

II

(Yasama dışı tasarruflar)

REGÜLASYONLAR

Avrupa Parlamentosu ve Konsey'inin 216/2008 (EC) sayılı Regülasyonu uyarınca sivil havacılık uçuş ekiplerine yönelik teknik gereklilikleri ve idari usulleri belirleyen 3 Kasım 2011 tarihli ve 1178/2011 (EU) sayılı KOMİSYON REGÜLASYONU

(EEA ilişkili metin)

AVRUPA KOMİSYONU,

Avrupa Birliği'nin İşleyişine Dair Antlaşma'yı göz önüne alarak,

Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin, sivil havacılık alanındaki ortak kurallara ilişkin ve Avrupa Havacılık Emniyet Ajansı'nı tesis eden 20 Şubat 2008 tarihli ve 216/2008 (EC) sayılı Regülasyonu'nu ve ilga eden 91/670/EEC sayılı Konsey Direktifi'ni, 1592/2002 (EC) sayılı Regülasyonu ve 2004/36/EC ⁽¹⁾ sayılı Direktifi ve bilhassa, söz konusu Direktifin 7(6), 8(5) ve 10(5) sayılı Maddelerini göz önüne alarak,

Aşağıdaki hususlar hasebiyle:

- (1) 216/2008 (EC) sayılı Regülasyon Avrupa genelinde, yeknesaklığı da sağlamak suretiyle sivil havacılık emniyetinin yüksek bir düzeye ulaştırılmasını ve bu düzeyin korunmasını amaçlamaktadır. Mezkur Regülasyon'da, bu amaca ve sivil havacılık emniyetine ilişkin diğer hedeflere ulaşabilmek için alınması gereken tedbirler de açıklanmaktadır.
- (2) Belirli hava araçlarının işletiminde görev alan pilotlar ile bu pilotların eğitiminde, teste tabi tutulmasında veya kontrol edilmesinde yer alan uçuş simülasyonu eğitim cihazları, kişiler ve kuruluşlar 216/2008 (EC) sayılı Regülasyon'un Annex III sayılı ekinde yer verilen, konu ile ilgili temel gerekliliklere uymak zorundadırlar. Mezkur Regülasyon uyarınca gerek pilotların gerekse bu pilotların eğitiminde görev alan kişilerin ve kuruluşların, temel gerekliliklere uygunluklarının tespit edilmesine müteakiben sertifikalandırılmaları gerekmektedir.
- (3) Benzer şekilde, pilotlara birer sağlık sertifikası verilmelidir ve pilotların sağlık yönünden uygun olup olmadıklarının değerlendirilmesinden sorumlu olan uçuş tabipleri de, konu ile ilgili temel gerekliliklere uygunluklarının tespit edilmesine müteakiben sertifikalandırılmalıdır. Ancak 216/2008 (EC) sayılı Regülasyon, ulusal kanunda cevaz verildiği hallerde, pratisyen hekimlerin de belirli koşullar altında uçuş tabibi olarak görev yapabilmelerini öngörmektedir.
- (4) Belirli hava araçlarının işletiminde görev alan kabin ekibi 216/2008 (EC) sayılı Regülasyon'un Annex IV. sayılı ekinde yer verilen konu ile ilgili temel gerekliliklere uymak zorundadır. Mezkur Regülasyon uyarınca, uçuş emniyetine ilişkin olarak kendilerine verilen görevleri emniyetli bir şekilde yerine getirebilmelerini sağlamak amacı ile, kabin ekibinin sağlık yönünden uçuşa uygun olup olmadığı periyodik olarak değerlendirilmelidir. Bu görevlilerin sağlık yönünden uçuşa uygunluğu, havacılık tıbbi alanındaki en iyi uygulamalara dayanan, usulüne uygun bir şekilde gerçekleştirilmiş bir tıbbi muayene marifeti ile tevsik edilmelidir.
- (5) 216/2008 (EC) sayılı Regülasyon Komisyon'un, pilotlar ile pilotların eğitiminde, teste tabi tutulmasında ve kontrol edilmesinde görev alan kişilerin sertifikasyonuna, kabin ekibi üyelerinin tasdikine ve sağlık yönünden uygunluklarının değerlendirilmesine ilişkin şartların belirlenmesi amacı ile gerekli uygulama kurallarını yürürlüğe koymasını gerektirmektedir.
- (6) Faaliyetlerini uyumlaştırılmış koşullarda sürdürebilmelerine olanak sağlayabilmek amacı ile, ulusal pilot lisanslarının ve ulusal uçuş mühendisi lisanslarının pilot lisanslarına dönüştürülmesine yönelik gereklilikler ve usuller belirlenmelidir; uçuş testi vasıflarının da işbu Regülasyon hükümlerine uygun bir şekilde dönüştürülmesi gerekmektedir.
- (7) Üye Devletlerin 216/2008 (EC) sayılı Regülasyon'da belirtilen düzeye muadil düzeyde emniyetin sağlanmasını garanti eden üçüncü ölkeler tarafından tanzim edilen lisansları kabul etmelerine imkan sağlanmalıdır; Üçüncü ölkeler tarafından tanzim edilen lisansların kabulüne ilişkin koşullar belirlenmelidir.
- (8) İşbu Regülasyon'un uygulanmaya başlanacağı tarihten önce başlamış olan eğitim faaliyetlerinin pilot lisansı alınmasında dikkate alınmasına olanak sağlamak amacı ile, halihazırda tamamlanmış olan eğitim faaliyetlerinin tanınması için gerekli olan koşullar ile askeri lisansların tanınması için gerekli olan koşullar da belirlenmelidir.
- (9) Yeni düzenleyici çerçeveye uyum sağlanması konusunda havacılık sektörüne ve Üye Devlet idarelerine yeterli zamanın sağlanması gerekmektedir, ayrıca, 'JAR' kapsamında yer almayan belirli tiplerdeki pilot lisanslarının ve sağlık sertifikalarının tanzim edilmesi ve belirli koşullar altında, işbu Regülasyonun yürürlüğe girmesi öncesinde tanzim edilmiş olan lisansların ve sertifikaların ve gerçekleştirilen uçuş sağlık muayenelerinin geçerliliğinin tanınması için Üye Devletlere yeterli zamanın sağlanması gerekmektedir.

¹ OJ L 79, 19.3.2008, s.1

- (10) Sivil havacılıkta çeşitli fonksiyonların yerine getirilmesine ilişkin olarak personel lisanslarının karşılıklı kabulüne ilişkin ¹16 Aralık 1991 tarihli ve 91/670/EEC sayılı Konsey Direktifi 216/2008 (EC) sayılı Regülasyon'un 69(2) sayılı maddesi uyarınca ilga edilmiştir. İşbu Regülasyon'da öngörülen tedbirler müteakabil tedbir olarak değerlendirilmektedir.
- (11) Avrupa Birliğinde geçiş sürecinin pürüzsüz bir şekilde gerçekleştirilmesine ve yeknesaklığı da temin etmek suretiyle sivil havacılık emniyetinin yüksek bir düzeye ulaştırılmasına imkan tanıyabilmek için uygulama tedbirlerinin, en iyi uygulamalar ile pilot eğitimi ve uçuş ekibinin sağlık yönünden uçuşa uygun olup olmadığının değerlendirilmesi de dahil olmak üzere en son teknolojiden yararlanması gerekmektedir. Dolayısıyla Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) ile Ortak Havacılık Otoriteleri tarafından 30 Haziran 2009 tarihi öncesinde kabul edilmiş teknik gereklilikler ile idari usullerin yanı sıra belirli bir ulusal uygulamaya ilişkin olarak halihazırda yürürlükte bulunan mevzuat da dikkate alınmalıdır.
- (12) Ajans uygulama kuralları taslağını hazırlayarak 216/2008 (EC) sayılı Regülasyonun 19(1) sayılı maddesi doğrultusunda görüş olarak Komisyon'a sunmuştur.
- (13) İşbu Regülasyon kapsamında ortaya konmakta olan tedbirler, 216/2008 (EC) sayılı Regülasyon'un 65.Maddesinde tesis edilen Komitenin görüşüne uygundur.

AŞAĞIDAKİ REGÜLASYONU KABUL ETMİŞ BULUNMAKTADIR:

Madde 1

Konu

İşbu Regülasyon'da aşağıda yer verilen konulara ilişkin ayrıntılı kurallar belirlenmektedir:

- (1) pilot lisanslarına yönelik farklı yetkiler, lisansların tanzimine, muhafazasına, tadiline, sınırlandırılmasına, askıya alınmasına veya iptaline ilişkin koşullar, lisans sahiplerinin imtiyazları ve sorumlulukları, mevcut ulusal pilot lisanslarının ve ulusal uçuş mühendisi lisanslarının pilot lisanslarına dönüştürülmesine ilişkin koşullar ve üçüncü ülkeler tarafından tanzim edilmiş lisansların kabulüne ilişkin koşullar;
- (2) uçuş eğitimlerinin ya da uçuş simülasyonu eğitimlerinin verilmesinden ve pilotların becerilerinin değerlendirilmesinden sorumlu olan kişilerin sertifikasyonu;
- (3) pilotlar için farklı sağlık sertifikaları, sağlık sertifikalarının tanzimine, muhafazasına, tadiline, sınırlandırılmasına, askıya alınmasına veya iptaline ilişkin koşullar, sağlık sertifikası sahiplerinin imtiyazları ve sorumlulukları, ulusal sağlık sertifikalarının genel olarak kabul gören sağlık sertifikalarına dönüştürülmesine ilişkin koşullar;
- (4) uçuş tabiplerinin sertifikasyonu ve pratisyen hekimlerin hangi koşullar altında uçuş tabibi olarak görevlendirilebilecekleri;
- (5) kabin ekibinin periyodik olarak uçuş sağlık muayenesine tabi tutulması ve bu muayenenin gerçekleştirilmesinden sorumlu olan kişilerin sahip olmaları gereken nitelikler.

Madde 2

Tanımlar

İşbu Regülasyon'da:

- (1) 'Part-FCL lisansı': Annex I'de belirtilen gerekliliklere uygun uçuş ekibi lisansı;
- (2) 'JAR': Ortak Havacılık Otoriteleri tarafından 30 Haziran 2009 tarihi itibariyle yürürlüğe konulan ortak havacılık gereklilikleri;
- (3) 'Hafif hava aracı pilot lisansı (LAPL)': 216/2008 (EC) sayılı Regülasyonun 7. Maddesinde atıfta bulunulan sportif pilot lisansı;
- (4) 'JAR uyumlu lisans'; JAR'ı uygulayan herhangi bir Üye Devlet tarafından JAR'ı ve ilgili usulleri yansıtan ulusal mevzuatına uygun bir şekilde tanzim veya kabul edilen ve söz konusu JAR ile ilgili olarak Ortak Havacılık Otoritelerinin sistemi dahilinde karşılıklı olarak tanınması tavsiye edilen pilot lisansı ve bu pilot lisansı ile bağlantılı olarak tanınan yetkiler, sertifikalar, yetkilendirmeler ve/veya nitelikler;
- (5) 'JAR uyumlu olmayan lisans': Herhangi bir Üye Devlet tarafından ulusal mevzuatına uygun bir şekilde tanzim veya kabul edilen ve JAR ile ilgili olarak karşılıklı olarak tanınması tavsiye edilmiş olmayan pilot lisansı;
- (6) 'Kredi': Önceki tecrübelerin veya niteliklerin tanınması;
- (7) 'Kredi Raporu': Önceki tecrübelerin veya niteliklerin tanınması için dayanak oluşturan rapor;
- (8) 'Dönüştürme raporu': Herhangi bir lisansın Part-FCL lisansına dönüştürülmesine dayanak oluşturan rapor;
- (9) 'JAR uyumlu pilot sağlık sertifikası ve uçuş tabibi sertifikası': JAR'ı uygulayan herhangi bir Üye Devlet tarafından JAR'ı ve ilgili usulleri yansıtan ulusal mevzuatına uygun bir şekilde tanzim veya kabul edilen ve JAR ile ilgili olarak Ortak Havacılık Otoritelerinin sistemi içerisinde karşılıklı olarak tanınması tavsiye edilen sertifikaya;

¹ OJ L 373, 31.12.1991, s.21.

- (10) 'JAR uyumlu olmayan pilot sağlık sertifikası ve uçuş tabibi sertifikası': Herhangi bir Üye Devlet tarafından ulusal mevzuatına uygun bir şekilde tanzim veya kabul edilen ve JAR ile ilgili olarak karşılıklı olarak tanınması tavsiye edilmiş olmayan sertifika anlamını taşıyacaktır.

Madde 3

Pilotların lisanslandırılması ve sağlık sertifikasyonu

İşbu Regülasyon'un 7. Maddesi hükümleri saklı kalmak kaydıyla, 216/2008 (EC) sayılı Regülasyon'un 4(1)(b) ve (c) bentleri ile 4(5) sayılı fıkrasında atıfta bulunulan hava araçlarının pilotları işbu Regülasyon'un Annex IV sayılı ekinde yer verilen teknik gerekliliklere ve idari usullere uymak zorundadırlar.

