ve daha önce bu konuda yayınlanan ilgili tüm genelge ve talimatlar yürürlükten kalkar.

Yürütme

Madde 28- Bu talimat hükümleri Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürü tarafından yürütülür.