Madde 4

Mevcut ulusal pilot lisansları

- Herhangi bir Üye Devlet tarafından 8 Nisan 2012 tarihinden önce tanzim veya kabul edilen JAR uyumlu lisanslar işbu Regülasyon'a uygun bir şekilde tanzim edilmiş olarak addedilecektir. Üye Devletlerin bu lisansları en geç 8 Nisan 2017 tarihine kadar Part-ARA 'da öngörülen formata uygun lisanslar ile değiştirmeleri gerekmektedir.
- Herhangi bir Üye Devlet tarafından işbu Regülasyon'un uygulanmaya başlanacağı tarihten önce tanzim veya kabul edilen JAR uyumlu olmayan lisanslar ve bu lisanslar ile bağlantılı olarak tanınan yetkiler, sertifikalar, yetkilendirmeler ve/veya nitelikler söz konusu lisansı tanzim eden Üye Devlet tarafından Part-FCL lisanslarına dönüştürülecektir.
- JAR uyumlu olmayan lisanslar ise:
 - Annex II hükümleri doğrultusunda; veya
 - dönüştürme raporunda yer verilen unsurlar doğrultusunda Part-FCL lisanslarına ve bu lisanslarla bağlantılı yetkilere ya da sertifikalara dönüştürülecektir.
- Dönüştürme raporu:
 - pilot lisansını tanzim eden Üye Devlet tarafından Avrupa Havacılık Emniyet Ajansı (Ajans) ile istişare içerisinde düzenlenecektir;
 - söz konusu pilot lisanslarının tanzimine dayanak oluşturan ulusal gerekliliklere ilişkin bir açıklama içerecektir;
 - pilotlara sağlanan imtiyazların kapsamına ilişkin bir açıklama içerecektir;
 - kredinin Annex I sayılı ekte öngörülen gerekliliklerin hangileri ile ilgili olarak verileceğine ilişkin bir açıklama içerecektir;
 - Part-FCL lisanslarında belirtilmesi gereken sınırlamaları ve bu sınırlamaların kaldırılabilmesi için pilotun yerine getirmesi gereken gereklilikleri içerecektir.
- Dönüştürme raporu yukarıda 4. fıkranın (a) ila (e) bentlerinde belirtilen unsurların yerine getirildiğini tevsik edecek tüm dokümanların suretlerini ve ilgili ulusal gerekliliklerin ve usullerin suretlerini de içerecektir. Üye Devletler dönüştürme raporunu hazırlarken mümkün mertebe pilotların güncel faaliyetlerini sürdürmelerine olanak sağlamayı hedeflemelidirler.
- Yukarıda 1. ve 3. fıkralarda yer verilen hükümlere bakılmaksızın, sınıf yetkisi öğretmeni sertifikasına ya da kontrol pilotu lisansına ve tek pilotlu yüksek performanslı kompleks hava aracı imtiyazlarına sahip olan kişiler bu imtiyazların tek pilotlu uçaklar için tip intibak yetkisi öğretmeni sertifikasına ya da kontrol pilotu sertifikasına dönüştürülmesini sağlamalıdır.
- Üye Devletler aşağıda belirtilen koşullara tabi olmak kaydıyla, öğrenci pilotları, LAPL tanzimi için lüzum duyulan tüm gereklilikleri yerine getirinceye kadar, gözetim altında sınırlı imtiyazlar tatbik etmeleri konusunda yetkilendirebilecektir:
 - bu imtiyazların kendi ulusal toprakları ya da bu toprakların bir bölümü ile sınırlı olması;
 - bu imtiyazların mahdut bir coğrafi alan ve azami kalkış ağırlığı 2,000 kg'yi aşmayan pistonlu tek motorlu uçaklar ile sınırlandırılması ve yolcu taşımacılığını kapsamaması;
 - bu yetkilendirmelerin Üye Devlet tarafından gerçekleştirilen konsept emniyet risk değerlendirmesini müteakiben bir öğretmen tarafından yapılan bireysel emniyet risk değerlendirmesine dayanılarak verilmesi gerekmektedir;
 - Üye Devletin her 3 yılda bir Komisyon'a ve Ajansa periyodik olarak rapor sunması gerekmektedir.

Madde 5

Halihazırda mevcut olan ulusal pilot sağlık sertifikaları ve uçuş tabibi sertifikaları

- Herhangi bir Üye Devlet tarafından işbu Regülasyon'un uygulanmaya başlanacağı tarihten önce tanzim veya kabul edilen JAR uyumlu pilot sağlık sertifikaları ve uçuş tabibi sertifikaları işbu Regülasyon'a uygun bir şekilde tanzim edilmiş olarak addedilecektir.
- Üye Devletlerin pilot sağlık sertifikalarını ve uçuş tabibi sertifikalarını en geç 8 Nisan 2017 tarihine kadar Part-ARA 'da öngörülen formata uygun sertifikalar ile değiştirmeleri gerekmektedir.

3. Üye Devletler tarafından işbu Regülasyon'un uygulanmaya başlanacağı tarihten önce tanzim veya kabul edilen JAR uyumlu olmayan pilot sağlık sertifikaları ve uçuş tabibi sertifikaları bir sonraki temdit tarihine kadar veya en geç 8 Nisan 2017 tarihine kadar yürürlükte kalacaktır.
4. Yukarıda 1. ve 2. fıkralarda atıfta bulunulan sertifikaların temdidini Annex IV hükümlerine uygun bir şekilde gerçekleştirilecektir.

*Madde 6***Uçuş testi niteliklerinin dönüştürülmesi**

1. İşbu Regülasyonun uygulanmaya başlanacağı tarihten önce 1702/2003 (EC) ¹ sayılı Komisyon Regülasyon'unun Ek'inde tanımlandığı şekliyle kategori 1 ve 2 uçuş testlerini gerçekleştirmiş olan ya da uçuş testi pilotlarına eğitim vermiş olan pilotların uçuş testi niteliklerinin işbu Regülasyonun Annex I Ek'ine uygun bir şekilde uçuş testi yetkisine, duruma bağlı olarak da, uygulanabildiği yerlerde, uçuş testi niteliklerini tanzim eden Üye Devlet tarafından uçuş testi öğretmeni sertifikasına dönüştürülmelerini sağlamaları gerekmektedir.
2. Bu dönüştürme işlemi yukarıda 4(4) ve (5) sayılı fıkralarda öngörülen gerekliliklere uygun bir şekilde düzenlenmiş dönüştürme raporunun unsurları doğrultusunda gerçekleştirilmelidir.

*Madde 7***Halihazırda mevcut olan ulusal uçuş mühendisi lisansları**

1. Chicago Anlaşmasının Annex 1 sayılı ekine uygun bir şekilde tanzim edilmiş uçuş mühendisi lisanslarının Part-FCL lisanslarına dönüştürülebilmeleri için, bu lisansa sahip olan kişilerin söz konusu lisansı düzenlemiş olan Üye Devlete başvurmaları gerekmektedir.
2. Uçuş mühendisi lisanslarına ilişkin dönüştürme işlemi yukarıda 4(4) ve (5) sayılı fıkralarda öngörülen gerekliliklere uygun bir şekilde düzenlenmiş bir dönüştürme raporu doğrultusunda gerçekleştirilmelidir.
3. Uçaklara yönelik havayolu nakliye pilotu lisansı (ATPL) için yapılacak müracaatlarda Annex I'in FCL.510.A(c)(2) sayılı bendi hükümlerine uyulması gerekmektedir.

*Madde 8***Üçüncü ülkelerden lisans kabulüne ilişkin şartlar**

1. 216/2008 (EC) sayılı Regülasyonun 12. Maddesi hükümleri saklı kalmak kaydıyla ve Avrupa Birliği ile söz konusu üçüncü ülke arasında pilotların lisanslandırılmasına yönelik olarak herhangi bir anlaşmanın imzalanmamış olduğu durumlarda, Üye Devletler işbu Regülasyon'un Annex III sayılı eki hükümleri uyarınca, üçüncü ülkeler tarafından veya üçüncü ülkeler adına düzenlenmiş üçüncü ülke lisanslarını ve ilgili sağlık sertifikalarını kabul edebileceklerdir.
2. Part-FCL lisansı için müracaatta bulunan ve halihazırda üçüncü bir ülke tarafından, en azından Chicago Anlaşmasının Annex 1 sayılı ekine uygun bir şekilde tanzim edilmiş muadil bir lisansa, yetkiye ya da sertifikaya sahip olan kişilerin işbu Regülasyon'un Annex I ekinde öngörülen tüm gerekliliklere uymaları gerekmektedir ancak kursun süresine, ders sayısına ve eğitimde geçen saatlere ilişkin gerekliliklerin hafifletilmesi mümkün olabilecektir.
3. Müracaat sahibine verilecek kredi, onaylı bir eğitim kuruluğu tarafından verilecek tavsiye doğrultusunda, ilgili pilotun müracaatta bulunduğu Üye Devlet tarafından kararlaştırılacaktır.
4. Chicago Anlaşmasının Annex 1 eki hükümleri doğrultusunda üçüncü bir ülke tarafından veya üçüncü bir ülke adına tanzim edilmiş bir ATPL'ye sahip olan ve işbu Regülasyon'da Annex I Subpart (Alt Bölüm) F'de ilgili hava aracı kategorisinde ATPL tanzimi için belirtilen tecrübe gerekliliklerini yerine getiren kişilere, üçüncü ülke lisansının ATPL yetenek testinde kullanılacak hava aracına yönelik geçerli bir tip intibak yetkisini içermesi koşuluyla, teorik bilgi sınavları ile yetenek testlerine tabi tutulmadan önce bir eğitim kursuna devam edilmesi gerekliliğine ilişkin olarak tam kredi verilebilecektir.
5. Üçüncü bir ülke tarafından tespit edilen yetkilerin verilebilmesi için öngörülen gereklilikleri yerine getiren Part-FCL lisansı sahiplerine, uçak veya helikopter tip intibak yetkisi verilebilecektir. Bu yetkiler söz konusu üçüncü ülkede tescil edilmiş hava araçları ile sınırlı olacaktır. Pilot Annex III ekinin C.1 fıkrasında öngörülen gereklilikleri yerine getirdiğinde bu sınırlama kaldırılabilir.

*Madde 9***İşbu Regülasyon'un uygulanmaya başlanacağı tarihten önce başlamış olan eğitimlere ilişkin kredi**

1. Annex I eki uyarınca tanzim edilecek Part-FCL lisansları ile ilgili olarak, işbu Regülasyon'un uygulanmaya başlanacağı tarihten önce Ortak Havacılık Otoriteleri tarafından öngörülen gereklilikler doğrultusunda, bir Üye Devletin düzenleyici gözetimi kapsamında başlamış olan ve JAR ile ilgili olarak Ortak Havacılık Otoritelerinin sistemi içerisinde karşılıklı olarak tanınması tavsiye edilen eğitimlere, bu eğitimlerin ve testlerin en geç 8 Nisan 2016 tarihine kadar tamamlanması koşuluyla, tam kredi verilecektir.

¹ OJ L 243, 27.9.2003, s.6.

2. İşbu Regülasyon'un uygulanmaya başlanacağı tarihten önce Chicago Anlaşmasının Annex 1 eki doğrultusunda başlamış olan eğitimlere, Üye Devletin Ajans ile istişare etmek suretiyle düzenlediği kredi raporuna dayanarak Part-FCL lisansları tanzim edilmesini sağlamak amacı ile kredi verilecektir.
3. Kredi raporunda eğitimin kapsamı açıklanmalı, Part-FCL lisanslarının hangi gerekliliklerine yönelik olarak kredi verildiği ve duruma bağlı olarak uygun ol görüldüğü durumlarda müracaat sahiplerinin Part-FCL lisansı alabilmek için hangi gereklilikleri yerine getirmeleri gerektiği belirtilmelidir. Kredi raporunun eğitimin kapsamını ve hangi ulusal regülasyonlara ve usullere dayanılarak başlatıldığını tevsik etmek için gerekli olan tüm dokümanların suretlerini de içermelidir.

Madde 10

Askeri hizmet sırasında alınan pilot lisanslarına ilişkin kredi

1. Askeri uçuş ekibi lisansına sahip olan kişiler Part-FCL lisansı alabilmek için hizmet vermiş oldukları Üye Devlete başvuracaklardır.
2. Askeri hizmette kazanılan bilgi, tecrübe ve beceri, Üye Devletin Ajans ile istişare etmek suretiyle düzenlediği kredi raporunun unsurlarına uygun bir şekilde, Annex I ekinin ilgili gerekliliklerinin yerine getirilmesi bağlamında kredilendirilecektir.
3. Kredi raporu:
 - (a) askeri lisansların, yetkilerin, yetkilendirmelerin ve/veya niteliklerin tanzimine dayanak oluşturan ulusal gerekliliklere ilişkin bir açıklama içerecektir;
 - (b) pilotlara sağlanan imtiyazların kapsamına ilişkin bir açıklama içerecektir;
 - (c) kredinin Annex I sayılı ekte öngörülen gerekliliklerin hangileri ile ilgili olarak verileceğine ilişkin bir açıklama içerecektir;
 - (d) Part-FCL lisanslarında belirtilmesi gereken sınırlamaları ve bu sınırlamaların kaldırılabilmesi için pilotun yerine getirmesi gereken gereklilikleri içerecektir.
 - (e) yukarıda belirtilen unsurların yerine getirildiğini tevsik edecek tüm dokümanların suretlerini ve ilgili ulusal gerekliliklerin ve usullerin suretlerini de içerecektir

Madde 11

Kabin ekibinin tıbbi uygunluğu

1. 216/2008 (EC) sayılı Regülasyon'un 4(1)(b) ve (c) bentlerinde atıfta bulunulan hava araçlarının işletminde görev alan kabin ekibi üyeleri işbu Regülasyon'un Annex IV sayılı ekinde yer verilen teknik gerekliliklere ve idari usullere uymak zorundadırlar.
2. Kabin ekibi üyelerine yönelik olarak 3922/91 (EEC) sayılı Konsey Regülasyon'una ¹ uygun bir şekilde gerçekleştirilen ve işbu Regülasyonun uygulanmaya başlanacağı tarih itibariyle geçerli olan sağlık değerlendirmeleri veya muayeneleri aşağıda belirtilen tarihlerden hangisi daha önce gerçekleşirse o tarihe kadar geçerli sayılacaklardır:
 - (a) yetkili otorite tarafından 3922/91 (EEC) sayılı Regülasyon uyarınca belirlenmiş olan geçerlilik süresinin sona ereceği tarih; ya da
 - (b) Annex IV. ekinin MED.C.005 sayılı bendinde öngörülen geçerlilik süresinin sona ereceği tarih.

Geçerlilik süresi en son sağlık değerlendirmesinin ya da muayenesinin gerçekleştirildiği tarihten itibaren başlayacaktır.

Geçerlilik süresinin sona erdiği tarihten sonra gerçekleştirilecek sağlık muayeneleri Annex IV ekine uygun bir şekilde yapılacaktır.

Madde 12

Yürürlük ve uygulama

1. İşbu Regülasyon, Avrupa Birliği'nin Resmi Gazetesinde yayınlandığı tarihten 20 gün sonra yürürlüğe girecektir.

İşbu Regülasyon'un uygulanmasına 8 Nisan 2012 tarihinden itibaren başlanacaktır.

2. 1. Fıkraya istisna teşkil etmek üzere Üye Devletler Annex I sayılı ekin aşağıda belirtilen hükümlerini 8 Nisan 2015 tarihine kadar uygulamama kararı alabileceklerdir:
 - (a) dikey kalkışlı (powered-lift) hava araçlarına, hava gemilerine, balonlara ve planörlere ilişkin hükümler;
 - (b) Subpart (Alt Bölüm) B hükümleri;
 - (c) FCL.800, FCL.805, FCL.815 ve FCL.820 sayılı Maddelerin hükümleri;
 - (d) Helikopterler bağlamında Subpart J'nin 8. Maddesi hükümleri;

¹ OJ L 373, 31.12.1991, p.4.

- (e) Subpart J'nin 10. ve 11. Maddelerinin hükümleri.
3. 1. Fıkraya istisna teşkil etmek üzere Üye Devletler tanzim etmiş oldukları JAR uyumlu olmayan uçak ve helikopter lisanslarını 8 Nisan 2014 tarihine kadar dönüştürme kararı alabileceklerdir.
 4. 1. fıkraya istisna teşkil etmek üzere Üye Devletler işbu Regülasyon'un hükümlerini 216/2008 (EC) sayılı Regülasyon'un 4(1)(b) veya (c) sayılı bentlerinde belirtilen hava araçlarını gayri ticari maksatlarla işleten üçüncü ülkeler tarafından tanzim edilen lisanslara ve bu lisanslarla bağlantılı sağlık sertifikalarına sahip olan pilotlar için 8 Nisan 2014 tarihine kadar uygulamama kararı alabileceklerdir.
 5. 1. Fıkraya istisna teşkil etmek üzere Üye Devletler Annex IV sayılı ekin Subpart B'sinin 3. maddesi hükümlerini 8 Nisan 2015 tarihine kadar uygulamama kararı alabileceklerdir:
 6. 1. Fıkraya istisna teşkil etmek üzere Üye Devletler Annex IV sayılı ekin Subpart C'sinin hükümlerini 8 Nisan 2014 tarihine kadar uygulamama kararı alabileceklerdir:
 7. 2. veya 6. Paragrafların hükümlerinden istifade eden Üye Devletler durumu Komisyona ve Ajansa bildireceklerdir. Bu bildirimde istisnadan yararlanmak istemelerinin gerekçelerinin yanı sıra alınması öngörülen tedbirleri de içerecek şekilde uygulama programına ve takvimine de yer verilmelidir.

İşbu Regülasyon, tüm Üye Devletlerde bütünüyle bağlayıcı ve doğrudan geçerli olacaktır.

Brüksel'de, 3 Kasım 2011 tarihinde tanzim edilmiştir.

Komisyon adına

Başkan

José Manuel BARROSO

*EKI (ANNEX I)***(PART-FCL)**

ALT BÖLÜM (SUBPART) A

GENEL GEREKLİLİKLER**FCL.001 Yetkili otorite**

İşbu Bölüm bağlamında, müracaat sahibinin pilot lisanslarının veya pilot lisansları ile bağlantılı yetkilerin ya da sertifikaların düzenlenmesi için başvurduğu Üye Devlet tarafından tayin edilen otorite yetkili otorite olarak değerlendirilecektir.

FCL.005 Kapsam

İşbu Bölümde pilot lisanslarının ve bu pilot lisansları ile bağlantılı yetkilerin ve sertifikaların düzenlenmesine ilişkin gerekliliklerle bunların geçerliliğine ve kullanımına ilişkin koşullar açıklanmaktadır.

FCL.010 Tanımlar

İşbu Bölümde:

'Aerobatik uçuş' hava aracının durumunda ani bir değişiklik, anormal bir durum ya da anormal hızlanma gerektiren ve normal uçuş sırasında ya da aerobatik yetkisi dışındaki lisanslar ya da yetkiler için gerekli olmayan kasıtlı manevra anlamını taşıyacaktır.

'Uçak' havadan ağır, motor gücüyle seyreden, uçuş sırasında havanın kanatları üzerindeki dinamik reaksiyonundan destek alan, sabit kanatlı hava aracı anlamını taşıyacaktır.

'İkinci pilot ile uçurulması gereken uçak' uçuş el kitabında veya hava işletici sertifikasında belirtildiği üzere ikinci pilot ile uçurulması gereken bir uçak tipi anlamını taşıyacaktır.

'Hava aracı', atmosferde, havanın dünyanın yüzeyine karşı olan reaksiyonları dışındaki hava reaksiyonlarından destek alabilen her nevi makine anlamını taşıyacaktır.

'Pilotluk' uçuş amaçlarını yerine getirmek üzere iyi muhakeme ve iyi geliştirilmiş bilgi, beceriler ve yaklaşımların tutarlı bir şekilde kullanımı anlamını taşıyacaktır.

'Hava gemisi' işbu Bölüm bağlamında balon tanımına giren havadan ağır hava gemileri hariç tutulmak kaydıyla, havadan hafif, motor gücüyle seyreden hava aracı anlamını taşıyacaktır.

'Balon', havadan hafif olan, gaz yardımıyla ya da bünyesine entegre ısıtıcı vasıtasıyla havada seyredebilen, motorsuz hava aracı anlamını taşıyacaktır. Sıcak-hava hava gemileri motorlu olmalarına rağmen işbu Bölüm bağlamında balon olarak değerlendirilmektedir.

'Temel Aletli Eğitim Araçları (BITD)' öğrenci pilotun bir uçak sınıfındaki görev yerini temsil eden yer bazlı bir eğitim cihazı anlamını taşıyacaktır. En azından aletli uçuşun usule ilişkin özelliklerine yönelik bir eğitim platformu sunmak amacı ile, ekran bazlı alet panellerinden ve yay yüklü uçuş kumandalarından faydalanabilmektedir.

'Hava aracı kategorisi' hava araçlarının, öngörülen temel özellikler doğrultusunda, uçak, dikey kalkışlı hava aracı, helikopter, hava gemisi, planör, serbest balon gibi kategorilere ayrılması anlamını taşıyacaktır.

'Uçak sınıfı' tip intibak yetkisi gerektirmeyen tek pilotlu uçakların sınıflandırılması anlamını taşıyacaktır.

'Balon sınıfı' balonların, havalanmalarını ve havada kalmalarını sağlayan mekanizmaların dikkate alınması suretiyle, sınıflandırılması anlamını taşıyacaktır

'Ticari hava taşımacılığı' belirli bir ücret karşılığında ya da hava aracının kiralanması suretiyle, yolcu, yük veya posta taşımacılığı yapılması anlamını taşıyacaktır.

'Yeterlilik' bir görevi öngörülen standartta icra etmek üzere gerekli olan beceri, bilgi ve yaklaşım kombinasyonu.

'Yeterlilik unsuru' limitlerini açık bir şekilde belirleyen tetikleyici bir olaya ve bir sonlandırma olayına sahip olan bir görevden ve gözlemlenebilir bir sonuçtan müteşekkil bir işlem anlamını taşıyacaktır.

'Yeterlilik birimi' bir dizi yeterlilik unsurundan oluşan belirli bir işlev anlamını taşıyacaktır.

'İkinci Pilot', hava aracında sadece lisans veya yetki için uçuş eğitimi almak amacıyla bulunan pilotlar hariç tutulmak kaydıyla, birden çok pilotu gerektiren bir hava aracında, sorumlu pilot olarak görev yapan pilot dışında görev yapan pilot anlamını taşıyacaktır.

'Seyrüsefer uçuşu' standart seyrüsefer usulleri kullanan, önceden planlanmış bir rotayı izleyen, bir kalkış ve bir varış yeri arasındaki uçuş anlamını taşıyacaktır.

'Uzun uçuşlarda yedek ikinci pilot', FL 200 üzerinde gerçekleştirilen ve birden çok pilotun yer aldığı operasyonlarda seyir esnasında ikinci pilotu dinlendirmek amacı ile ikinci pilotun görevlerini üstlenen pilot anlamını taşıyacaktır.

'Çift kumanda eğitim süresi' uygun şekilde yetkilendirilmiş bir öğretmenden uçuş eğitimi alan bir kişinin uçuş eğitimi esnasındaki uçuş süresi veya aletli yer süresi anlamını taşıyacaktır.

'Hata' uçuş ekibi tarafından yapılan, organizasyonel amaçlardan veya beklentilerden veya uçuş amaçlarından veya beklentilerinden sapmalara yol açan eylem veya eylemsizlik anlamını taşıyacaktır.

'Hata yönetimi' hataların tespit edilmesine ve hatalara, hataların sonuçlarını en aza indirgeyen veya ortadan kaldıran ve hata veya istenmedik hava aracı halleri olasılığını azaltan karşı tedbirler ile müdahale edilmesine ilişkin süreç anlamını taşıyacaktır.

'Tam Uçuş Simülatörü (FFS)' söz konusu hava aracını yer ve uçuş operasyonlarında yansıtmak üzere gerekli olan tüm teçhizat ve bilgisayar programlarının, kokpitten dışarının görünümünü sağlayan bir görsel sistemin teçhiz edilmiş olması dahil olmak üzere, spesifik bir tipte veya markada, modelde ve seride hava aracı kokpitinin tam boyutta birebir aynısı ve bir güç işaretine dayalı hareket sistemi anlamını taşıyacaktır.

Uçuş süresi:

uçaklar, motorlu gezi planörleri ve dikey kalkışlı hava araçları bağlamında, hava aracının kalkış yapmak amacıyla ilk hareketine başladığı andan, uçuşun sonunda tam olarak durduğu ana kadar geçen toplam süre;

helikopterler bağlamında, helikopterin rotor kanatlarının dönmeye başladığı andan itibaren uçuş sonunda tam olarak durduğu ve rotor kanatlarının durdurulduğu ana kadar geçen toplam süre;

hava gemileri bağlamında, hava gemisinin kalkış yapmak amacı ile direktten serbest bırakıldığı andan itibaren uçuş sonrasında tam olarak durduğu ve direğe bağlandığı ana kadar geçen toplam süre;

planörler bağlamında, planörün kalkış sürecinde pist koşusuna başladığı andan itibaren uçuş sonunda tam olarak durduğu ana kadar geçen toplam süre;

balonlar bağlamında, sepetin kalkış yapmak amacıyla yerden ayrıldığı andan, uçuşun sonunda tam olarak durduğu ana kadar geçen toplam süre anlamını taşıyacaktır.

'Aletli Uçuş Kuralları (IFR) kapsamındaki uçuş süresi' hava aracının Aletli uçuş kuralları doğrultusunda işletildiği uçuş süresinin tamamı anlamını taşıyacaktır.

'Uçuş Eğitim Cihazı (FTD)' söz konusu hava aracını, cihaza takılı olan sistemler ölçüsünde yer ve uçuş koşullarında yansıtmak üzere gerekli olan teçhizat ve bilgisayar yazılımı programlarının teçhiz edilmiş olması dahil olmak üzere, 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 taşıyacaktır. Helikopterlerde görsel sistemlerin gerekli olduğu FTD 2 ve 3 seviyesi dışında, güç işaretine dayalı hareket sistemine ya da görsel bir sisteme gerek duymamaktadır.

'Uçuş Seyrüsefer Prosedür 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 cihazı anlamını taşıyacaktır.

'Balon Grubu' balonların zarf büyüklüğüne ya da kapasitesine göre sınıflandırılması anlamını taşıyacaktır.

'Helikopter' uçuş sırasında büyük ölçüde, havanın, prensip olarak birbirine tamamen dik eksenlerde yer alan, bir ya da daha fazla sayıda motor tahrikli rotor üzerindeki reaksiyonlarıyla desteklenen, havadan ağır hava aracı anlamını taşıyacaktır.

'Aletli uçuş süresi' pilotun hava aracını sadece aletleri referans alarak uçurduğu süre anlamını taşıyacaktır.

'Aletli yer süresi' bir pilotun, uçuş simülasyonu eğitim cihazlarında (FSTD) benzetilmiş aletli uçuş şartlarında aldığı eğitim süresi anlamını taşıyacaktır.

'Aletli süre' aletli uçuş süresi veya aletli yer süresi anlamını taşıyacaktır:

'Çok pilotlu işletim':

uçaklar bağlamında, çok pilotlu ya da tek pilotlu uçaklarda, uçuş ekibi işbirliği kapsamında en az 2 pilotun gerektiği işletim;

helikopterler bağlamında, çok pilotlu helikopterlerde, uçuş ekibi işbirliği kapsamında en az 2 pilotun gerektiği işletim anlamını taşıyacaktır.

'Çoklu uçuş ekibi işbirliği (MCC)' uçuş ekibinin, sorumlu pilot idaresinde uyumlu bir işbirliği içerisinde takım olarak çalışması anlamını taşıyacaktır.

'Çok pilotlu hava aracı':

uçaklar bağlamında operasyonu en az iki pilotlu uçuş ekibini gerektirecek şekilde sertifikalandırılmış uçaklar; helikopterler, hava gemileri ve dikey kalkışlı hava araçları bağlamında uçuş el kitabında veya hava işletici sertifikası veya muadil bir doküman tarafından belirtildiği üzere ikinci pilot ile uçurulması gereken bir hava aracı tipi anlamını taşıyacaktır.

'Gece' akşam alaca karanlığın sonu ile sabah alaca karanlığın başlangıcı arasındaki veya Üye Devlet tarafından belirlenen ilgili otorite tarafından tanımlandığı üzere güneşin batışı ile gündoğumu arasındaki süre anlamını taşıyacaktır.

'Diğer eğitim cihazları (OTD)' uçuş simülatörleri, uçuş eğitim cihazları veya uçuş ve seyrüsefer prosedür eğitim cihazlarından başka, tam bir uçuş kokpit ortamının gerekli olmadığı bir eğitime imkan sağlayan eğitim yardımcı cihazları anlamını taşıyacaktır.

'Performans kriterleri' yeterlilik unsurunun gerekli görülen sonucuna ve gerekli performans seviyesine ulaşıp ulaşılmadığına hüküm vermek üzere kullanılan kriterlerin tanımı ve bu hususa ilişkin basit değerlendirme anlamını taşıyacaktır.

'Uçuştan sorumlu pilot (PIC)' uçuş sorumlusu olarak tayin edilen ve uçuşun emniyetli bir şekilde gerçekleştirilmesiyle görevlendirilen pilot anlamını taşıyacaktır.

'Gözetim altındaki sorumlu pilot (PICUS)' sorumlu pilotun gözetimi altında, bir sorumlu pilotun görev ve işlevlerini icra eden ikinci pilot anlamını taşıyacaktır.

'Dikey kalkışlı hava aracı' değişken geometrili rotorları ya da gövdesinde veya kanatlarında yer alan motorlar/ itici güç sağlayan aygıtlar vasıtasıyla dikey kalkış yapabilen ve havada ilerleyebilen/yükselebilen hava aracı anlamını taşıyacaktır.

'Motorlu planör' bir ya da daha fazla sayıda motorla donatılmış olan ve bu motorlar devre dışı bırakıldığında bir planörün özelliklerini sergileyen hava aracı anlamını taşıyacaktır:

'Hususi pilot' işbu Bölümde öngörülen eğitim veya sınav faaliyetleri dışında, ücret karşılığı yapılan uçuş operasyonlarında hava aracı kullanılmasını yasaklayan bir lisansa sahip olan pilot anlamını taşıyacaktır.

'Yeterlilik kontrolü' bir adayın yetkilerinin temdidini ya da yenilenmesi için, gerektiğinde sözlü sınavı da kapsayacak şekilde uçuş yeteneklerini sergilemesi anlamını taşıyacaktır.

'Yenileme (bir yetkinin veya sertifikanın yenilenmesi)' bir yetkinin veya sertifikanın geçerlilik süresinin sona ermesi sonucu, belirtilen gerekliliklerin yerine getirilmesine müteakiben, sözü edilen yetki veya onayın süresinin daha sonraki belirli bir periyoda kadar yeniden düzenlenmesi için yapılan idari işlem anlamını taşıyacaktır.

'Temdit (bir yetkinin veya sertifikanın temdidini) yetki/sertifika sahibine, öngörülen gerekliliklerin yerine getirilmesine müteakiben bir yetkinin veya onayın imtiyazlarını belirtilen bir süreliğine tatbik etmeye devam etme imkanı veren, bir yetkinin veya onayın geçerlilik süresi dahilinde yapılan idari işlem anlamını taşıyacaktır.

'Sektör' kalkış, ayrılış, 15 dakikadan az olmayan seyrüsefer, varış, yaklaşma ve iniş safhalarını kapsayan uçuş anlamını taşıyacaktır.

'Planör' uçuş sırasında havanın sabit kaldırma yüzeylerine karşı gösterdiği dinamik reaksiyon ile desteklenen, serbest uçuş sırasında herhangi bir motora bağımlı olmayan, havadan ağır hava aracı anlamını taşıyacaktır.

'Tek pilotlu hava aracı' operasyonu bir pilot tarafından yürütülecek şekilde sertifikalandırılmış hava araçları anlamını taşıyacaktır.

'Yetenek testi' bir adayın lisans veya yetki tanzimi için, sözlü sınavı da içerecek şekilde yeteneklerini sergilemesi anlamını taşıyacaktır.

'Yalnız uçuş süresi' bir öğrenci pilotun uçuş esnasında tek başına bir hava aracında bulunduğu uçuş süresi anlamını taşıyacaktır.

'Sorumlu öğrenci pilot (SPIC)' uçuş öğretmeninin, sorumlu pilot olarak hareket eden öğrenci pilotu sadece gözlemleyeceği ve hava aracının uçuşuna etki etmeyeceği veya hava aracının uçuşunu kontrol etmeyeceği uçuş süresi anlamını taşıyacaktır.

'Tehdit' uçuş ekibinin kontrolü dışında gelişen, operasyonel karmaşıklığı arttıran ve emniyetin muhafaza edilmesi için yönetilmesi gereken olaylar veya hatalar anlamını taşıyacaktır.

'Tehdit yönetimi' Tehditlerin tespit edilmesine ve tehditlere, tehditlerin sonuçlarını en aza indirgeyen veya ortadan kaldıran ve hata veya istenmedik hava aracı halleri olasılığını azaltan karşı tedbirler ile yanıt verilmesine ilişkin süreç anlamını taşıyacaktır.

'Motorlu Gezi Planörü (TMG)' bütünsel olarak takılmış geri çıkarılamaz bir motora ve geri çıkarılamaz bir pervaneye sahip olan spesifik bir sınıfa ait motorlu planör anlamını taşıyacaktır. Söz konusu hava aracı, kendi uçuş el kitabı doğrultusunda kendi gücü ile kalkış ve tırmanış yapabilir halde olacaktır.

'Hava aracı tipi' handling, uçuş karakteristikleri veya uçuş ekibi tamamlanmasında değişikliğe sebebiyet verecek modifikasyonlar hariç olmak üzere, tüm modifikasyonlar dahil olmak üzere aynı temel dizayna sahip tüm hava araçları

FCL.015 Lisans, yetki ve sertifika müracaatları

- (a) Pilot lisanslarının ve ilgili yetkilerin ve sertifikaların tanzimine, temdidine ya da yenilenmesine yönelik müracaatlar, yetkili otoriteye söz konusu otorite tarafından belirlenmiş şekil ve surette yapılacaktır. Bu müracaatlara, müracaat sahibinin ilgili lisansın ya da sertifikanın tanzimi, temdidini veya yenilenmesi için öngörülen gereklilikleri karşıladığını tevsik eden kanıtların yanı sıra işbu Bölümde ve Part-Medical'de öngörülen yetkiler veya onaylar da eklenecektir.
- (b) Herhangi bir lisansın, yetkinin ya da sertifikanın sağladığı imtiyazların kapsamına ilişkin sınırlamaların veya eklentilerin yetkili otorite tarafından ilgili lisans ya da sertifika üzerinde onaylanması gerekmektedir.
- (c) Herhangi bir kişinin aynı anda işbu Bölüm uyarınca her bir hava aracı kategorisi için tanzim edilmiş birden fazla lisansa sahip olmaması gerekmektedir.
- (d) Pilotun farklı bir yetkili otoriteye tabi olmak ve lisansları ile sağlık kayıtlarının söz konusu otoriteye devredilmesini sağlamak amacı ile talepte bulunmuş olduğu durumlar dışında, farklı bir hava aracı kategorisine ilişkin lisans tanzimi ya da ilave yetkilerin ve sertifikaların tanzimi ya da bu lisansların, yetkilerin veya sertifikaların tadili, temdidini ya da yenilenmesi amacı ile yapılacak müracaatlar ilgili pilot lisansını tanzim etmiş olan yetkili otoriteye sunulacaktır.

FCL.020 Öğrenci pilotlar

Öğrenci pilotlar, bir uçuş öğretmeni tarafından yetkilendirilmedikleri ve gözetim altında tutulmadıkları sürece yalnız uçmayacaklardır.

İlk yalnız uçuş öncesi öğrenci pilotların en azından:

uçaklar, helikopterler ve hava gemileri bağlamında: 16 yaşında;

planörler ve balonlar bağlamında ise: 14 yaşında olmaları gerekmektedir;

FCL.025 Lisans tanzimi için gereken teorik bilgi sınavları

- (a) *Adayın sorumlulukları*
 - (1) Adayların belirli bir lisans veya yetki için gereken tüm sınavlara tek bir Üye Devletin sorumluluğunda girmeleri gerekmektedir.
 - (2) Adaylar sınava ancak, teorik bilgi eğitimi kursunun uygun unsurlarını tatminkar bir standartta tamamladıktan sonra, eğitimlerinden sorumlu olan onaylanmış eğitim kuruluşu (ATO) tarafından tavsiye edilmeleri koşuluyla girebileceklerdir.
 - (3) ATO tarafından yapılacak tavsiyeler 12 ay süre ile geçerli olacaktır. Adayın yukarıda belirtilen geçerlilik süresi içerisinde en azından bir teorik bilgi sınavına girmemiş olması durumunda, adayın tabi tutulması gereken ilave eğitimler, adayın eğitim ihtiyaçlarına dayanılarak ilgili ATO tarafından belirlenecektir.
- (b) *Geçme standartları*
 - (1) Söz konusu sınav kağıdına tahsis edilen notların en az %75'ini alan aday o sınavdan geçmiş olacaktır. Ceza notlandırma uygulaması yoktur.
 - (2) İşbu Bölümde aksi belirtilmediği sürece, adayın sınava ilk kez girdiği takvim ayının sonundan itibaren sayılmak üzere, 18 aylık bir süre içerisinde gerekli görülen tüm konulardan geçildiğinde adayın uygun olan pilot lisansına veya yetkiye ilişkin gerekli teorik bilgi sınavını başarılı bir şekilde tamamlamış olduğu addedilecektir.
 - (3) Aday, herhangi bir tek sınavdan dört (4) deneme dahilinde geçmemesi veya tüm sınavlardan altı (6) oturumda veya yukarıdaki (2) sayılı bentte belirtilen sürede geçmemesi halinde tüm sınava en baştan tekrar girecektir.

Sınavlara tekrar giriş öncesinde aday, ATO tarafından belirlendiği şekilde ilave eğitim alacaktır. Bu eğitimin miktarı ve kapsamı, adayın eğitim ihtiyaçlarına dayanılarak ilgili eğitim kuruluşu tarafından belirlenecektir.

(c) Geçerlilik Süresi

- (1) Başarıyla tamamlanmış teorik bilgi sınavları:
 - (i) hafif hava aracı pilotu lisansı, hususi pilot lisansı, planör pilotu lisansı veya balon pilotu lisansı tanzimine yönelik olarak 24 ay süreyle geçerli olacaktır;
 - (ii) ticari pilot lisansı veya aletli uçuş yetkisi (IR) tanzimine yönelik olarak 36 ay süreyle geçerli olacaktır;
 - (iii) yukarıda (i) ve (ii) sayılı bentlerde belirtilen süreler pilotun teorik bilgi sınavını, (b)(2) bendi hükümlerine uygun bir şekilde başarıyla tamamladığı tarihte başlayacaktır.

- (2) Başarıyla tamamlanmış havayolu nakliye pilotu lisansı (ATPL) teorik bilgi sınavları, ATPL tanzimine yönelik olarak aşağıda belirtilen lisansların en son geçerlilik tarihinden itibaren 7 yıl süreyle geçerli olacaktır:
- (i) lisansa şerhedilen aletli uçuş yetkisinin (IR); ya da
 - (ii) helikopterler bağlamında lisansa şerhedilen helikopter tip intibak yetkisinin.

FCL.030 Pratik yetenek testi

- (a) Entegre uçuş eğitimi kursundan geçen müracaat sahipleri hariç tutulmak kaydıyla, lisans, yetki veya sertifika tanzimi için yetenek testinden geçmeden önce, müracaat sahipleri ilgili teorik bilgi sınavından geçmiş olacaklardır.
- Herhalükarda, söz konusu yetenek testlerine girilmeden önce ilgili teorik bilgi eğitimi mutlaka tamamlanmış olacaktır.
- (b) Havayolu nakliye pilotu lisansı tanzimi hariç olmak üzere, yetenek testine tabi olacak müracaat sahipleri eğitimin tamamlanmasının ardından test için, eğitimden sorumlu olan kuruluş/kişi tarafından tavsiye edileceklerdir. Eğitim kayıtlarının sınav sorumlusuna ibraz edilmesi gerekmektedir.

FCL.035 Uçuş süresinin ve teorik bilginin kredilendirilmesi**(a) Uçuş süresinin kredilendirilmesi**

- (1) İşbu Bölümde aksi belirtilmediği sürece, bir lisans, yetki veya sertifika için kredilendirilecek uçuş süresi, lisansın veya yetkinin talep edildiği hava aracı ile aynı kategoride uçulmuş olacaktır.
- (2) Sorumlu pilot veya eğitimdeki pilot.
 - (i) Lisans, yetki veya sertifika için başvuran bir adayın yalnız uçuş, çift kumanda eğitimi ve sorumlu pilot (PIC) olarak uçtukları sürelerin tümü söz konusu lisans, yetki ya da sertifika 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 sıfatıyla uçuş süresi. İşbu Bölümde 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.

(b) Teorik bilginin kredilendirilmesi

- (1) Havayolu nakliye pilotu lisansı teorik bilgi sınavını geçen bir kişi, hafif hava aracı pilotu lisansı, hususi pilot lisansı, ticari pilot lisansı ve helikopterler dışında, aynı hava aracı kategorisinde aletli uçuş yetkisi (IR) teorik bilgi gereklilikleri ile kredilendirilir.
- (2) Ticari pilot lisansı teorik bilgi sınavını geçen bir kişi, hafif hava aracı pilotu lisansı ya da aynı hava aracı kategorisinde hususi pilot lisansı teorik bilgi gereklilikleri ile kredilendirilir.
- (3) Herhangi bir hava aracı kategorisine ilişkin aletli uçuş yetkisine (IR) sahip olan ya da aletli uçuş teorik bilgi sınavını geçen bir kişi farklı bir hava aracı kategorisine ilişkin aletli uçuş yetkisi teorik bilgi eğitimi ve sınavı gereklilikleri bakımından tam olarak kredilendirilecektir.
- (4) Pilot lisansına sahip olan bir kişi işbu Bölümün Appendix 1 eki uyarınca, farklı bir hava aracı kategorisinde lisans almak için gereken teorik bilgi eğitimi ve sınavı gereklilikleri bakımından olarak kredilendirilecektir.

Bu kredi, pilot lisansı için müracaatta bulunan ve FCL.025(c) bendinde öngörülen geçerlilik süresi içerisinde olmak koşuluyla, halihazırda söz konusu lisansın farklı bir hava aracı kategorisinde tanzimi için gereken teorik bilgi sınavlarını başarıyla tamamlamış olan müracaat sahipleri için de geçerli olacaktır.

FCL.040 Lisansların imtiyazlarının tatbik edilmesi

Herhangi bir lisansın imtiyazlarının tatbiki söz konusu lisansın kapsadığı yetkilerin ve uygulanabilir olduğu durumlarda ilgili sağlık sertifikasının geçerliliğine bağlı olacaktır.

FCL.045 Dokümanları bulundurma ve ibraz etme yükümlülüğü

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

FCL.050 Uçuş süresinin kaydedilmesi

Pilotlar yaptıkları tüm uçuşların tüm detaylarına ilişkin güvenilir nitelikteki kayıtları yetkili otorite tarafından belirlenen şekil ve surette tutacaklardır.

FCL.055 Dil yeterliliği

- (a) Genel. Telsiz kullanmak zorunda olan uçak, helikopter, dikey kalkışlı hava aracı ve hava gemisi pilotları, lisanslarında İngilizce dilinde ya da uçuş sırasında telsiz haberleşmesinde kullanılan dilde dil yeterliliği onayı bulunmadığı taktirde sahip oldukları lisansların imtiyazlarını tatbik edemeyeceklerdir. Bu onayda ilgili dilin, yeterlilik düzeyinin ve geçerlilik tarihinin belirtilmesi gerekmektedir.
- (b) Dil yeterlilik onayı için müracaat eden kişilerin gerek söyleniş biçimleri gerekse de yalnız dil kullanımı açısından en azından günlük görevleri için gereken düzeyde dil yeterliliğine sahip olduklarını, işbu Bölümün Appendix 2 eki hükümlerine uygun bir şekilde sergilemeleri gerekmektedir. Bu amaçla aday aşağıdaki becerileri sergileyecektir:
 - (1) sadece sesli iletişimlerde ve yüz yüze durumlarda etkili bir şekilde iletişim kurmak;
 - (2) yaygın ve iş ile ilgili konularda tutarlı ve net bir şekilde iletişim kurmak;

- (3) genel ve iş ile ilgili konularda mesaj alıp vermek ve yanlış anlaşılmaları fark etmek ve gidermek için uygun iletişim stratejilerini kullanmak;
 - (4) rutin çalışma hali sırasında veya normalde aşına oldukları bir iletişim görevi sırasında ortaya çıkan karmaşıklıklar veya beklenmedik önemli olaylar ile sunulan dil zorluklarının başarıyla üstesinden gelmek; ve
 - (5) Havacılık camiası için anlaşılır olan bir diyalekt veya aksan kullanmak.
- (c) İşbu Bölümün Appendix 2 ekinde öngöröldüğü şekilde uzmanlık düzeyinde dil yeterliliği sergileyen pilotlar hariç tutulmak kaydıyla, dil yeterliliği onayı aşağıda belirtilen sürelerde yeniden değerlendirilmelidir:
- (1) günlük görevler için gereken düzeyde yeterlilik sergilenmiş ise her 4 yılda bir; ya da
 - (2) daha ileri düzeyde yeterlilik sergilenmiş ise her 6 yılda bir.
- (d) Aletli uçuş yetkisine (IR) sahip olan kişilere özgü gereklilikler. Yukarıdaki fıkraların hükümleri saklı kalmak kaydıyla, aletli uçuş yetkisine (IR) sahip olan pilotların İngilizce dilini, aşağıda belirtilen işlemleri gerçekleştirecek düzeyde kullanma becerisine sahip olduklarını sergilemiş olmaları gerekmektedir: :
- (1) uçuş hazırlığı da dahil olmak kaydıyla, uçuşun bütün safhalarının gerçekleştirilebilmesi için gerekli olan tüm bilgileri anlayabilme;
 - (2) acil durumlar da dahil olmak kaydıyla uçuşun bütün safhaları ile ilgili telsiz konuşması yapabilme;
 - (3) Uçuş hazırlığı da dahil olmak kaydıyla uçuşun bütün safhalarında diğer uçuş ekibi üyeleri ile iletişim kurabilme;
- (e) Aletli uçuş yetkisine (IR) sahip kişilerin dil yeterliliğini ve İngilizce dili kullanım becerilerini sergilemeleri, yetkili otorite tarafından belirlenecek değerlendirme yöntemi vasıtasıyla gerçekleştirilecektir.

FCL.060 Son dönem tecrübesi

- (a) Balonlar. Son 180 gün içerisinde aşağıda belirtilen koşulları yerine getirmiş olmayan hiç bir pilotun ticari hava taşımacılığı ya da yolcu taşımacılığı amacı ile herhangi bir balonu işletmesine izin verilmeyecektir:
- (1) an azından 1 tanesi ilgili sınıfa veya gruba ait bir balonda olmak kaydıyla, herhangi bir balonu pilot sıfatıyla uçurduğu en az 3 uçuş; ya da
 - (2) ilgili sınıfa veya gruba ait bir balonda Alt Bölüm J'de öngörölen niteliklere sahip bir öğretmenin nezareti altında 1 uçuş.
- (b) Uçaklar, helikopterler, dikey kalkışlı hava araçları, hava gemileri ve planörler. Bir pilotun herhangi bir hava aracını aşağıda belirtilen durumlarda ticari hava taşımacılığı ya da yolcu taşımacılığı amacı ile kullanması yasaktır:
- (1) Son 90 gün içerisinde aynı tip/sınıf uçakta ya da söz konusu uçak tipinin/sınıfının tam uçuş simülatöründe (FFS) sorumlu pilot (PIC) ya da ikinci pilot olarak en az 3 kalkış, yaklaşma ve iniş işlemi icra etmemiş ise. Söz konusu 3 kalkış ya da iniş işlemi pilotun sahip olduğu imtiyazlara bağlı olarak, tek pilotlu veya çok pilotlu operasyonlar sırasında gerçekleştirilmiş olabilecektir; ve
 - (2) Son 90 gün içerisinde aynı tip/sınıf uçakta ya da söz konusu uçak tipinin/sınıfının tam uçuş simülatöründe (FFS) pilot sıfatıyla en az 1 kalkış, yaklaşma ve iniş işlemini geceleyin gerçekleştirmemiş ise; ya da
 - (i) aletli uçuş yetkisine (IR) sahip değil ise geceleri sorumlu pilotluk (PIC) yapması yasaktır.
 - (ii)
 - (3) yukarıda (b)(1) bendinde öngörölen gereklilikleri karşılamıyor ise; ya da
 - (i) son 90 gün içerisinde en az 3 sektörde aynı tip/sınıf uçakta uzun uçuşlarda yedek ikinci pilot olarak görev yapmamış ise; ya da
 - (ii) bir tam uçuş simülatöründe (FFS) 90 günü aşmayan aralıklarla uçuş yeteneği güncellik ya da tazeleme eğitimi almamış ise, bu pilotun son 6 ay içerisinde bu helikopter tiplerinden her biriyle en az 2 saatlik uçuş gerçekleştirmiş olması koşuluyla, yukarıda (1) fıkrada öngörölen 3 kalkış, yaklaşma ve iniş işlemi bu tiplerden sadece birinde gerçekleştirilebilecektir.
 - (4) Bir pilotun benzer handling ve operasyon karakteristiklerine sahip birden çok uçak tipini kullanma imtiyazı bulunuyor ise, yukarıda (1) fıkrada öngörölen 3 kalkış, yaklaşma ve iniş işlemi Part-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde tanımlandığı şekilde gerçekleştirilebilecektir.
 - (5) Bir pilotun Part-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde tanımlandığı şekliyle, benzer handling 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) fıkrada öngörölen 3 kalkış, yaklaşma ve iniş işlemi bu tiplerden sadece birinde gerçekleştirilebilecektir.
- (c) Ticari hava taşımacılığına özgü gereklilikler:
- (1) Ticari hava taşımacılığı bağlamında, yukarıda (b)(1) ve (2) sayılı bentlerde öngörölen 90 günlük süre, pilotun bir tip intibak yetkisi öğretmenin ya da kontrol pilotunun nezareti altında hat uçuşu gerçekleştirmesi koşuluyla, azami 120 güne uzatılabilecektir.
 - (2) Pilotun yukarıda (1) paragrafta öngörölen gerekliliği karşılamadığı durumlarda, imtiyazlarını tatbik edebilmesi için ilgili hava aracında ya da bu hava aracının tam uçuş simülatöründe (FFS), en azından

yukarıda (b)(1) ve (2) sayılı bentlerde öngörülen gereklilikleri de içeren bir eğitim uçuşunu tamamlaması gerekmektedir.

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

- (a) 60 -64 yaş arası Uçaklar ve helikopterler. 60 yaşına girmiş olan bir pilotluk lisansı sahibi, aşağıda belirtilen durumlar dışında ticari hava taşımacılığı operasyonlarına müdahil olan bir hava aracının pilotu olarak hareket etmeyecektir:
- (1) Çok pilotlu ekibin bir üyesi olarak ve
- (2) söz konusu lisans sahibinin uçuş ekibinde 60 yaşına ulaşmış tek pilot olması koşuluyla.
- (b) 65 yaş 65 yaşına girmiş olan bir pilotluk lisansı sahibi, ticari hava taşımacılığı operasyonlarına müdahil olan bir hava aracının pilotu olarak hareket etmeyecektir.

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

- (a) İşbu Bölüm hükümlerine uygun bir şekilde tanzim edilen lisanslar, yetkiler ve sertifikalar, pilotların işbu Bölümün, Part-Medical'in ya da ilgili operasyonel dokümanların gerekliliklerini karşılamaması durumunda, yetkili otorite tarafından Part-ARA'da öngörülen koşullara ve usullere uygun bir şekilde sınırlandırılabilir, askıya alınabilir veya iptal edilebilir.
- (b) Lisansı askıya alınan ya da iptal edilen pilot söz konusu lisansı ya da sertifikayı derhal yetkili otoriteye iade edecektir.

ALT BÖLÜM B

HAFİF HAVA ARACI PİLOTU LİSANSI – LAPL

KISIM 1

Genel Gereklilikler

FCL.100 LAPL – Asgari yaş sınırı

LAPL başvurusunda bulunan adayların:

- (a) uçaklar ve helikopterler için en az 17 yaşında olmaları gerekmektedir;
- (b) planörler ve balonlar için en az 16 yaşında olmaları gerekmektedir.

FCL.105 LAPL – İmtiyazlar ve koşullar

- (a) Genel. LAPL sahibi bir pilotun imtiyazı uygun bir hava aracı kategorisinde ticari olmayan operasyonlarda herhangi bir gelir elde etmeksizin sorumlu pilot (PIC) olarak uçmaktır.
- (b) Koşullar. LAPL başvurusunda bulunan adaylar ilgili hava aracı kategorisinin ve duruma bağlı olarak gerektiği takdirde yetenek testinde kullanılan hava aracı sınıfının/tipinin gerekliliklerini yerine getirmiş olmalıdırlar.

FCL.110 LAPL – Aynı hava aracı kategorisinde kredilendirme

- (a) 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 kredilendirileceklerdir.
- (b) Yukarıdaki fıkra hükümleri saklı kalmak kaydıyla, lisansın geçerlilik süresinin sona ermiş olması durumunda, adayın uygun bir hava aracı kategorisinde LAPL tanzimine yönelik olarak FCL.125 uyarınca bir yetenek testini geçmesi gerekmektedir.

FCL.115 LAPL – Eğitim kursu

LAPL başvurusunda bulunan adayların bir ATO tarafından düzenlenecek bir eğitim kursunu tamamlamaları gerekmektedir. Bu eğitim kursu tanınacak imtiyazlara uygun teorik bilgi eğitimini ve uçuş eğitimini kapsmalıdır.

FCL.120 LAPL – Teorik bilgi sınavı

LAPL başvurusunda bulunan adayların aşağıda belirtilen konularda düzenlenecek sınavlar vasıtasıyla tanınacak imtiyazlara uygun teorik bilgi düzeyine sahip olduklarını sergilemeleri gerekmektedir:

- (a) genel konular:
- Hava Hukuku Bilgisi,
 - İnsan Performansı,
 - Meteoroloji ve
 - Haberleşme;
- (b) farklı hava aracı kategorilerine yönelik spesifik konular:
- Uçuş Prensipleri,
 - Operasyon Usulleri,
 - Uçuş Performansı ve Planlaması,
 - Hava Aracı Genel Bilgisi ve
 - Seyrüsefer

FCL.125 LAPL – Yetenek testi

- (a) LAPL başvurusunda bulunan adayların bir yetenek testini tamamlamak suretiyle ilgili usulleri ve manevraları uygun bir hava aracı kategorisinde sorumlu pilot (PIC) olarak, tanınan imtiyazlara uygun bir yetkinlikle gerçekleştirme becerisine sahip olduklarını sergilemeleri gerekmektedir.
- (b) Yetenek testine başvuran adayların yetenek testinde kullanılacak hava aracı ile aynı tipte/sınıfta bir hava aracında uçuş eğitimi almış olmaları gerekmektedir. Lisansın kapsamı işbu alt Bölüm hükümlerine uygun bir şekilde genişletilmediği müddetçe, tanınan imtiyazlar yetenek testinde kullanılan hava aracı sınıfı/tipi ile sınırlı kalacaktır.
- (c) *Geçme notları*
- (1) Yetenek testinin adayın uçtuğu hava aracı kategorisine uygun uçuş safhalarını temsil eden farklı bölümlere ayrılmış olması gerekmektedir.
 - (2) Herhangi bir bölümün herhangi bir unsurunda başarılı olamayan aday söz konusu bölümün tamamında başarısız olmuş addedilecektir. Adayın sadece 1 bölümde başarısız olması durumunda sadece o bölüme yeniden girmesi gerekecektir. Birden fazla bölümde başarısız olması durumunda, aday testin tümünde başarısız olmuş addedilecektir. .
 - (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 addedilecektir.
 - (4) Testin tüm bölümlerinden iki denemede geçilememesi halinde, ilave pratik eğitim alınması gerekecektir.

KISIM 2

Uçaklara özgü LAPL gereklilikleri - LAPL(A)**FCL.105.A. LAPL(A) - İmtiyazlar ve koşullar**

- (a) Uçaklar için tanzim edilmiş bir LAPL sahibi bir pilotun imtiyazı, hava aracında hiç bir zaman 4 kişiden daha fazla sayıda insan bulunmaması koşuluyla, sertifikalandırılmış azami kalkış ağırlığı 2,000 kg'yi aşmayan, pistonlu tek motorlu uçakla-kara veya motorlu gezi planörü (TMG) ile azami 3 yolcu taşıyarak sorumlu pilot (PIC) olarak uçmaktır.
- (b) LAPL(A) lisansına sahip olan pilotlar, ancak lisansın tanzim edilmesinin ardından uçakla veya TMG ile 10 saatlik uçuş süresini tamamladıktan sonra yolcu taşımaya başlayabileceklerdir.

FCL.110.A. LAPL(A) - Tecrübe gereklilikleri ve kredilendirme

- (a) LAPL(A) başvurusunda bulunan adayların en azından aşağıda belirtilen uçuş sürelerini de içerecek şekilde, uçakla veya TMG ile en az 30 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmaları gerekmektedir:
- (1) yetenek testine girecekleri sınıfa ait bir uçakla 15 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi;
 - (2) Kalkış hava meydanından farklı bir hava meydanına 1 tam duruşlu iniş yapıldığı, en az 150 km'lik (80NM) seyrüsefer uçuşunu içeren en az 3 saatlik yalnız seyrüsefer uçuşunu kapsayan 6 saatlik denetim altında yalnız uçuş tamamlamış olacaktır.
- (b) Kapsamı TMG'yi de kapsayacak şekilde genişletilmiş LAPL(S) sahibi adaylara özgü gereklilikler. LAPL(A) başvurusunda bulunan ve TMG'yi de kapsayacak şekilde genişletilmiş LAPL(S) sahibi olan adayların, lisansın kapsamının TMG'yi de içerecek şekilde genişletilmesinin onaylanmasının ardından TMG ile en az 21 saatlik uçuşu tamamlamaları ve uçaklara yönelik FCL135A(a) gerekliliklerini karşılamaları gerekmektedir.
- (c) Kredilendirme. Önceden sorumlu pilot (PIC) tecrübesine sahip olan adaylar yukarıda (a) fıkrasında öngörülen gereklilikler açısından kredilendirilebileceklerdir.

Kredinin miktarı pilotun eğitim kursunu aldığı ATO tarafından, kabul öncesi testine dayanılarak kararlaştırılacak ancak her halükarda:

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

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 sınırlı olacaktır. Bu sınırlama pilotun aşağıda öngörülen 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; ve
 - (ii) denetim altında 15 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 sınav sorumlusuna kanıtlaması gerekmektedir:
 - (i) Operasyon Usulleri,
 - (ii) Uçuş Performansı ve Planlaması,
 - (iii) Hava Aracı Genel Bilgisi.
- (b) LAPL sahibinin lisansın imtiyazlarını yetenek testinde kullanılan farklı bir varyanta ait bir uçak üzerinde tatbik etmek istemesi durumunda, bu pilotun fark eğitimi veya alıştırma (tanıma) eğitimi alması gerekmektedir. Fark eğitimi, pilotun logbooku'na veya muadil dokümanına işlenecek ve öğretmen tarafından imzalanacaktır.

FCL.140.A. LAPL(A) – Güncellik gereklilikleri

- (a) LAPL(A) sahipleri lisanslarının imtiyazlarını ancak son 24 ay içerisinde uçak veya TMG pilotu olarak aşağıda belirtilen unsurları tamamlamış olmaları koşuluyla tatbik edebileceklerdir:
- (1) 12 kalkış ve iniş de dahil olmak üzere sorumlu pilot (PIC) olarak en az 12 saatlik uçuş süresi; ve
 - (2) bir öğretmen ile birlikte toplamda en az 1 saat uçuş süresini kapsayan tazeleme eğitimi.
- (b) yukarıda (a) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılayamayan LAPL(A) sahipleri:
- (1) lisanslarının imtiyazlarını yeniden tatbik etmeye başlamadan önce bir sınav sorumlusu nezaretinde yeterlilik kontrolünden geçmelidir; veya
 - (2) yukarıda (a) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılayabilmek için bir öğretmen nezaretinde çift kumandalı uçuş veya yalnız uçuş yaparak istenen ilave kalkışları ve inişleri gerçekleştirmelidir.

KISIM 3**Helikoptere özgü LAPL gereklilikleri – LAPL(H)****FCL.105.H. LAPL(H) – İmtiyazlar**

Helikopterler için tanzim edilmiş bir LAPL 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 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmaları gerekmektedir. Bu sürenin en az 35 saatinin yetenek testinde kullanılacak tipte bir helikopterle uçulmuş olması gerekmektedir. Uçuş eğitimi en azından aşağıdaki unsurları içermelidir:
- (1) 20 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi: ve
 - (2) Kalkış hava meydanından farklı bir hava meydanına en azından bir tam duruşlu inişin yapıldığı, en az 150 km'lik (80NM) seyrüsefer uçuşunu içeren en az 5 saatlik yalnız seyrüsefer uçuşu kapsayan 10 saatlik denetim altında yalnız uçuş tamamlamış olacaktır.
- (b) Kredilendirme. Önceden sorumlu pilot (PIC) tecrübesine sahip olan adaylar yukarıda (a) fıkrasında öngörülen gereklilikler açısından kredilendirilebileceklerdir.

Kredinin miktarı pilotun eğitim kursunu aldığı ATO tarafından, kabul öncesi testine dayanılarak kararlaştırılacak ancak her halükarda:

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

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 sınırlı olacaktır. Bu sınırlama, pilotun aşağıda öngörülen gereklilikleri tamamlaması halinde kaldırılabilir:
- (1) aşağıda belirtilen unsurları da içerecek şekilde 5 saatlik uçuş eğitimi:
 - (i) 15 çift kumanda kalkış ve iniş;
 - (ii) denetim altında 15 yalnız kalkış, yaklaşma ve iniş.

- (2) adayın yeni tipte yeterli düzeyde pratik beceriye sahip olduğunu kanıtlamak amacı ile yapılacak yetenek testi. Bu yetenek testi sırasında adayın ayrıca diğer tipe ilişkin olarak aşağıda belirtilen konularda yeterli düzeyde teorik bilgiye sahip olduğunu sınav sorumlusuna kanıtlaması gerekmektedir:
- Operasyon Usulleri,
 - Uçuş Performansı ve Planlaması,
 - Hava Aracı Genel Bilgisi.
- (b) LAPL(H) sahibinin lisansın imtiyazlarını yetenek testinde kullanılanlardan farklı bir varyanta ait bir helikopter üzerinde tatbik etmek istemesi durumunda, bu pilotun Part-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde öngörülen fark eğitimi veya alıştırma (tanıma) eğitimi alması gerekmektedir. Fark eğitimi, pilotun logbooku'na veya muadil kayıt dokümanına işlenecek ve öğretmen tarafından imzalanacaktır.

FCL.140.H. LAPL(H) – Güncellik gereklilikleri

- (a) LAPL(H) sahipleri lisanslarının imtiyazlarını belirli bir tip üzerinde, ancak son 12 ay içerisinde aşağıda belirtilen unsurları aynı tipteki helikopterler üzerinde tamamlamış olmaları koşuluyla tatbik edebileceklerdir:
- (1) 6 kalkış, yanaşma ve iniş de dahil olmak üzere sorumlu pilot (PIC) olarak en az 6 saatlik uçuş süresi; ve
 - (2) bir öğretmen ile birlikte toplamda en az 1 saat uçuş süresini kapsayan tazeleme eğitimi.
- (b) Yukarıda (a) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılayamayan LAPL(H) sahipleri:
- (1) lisanslarının imtiyazlarını yeniden tatbik etmeye başlamadan önce bir sınav sorumlusu nezaretinde söz konusu tipe ilişkin yeterlilik kontrolünden geçmelidir; veya
 - (2) yukarıda (a) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılayabilmek için bir öğretmen nezaretinde çift kumandalı uçuş veya yalnız uçuş yaparak istenen ilave kalkışları ve inişleri gerçekleştirmelidir.

*KISIM 4****Planörlere özgü LAPL gereklilikleri – LAPL(S)*****FCL.105.S. LAPL(S) - İmtiyazlar ve koşullar**

- (a) Planörler için tanzim edilmiş bir LAPL sahibi bir pilotun imtiyazı planörlerle ve motorlu planörlerle sorumlu pilot (PIC) olarak uçmaktır. Lisans sahibinin bu imtiyazları bir TMG üzerinde tatbik edebilmesi için FCL.135.S'de öngörülen gereklilikleri karşılaması gerekmektedir.
- (b) LAPL(S) lisansına sahip olan pilotlar, ancak lisansın tanzim edilmesinin ardından planörle veya motorlu planörle sorumlu pilot olarak 10 saatlik uçuş süresini ya da 30 kalkış tamamladıktan sonra yolcu taşımaya başlayabileceklerdir.

FCL.110.S. LAPL(S) – Tecrübe gereklilikleri ve kredilendirme

- (a) LAPL(S) başvurusunda bulunan adayların en azından aşağıda belirtilen uçuş sürelerini de içerecek şekilde, planörle veya motorlu planörle en az 15 saatlik uçuş eğitimi tamamlamış olmaları gerekmektedir:
- (1) 10 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi;
 - (2) 2 saat denetim altında yalnız uçuş süresi;
 - (3) 45 kalkış ve iniş;
 - (4) En az 50 km'lik (27 NM) yalnız seyrüsefer uçuşu ya da en az 100 km'lik (55 NM) çift kumanda seyrüsefer uçuşu.
- (b) Gerekli görülen 15 saatlik uçuş süresinin azami 7 saatlik kısmı bir TMG ile tamamlanabilecektir.

- (c) Kredilendirme. Önceden sorumlu pilot (PIC) tecrübesine sahip olan adaylar yukarıda (a) fıkrasında öngörülen gereklilikler açısından kredilendirilebileceklerdir.

Kredinin miktarı pilotun eğitim kursunu aldığı ATO tarafından, kabul öncesi testine dayanılarak kararlaştırılacak ancak her halükarda:

- (1) sorumlu pilot (PIC) olarak yapılan toplam uçuş süresini aşamayacak;
- (2) yukarıda (a) fıkrasında öngörülen uçuş saatinin % 50'sini aşamayacak;
- (3) (a)(2) ile (a)(4) bentlerinde öngörülen gereklilikleri içermeyecektir.

FCL.130.S. LAPL(S) – Kalkış yöntemleri

- (a) LAPL(S)'nin imtiyazları yetenek testinde kullanılan kalkış yöntemi ile sınırlı olacaktır. Bu sınırlamalar, pilotun aşağıda öngörülen gereklilikleri tamamlaması halinde kaldırılabilir:
- (1) vinç yardımı ile kalkış ve araç yardımı ile kalkış bağlamında, çift kumandalı eğitim uçuşu sırasında en az 10 kalkış, denetim altında yalnız uçuşta ise 5 kalkış;
 - (2) başka bir hava aracı ile çekilerek kalkış ve kendi kendine kalkış bağlamında, çift kumandalı eğitim uçuşu sırasında en az 5 kalkış, denetim altında yalnız uçuşta ise 5 kalkış; Kendi kendine kalkış ile ilgili çift kumandalı uçuş eğitimi TMG üzerinde verilebilir;
 - (3) bungee (fırlatma) kalkış bağlamında, çift kumandalı eğitim uçuşu sırasında ya da denetim altında yalnız uçuşta en az 5 kalkış.
- (b) İlave eğitim kalkışlarının tamamlanmış olduğu pilotun logbook'una işlenecek ve öğretmen tarafından imzalanacaktır.
- (c) Pilotların, her bir kalkış yöntemindeki imtiyazlarını muhafaza edebilmeleri için, son 24 ay içerisinde bungee kalkış dışındaki yöntemlerle asgari 5 kalkış gerçekleştirmiş olmaları gerekmektedir, bungee kalkış için de asgari 2 kalkış gerçekleştirmeleri yeterli olacaktır.
- (d) (c) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılayamaması durumunda, imtiyazlarını yenileyebilmek için pilotun gereken ilave kalkışları çift kumandalı uçuş ya da öğretmen nezaretinde yalnız uçuş yaparak gerçekleştirmesi gerekmektedir.

FCL.135.S. LAPL(S) – İmtiyazların kapsamının TMG'yi de içerecek şekilde genişletilmesi

Pilotun bir ATO'da en azından aşağıda belirtilen unsurları yerine getirmesi koşuluyla, LAPL(S) imtiyazları TMG'yi de kapsayacak şekilde genişletilecektir:

- (a) aşağıda belirtilen unsurları da içerecek şekilde 6 saatlik uçuş eğitimi:
- (1) 4 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi;
 - (2) Kalkış hava meydanından farklı bir hava meydanına 1 tam duruşlu inişin yapıldığı, en az 150 km'lik (80NM) yalnız seyrüsefer uçuşu.
- (b) adayın TMG'de yeterli düzeyde pratik beceriye sahip olduğunu kanıtlamak amacı ile yapılacak yetenek testi. Bu yetenek testi sırasında adayın ayrıca TMG'ye ilişkin olarak aşağıda belirtilen konularda yeterli düzeyde teorik bilgiye sahip olduğunu sınav sorumlusuna kanıtlaması gerekmektedir:
- Uçuş Prensipleri,
 - Operasyon Usulleri,
 - Uçuş Performansı ve Planlaması,
 - Hava Aracı Genel Bilgisi,
 - Seyrüsefer.

FCL.140.S. LAPL(S) – Güncellik gereklilikleri

- (a) Planörler ve motorlu planörler. LAPL(S) sahipleri lisanslarının imtiyazlarını planörler ve motorlu planörler üzerinde, ancak son 24 ay içerisinde aşağıda belirtilen unsurları planörler ve TMG dışındaki motorlu planörler üzerinde tamamlamış olmaları koşuluyla tatbik edebileceklerdir:
- (1) 15 kalkışı da içerecek şekilde sorumlu pilot (PIC) olarak 5 saatlik uçuş süresi;
 - (2) bir öğretmenle birlikte gerçekleştirilecek 2 eğitim uçuşu.

- (b) TMG. LAPL(S) sahipleri lisanslarının imtiyazlarını TMG üzerinde, ancak:
- (1) aşağıda belirtilen unsurları son 24 ay içerisinde TMG üzerinde tamamlamış olmaları koşuluyla tatbik edebileceklerdir:
 - (i) 12 kalkış ve iniş de dahil olmak üzere sorumlu pilot (PIC) olarak en az 12 saatlik uçuş süresi; ve
 - (ii) bir öğretmen ile birlikte toplamda en az 1 saat uçuş süresini kapsayan tazeleme eğitimi.
 - (2) LAPL(S) sahibinin uçağ kullanma imtiyazına da sahip olması durumunda, (1) bentte öngörülen gereklilikler uçağ üzerinde de tamamlanabilecektir.
- (c) Yukarıda (a) veya (b) bentlerinde öngörülen gereklilikleri karşılayamayan LAPL(S) sahipleri lisanslarının imtiyazlarını yeniden tatbik etmeye başlamadan önce:
- (1) bir sınav sorumlusu nezaretinde duruma bağlı olarak bir planör veya TMG üzerinde yeterlilik kontrolünden geçmelidir; veya
 - (2) yukarıda (a) veya (b) bentlerinde öngörülen gereklilikleri karşılayabilmek için bir öğretmen nezaretinde çift kumandalı uçuş veya yalnız uçuş yaparak istenen ilave kalkışları ve inişleri gerçekeştirmelidir.

KISIM 5

Balonlara özgü LAPL gereklilikleri - LAPL(B)

FCL.105.B. LAPL(B) - İmtiyazlar

Balonlar için tanzim edilmiş bir LAPL sahibi bir pilotun imtiyazı, hava aracında hiç bir zaman 4 kişiden daha fazla sayıda insan bulunmaması koşuluyla, azami 3 400 m³ zarf kapasitesine sahip sıcak hava balonları veya sıcak-hava hava gemileri ya da azami 1 200 m³ zarf kapasitesine sahip gaz balonları ile azami 3 yolcu taşıyarak sorumlu pilot (PIC) olarak uçmaktır.

FCL.110.B. LAPL(S) - Tecrübe gereklilikleri

- (a) LAPL(B) başvurusunda bulunan adayların en azından aşağıda belirtilen uçuş sürelerini de içerecek şekilde, aynı sınıftaki balonlarla en az 16 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmaları gerekmektedir:
- (1) 12 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi;
 - (2) 10 şişirme işlemi ve 20 çift kumanda kalkış ve iniş; ve
 - (3) Asgari uçuş süresi 30 dakika olmak kaydıyla denetim altında yalnız uçuş.
- (b) Kredilendirme. Önceden balonlarda sorumlu pilot (PIC) tecrübesine sahip olan adaylar yukarıda (a) fıkrasında öngörülen gereklilikler açısından kredilendirilebileceklerdir.
Kredinin miktarı pilotun eğitim kursunu aldığı ATO tarafından, kabul öncesi testine dayanılarak kararlaştırılacak ancak her halükarda:
- (1) balonlarda sorumlu pilot (PIC) olarak yapılan toplam uçuş süresini aşamayacak;
 - (2) yukarıda (a) fıkrasında öngörülen uçuş saatinin % 50'sini aşamayacak;
 - (3) (a)(2) ila (a)(3) bentlerinde öngörülen gereklilikleri içermeyecektir.

FCL.130.B. LAPL(B) - İmtiyazların kapsamının bağlı uçuşları içerecek şekilde genişletilmesi

- (a) LAPL(B) imtiyazları bağlı olmayan uçuşlar ile sınırlandırılmalıdır. Bu sınırlama pilotun en az 3 bağlı eğitim uçuşunu tamamlaması halinde kaldırılabilir.
- (b) İlave eğitimin tamamlanmış olduğu pilotun logbook'una işlenecek ve öğretmen tarafından imzalanacaktır.
- (c) Bu imtiyazı koruyabilmeleri için pilotların son 24 ay içerisinde en az 2 bağlı uçuş gerçekeştirmiş olmaları gerekmektedir.
- (d) (c) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılayamaması durumunda, imtiyazlarını yenileyebilmek için pilotun gereken ilave bağlı uçuşları çift kumandalı uçuş ya da öğretmen nezaretinde yalnız uçuş yaparak gerçekeştirmesi gerekmektedir.

FCL.135.B. LAPL(B) – İmtiyazların kapsamının farklı bir balon sınıfını içerecek şekilde genişletilmesi

LAPL(B) ile tanınan imtiyazlar adayın yetenek testine girdiği balon sınıfı ile sınırlı olacaktır. Bu sınırlama pilotun bir ATO'da farklı bir sınıfta en azından aşağıda belirtilen unsurları tamamlaması koşuluyla kaldırılabilir:

- (a) 5 çift kumanda eğitim uçuşu; veya
- (b) sıcak hava balonu LAPL(B)'na sahip olan ve imtiyazının kapsamını sıcak-hava hava gemilerini de kapsayacak şekilde genişletmek isteyen pilotlar için 5 saatlik çift kumanda eğitim uçuşu; ve
- (c) adayın, diğer sınıfa ilişkin olarak aşağıda belirtilen konularda yeterli düzeyde teorik bilgiye sahip olduğunu sınav sorumlusuna kanıtlamasını sağlayacak bir yetenek testi:
 - Uçuş Prensipleri,
 - Operasyon Usulleri,
 - Uçuş Performansı ve Planlaması; ve
 - Hava Aracı Genel Bilgisi.

FCL.140.B. LAPL(B) – Güncellik gereklilikleri

- (a) LAPL(B) sahipleri lisanslarının imtiyazlarını ancak son 24 ay içerisinde aşağıda belirtilen unsurları bir balon sınıfı üzerinde tamamlamış olmaları koşuluyla tatbik edebileceklerdir:
 - (1) 10 kalkış ve iniş de dahil olmak üzere sorumlu pilot (PIC) olarak 6 saatlik uçuş süresi; ve
 - (2) bir öğretmenle birlikte gerçekleştirilecek 1 eğitim uçuşu;
 - (3) ayrıca birden çok balon sınıfı ile uçuş vasfına sahip olması durumunda, pilotun imtiyazlarını diğer sınıflarda da tatbik edebilmesi için, son 24 ay içerisinde söz konusu sınıfta 3 kalkış ve iniş işlemi de içerecek şekilde en az 3 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması gerekmektedir.
- (b) Yukarıda (a) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılayamayan LAPL(B) sahipleri lisanslarının imtiyazlarını yeniden tatbik etmeye başlamadan önce:
 - (1) bir sınav sorumlusu nezaretinde ilgili sınıfta yeterlilik kontrolünden geçmelidir; veya
 - (2) yukarıda (a) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılayabilmek için bir öğretmen nezaretinde çift kumandalı uçuş veya yalnız uçuş yaparak istenen ilave kalkışları ve inişleri gerçekleştirmelidir.

ALT BÖLÜM C

HUSUSİ PİLOT LİSANSI (PPL), PLANÖR PİLOTU LİSANSI (SPL) VE BALON PİLOTU LİSANSI (BPL)

KISIM 1

Genel Gereklilikler**FCL.200 Asgari yaş sınırı**

- (a) Hususi Pilot Lisansına (PPL) başvuran adayın en az 17 yaşında olması gerekmektedir;
- (b) BPL veya SPL için başvuran adayın en az 16 yaşında olması gerekmektedir.

FCL.205 Koşullar

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

FCL.210 Eğitim kursu

BPL, SPL ya da PPL başvurusunda bulunan adayların bir ATO tarafından verilen bir eğitim kursunu tamamlamaları gerekmektedir. Bu eğitim kursu tanınacak imtiyazlara uygun teorik bilgi eğitimini ve uçuş eğitimini kapsamalıdır.

FCL.215 Teorik bilgi sınavı

BPL, SPL veya PPL başvurusunda bulunan adayların aşağıda belirtilen konularda dzenlenecek sınavlar vasıtasıyla tanınacak imtiyazlara uygun teorik bilgi dzenine sahip olduklarını sergilemeleri gerekmektedir:

- (a) genel konular:
 - Hava Hukuku Bilgisi,
 - İnsan Performansı,
 - Meteoroloji ve
 - Haberleşme;
- (b) Farklı hava aracı kategorilerine yönelik spesifik konular:
 - Uçuş Prensipleri,
 - Operasyon Usulleri,
 - Uçuş Performansı ve Planlaması,
 - Hava Aracı Genel Bilgisi ve
 - Seyrüsefer.

FCL.245 Yetenek Testi

- (a) BPL, SPL veya PPL başvurusunda bulunan adayların bir yetenek testini tamamlamak suretiyle ilgili usulleri ve manevraları uygun bir hava aracı kategorisinde sorumlu pilot (PIC) olarak, tanınan imtiyazlara uygun bir yetkinlikle gerçekleştirme becerisine sahip olduklarını sergilemeleri gerekmektedir.
- (b) Yetenek testine başvuran adayların yetenek testinde kullanılacak hava aracı ile aynı tipte/sınıfta bir hava aracında ya da balon grubunda uçuş eğitimi almış olmaları gerekmektedir.
- (c) Geçme notları
 - (1) Yetenek testinin adayın uçtuğu hava aracı kategorisine uygun uçuş safhalarını temsil eden farklı bölümlere ayrılmış olması gerekmektedir.
 - (2) Herhangi bir bölümün herhangi bir unsurunda başarılı olamayan aday söz konusu bölümün tamamında başarısız olmuş addedilecektir. Birden fazla bölümde başarısız olması durumunda, aday testin tümünde başarısız olmuş addedilecektir. . Adayın sadece 1 bölümde başarısız olması durumunda sadece o bölüme yeniden girmesi gerekecektir.
 - (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 addedilecektir.
 - (4) 2 denemede testin tüm bölümlerini geçemeyen adayların ilave eğitim almaları gerekmektedir.

*KISIM 2****Uçaklara özgü PPL gereklilikleri – 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) ya da ikinci pilot olarak uçmaktır
- (b) Yukarıdaki fıkra hükümlerine bakılmaksızın öğretmen veya kontrol pilotu imtiyazlarını içeren bir PPL(A)'ya sahip olan pilotlar aşağıda belirtilen işlemler karşılığında ücret alabilecektir:
 - (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 ve sertifikalar.

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 en az 45 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmaları gerekmektedir, bu uçuş eğitiminin 5 saatlik kısmının bir FSTD ile tamamlanmış olması da kabul edilebilecektir:
- (1) 25 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi: ve
 - (2) Kalkış hava meydanından farklı bir hava meydanına 2 tam duruşlu inişin yapıldığı, en az 270 km'lik (150NM) seyrüsefer uçuşunu içeren en az 5 saatlik yalnız seyrüsefer uçuşunu kapsayan 10 saatlik denetim altında yalnız uçuş tamamlamış olacaktır.
- (b) LAPL(A) sahibi adaylara özgü gereklilikler. PPL(A) başvurusunda bulunan ve halihazırda bir LAPL(A) sahibi olan adayların, LAPL(A)'nın düzenlendiği tarihten sonra, en az 10 saati bir ATO tarafından düzenlenen bir eğitim kursu kapsamında tamamlanan eğitim uçuşu olmak kaydıyla, uçakla en az 15 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları gerekmektedir. Bu eğitim kursu süresince en azından, kalkış hava meydanından farklı bir hava meydanına 2 tam duruşlu inişin yapıldığı, en az 270 km'lik (150NM) seyrüsefer uçuşunu içeren en az 2 saatlik yalnız seyrüsefer uçuşunu kapsayan 4 saatlik denetim altında yalnız uçuş yapılacaktır.
- (c) Kapsamı TMG'yi de kapsayacak şekilde genişletilmiş LAPL(S) sahibi adaylara özgü gereklilikler. PPL(A) başvurusunda bulunan ve TMG'yi de kapsayacak şekilde genişletilmiş LAPL(S) sahibi olan adayların aşağıda belirtilen uçuş sürelerini tamamlamış olmaları gerekmektedir:
- (1) lisansın kapsamının TMG'yi de içerecek şekilde genişletilmesinin onaylanmasının ardından TMG ile en az 24 saatlik uçuşu; ve
 - (2) bir ATO tarafından düzenlenen ve en azından (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 her halükarda azami 10 saate kadar kredilendirilecektir. Verilecek kredinin miktarı hiç bir şekilde (a)(2) bendinde öngörülen gereklilikleri içermeyecektir.

KISIM 3**Helikoptere özgü PPL gereklilikleri – PPL(A)****FCL.205.A PPL(H) – İmtiyazlar**

- (a) PPL(H) sahibi bir pilotun imtiyazı helikopterlerle ticari olmayan operasyonlarda herhangi bir gelir elde etmeksizin sorumlu pilot (PIC) ya da ikinci pilot olarak uçmaktır.
- (b) Yukarıdaki fıkra hükümlerine bakılmaksızın öğretmen veya kontrol pilotu imtiyazlarına sahip olan bir PPL(H) aşağıda belirtilen işlemler karşılığında ücret alabilecektir:
- (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 ve sertifikalar.

FCL.210.A PPL(H) – Tecrübe gereklilikleri ve kredilendirme

- (a) PPL(A) başvurusunda bulunan adayların en azından aşağıda belirtilen uçuş sürelerini de içerecek şekilde, helikopterle en az 45 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmaları gerekmektedir, bu uçuş eğitiminin 5 saatlik kısmının bir FSTD ya da FFS ile tamamlanmış olması da kabul edilebilecektir:
- (1) 25 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi: ve
 - (2) Kalkış hava meydanından farklı bir hava meydanına 2 tam duruşlu inişin yapıldığı, en az 185 km'lik (100NM) seyrüsefer uçuşunu içeren en az 5 saatlik yalnız seyrüsefer uçuşunu kapsayan 10 saatlik denetim altında yalnız uçuş tamamlamış olacaktır.
 - (3) 45 saatlik uçuş eğitiminin en az 35 saatinin yetenek testinde kullanılacak tipte bir helikopterle uçulmuş olması gerekmektedir.

- (b) LAPL(H) sahibi adaylara özđü gereklilikler. PPL başvurusunda bulunan ve bir LAPL(H)'ye sahip olan adayların bir ATO tarafından düzenlenen bir eğitim kursunu tamamlamaları gerekmektedir. Bu eğitim kursu süresince en azından, kalkış hava meydanından farklı bir hava meydanına 2 tam duruşlu inişin yapıldığı, en az 185 km'lik (100NM) seyrüsefer uçuşunu içeren en az 1 seyrüsefer uçuşunu kapsayan 5 saatlik denetim altında yalnız uçuş 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 % 6' oranında ve her halükarda azami 10 saate kadar kredilendirilecektir. Verilecek kredinin miktarı hiç bir şekilde (a)(2) bendinde öngörülen gereklilikleri içermeyecektir.

KISIM 4

Hava gemilerine özđü PPL gereklilikleri - PPL(As)

FCL.205.A PPL(As) - İmtiyazlar

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

FCL.210.A PPL(As) - Tecrübe gereklilikleri ve kredilendirme

- (a) PPL(As) başvurusunda bulunan adayların en azından aşağıda belirtilen uçuş sürelerini de içerecek şekilde, hava gemisiyle en az 35 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmaları gerekmektedir, bu uçuş eğitiminin 5 saatlik kısmının bir FSTD ile tamamlanmış olması da kabul edilebilecektir:
- (1) Aşağıda belirtilen unsurları da 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 hava meydanında direğe bağlama ve direktten çözme usullerini de içeren 8 kalkış ve iniş;
 - (3) 8 saat denetim altında yalnız uçuş süresi;
- (b) BPL'ye ve sıcak-hava hava gemilerini uçurma vasfına sahip olan adaylar bu tür hava gemilerinde sorumlu pilot olarak yaptıkları toplam uçuş süresinin % 10'u oranında ve her halükarda azami 5 saate kadar kredilendirilecektir.

KISIM 5

Planör pilotu lisansına özđü gereklilikler (SPL)

FCL.105 SPL - İmtiyazlar ve koşullar

- (a) SPL'ye sahip olan bir pilotun imtiyazı planörlerle ve motorlu planörlerle sorumlu pilot (PIC) olarak uçmaktır. Lisans sahibinin bu imtiyazları bir TMG üzerinde tatbik edebilmesi için FCL.135.S'de öngörülen gereklilikleri karşılması gerekmektedir.
- (b) SPL'ye sahip olan pilotlar:
- (1) ancak lisansın tanzim edilmesinin ardından planörle veya motorlu planörle sorumlu pilot olarak 10 saatlik uçuş süresini ya da 30 kalkışı tamamladıktan sonra yolcu taşımaya başlayabileceklerdir;
 - (2) aşağıda belirtilen şartları karşılayıncaya kadar sadece ticari olmayan operasyonlarda herhangi bir gelir elde etmeden uçabileceklerdir:
 - (i) 18 yaşını dolduruncaya;
 - (ii) lisansın tanzim edilmesinin ardından planörle veya motorlu planörle sorumlu pilot olarak 75 saatlik uçuş süresini ya da 200 kalkışı tamamlayıncaya;
 - (iii) bir sınav sorumlusu nezaretinde yeterlilik kontrolünden geçinceye.

- (c) Yukarıdaki (b)(2) bendi hükümlerine bakılmaksızın öğretmen veya kontrol pilotu imtiyazlarını içeren bir SPL'ye sahip olan pilotlar aşağıda belirtilen işlemler karşılığında ücret alabilecektir:

LAPL(S) veya SPL için uçuş eğitimi vermek;

bu lisanslara yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri gerçekleştirmek;

bu lisanslara ilişkin yetkiler ve sertifikalar.

FCL.210.A SPL – Tecrübe gereklilikleri ve kredilendirme

- (a) SPL başvurusunda bulunan adayların en azından FCL.110.S'de belirtilen gereklilikleri de içerecek şekilde, planörle veya motorlu planörle en az 15 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmaları gerekmektedir;
- (b) SPL başvurusunda bulunan ve bir LAPL(S)'ye sahip olan adaylar SPL tanzimi gereklilikleri bakımından tam olarak kredilendirileceklerdir.

SPL başvurusunda bulunan ve başvuru tarihinden önceki 2 yıl içerisinde bir LAPL(S)'ye sahip olan adaylar teorik bilgi ve uçuş eğitimi gereklilikleri bakımından tam olarak kredilendirileceklerdir.

Kredilendirme. Balonlar dışında farklı bir hava aracı kategorisinde pilot lisansına sahip olan adaylar bu hava aracı kategorisinde sorumlu pilot olarak yaptıkları toplam uçuş süresinin % 7' oranında ve her halükarda azami 10 saate kadar kredilendirilecektir. Verilecek kredinin miktarı hiç bir şekilde FCL.110.S(a)(2) ila (a)(4) bentlerinde öngörülen gereklilikleri içermeyecektir.

FCL.220.S SPL – Kalkış yöntemleri

SPL'nin imtiyazları yetenek testinde kullanılan kalkış yöntemi ile sınırlı olacaktır. Pilotun FCL.130.S.'de öngörülen gereklilikleri karşılması halinde bu sınırlamanın kaldırılması ve yeni imtiyazların tatbik edilmesi mümkün olabilecektir.

FCL.230.S SPL – Güncellik gereklilikleri

SPL sahipleri lisanslarının imtiyazlarını ancak FCL.140.S.'de öngörülen güncellik gerekliliklerini karşıladıkları takdirde tatbik edebileceklerdir.

KISIM 6

Balon pilotu lisansına özgü gereklilikler (BPL)

FCL.205.B BPL – İmtiyazlar ve koşullar

- (a) BPL'ye sahip olan bir pilotun imtiyazı balonlarla ve sıcak hava-hava gemileri ile sorumlu pilot (PIC) olarak uçmaktır.
- (b) BPL sahibi olan pilotlar aşağıda belirtilen şartları karşılayıncaya kadar sadece ticari olmayan operasyonlarda herhangi bir gelir elde etmeden uçabileceklerdir:
- (1) 18 yaşını dolduruncaya;
 - (2) balonla sorumlu pilot olarak 50 saatlik uçuş süresini ve 50 kalkış ve inişi tamamlayıncaya;
 - (3) ilgili sınıfa ait bir balonla bir sınav sorumlusu nezaretinde yeterlilik kontrolünden geçinceye.
- (c) Yukarıdaki (b) bendi hükümlerine bakılmaksızın öğretmen veya kontrol pilotu imtiyazlarını içeren bir BPL'ye sahip olan pilotlar aşağıda belirtilen işlemler karşılığında ücret alabilecektir:
- (1) LAPL(B) veya BPL için uçuş eğitimi vermek;
 - (2) bu lisanslara yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri gerçekleştirmek;
 - (3) bu lisanslara ilişkin yetkiler ve sertifikalar.

FCL.210.B BPL – Tecrübe gereklilikleri ve kredilendirme

- (a) BPL başvurusunda bulunan adayların en azından aşağıda belirtilen uçuş sürelerini de içerecek şekilde, aynı sınıftaki ve gruptaki balonlarla en az 16 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmaları gerekmektedir:
- (1) 12 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi;
 - (2) 10 şişirme işlemi ve 20 çift kumanda kalkış ve iniş; ve
 - (3) Asgari uçuş süresi 30 dakika olmak kaydıyla denetim altında yalnız uçuş.

- (b) BPL başvurusunda bulunan ve bir LAPL(B)'ye sahip olan adaylar SPL tanzimi gereklilikleri bakımından tam olarak kredilendirileceklerdir.

BPL başvurusunda bulunan ve başvuru tarihinden önceki 2 yıl içerisinde bir LAPL(B)'ye sahip olan adaylar teorik bilgi ve uçuş eğitimi gereklilikleri bakımından tam olarak kredilendirileceklerdir.

FCL.220.B BPL – İmtiyazların kapsamının bağlı uçuşları içerecek şekilde genişletilmesi

BPL imtiyazları bağlı olmayan uçuşlar ile sınırlandırılmalıdır. Pilotun FCL.130.B'de öngörülen gereklilikleri karşılaması halinde bu sınırlamanın kaldırılması mümkün olabilecektir.

FCL.225.B BPL – İmtiyazların kapsamının farklı bir balon sınıfını içerecek şekilde genişletilmesi

BPL ile tanınan imtiyazlar adayın yetenek testine girdiği balon sınıfı ve grubu ile sınırlı olacaktır. Bu sınırlama, pilotun aşığıda öngörülen gereklilikleri yerine getirmesi halinde kaldırılabilir.

- (a) imtiyazların aynı grup içerisinde başka bir sınıfı kapsayacak şekilde genişletilmesi durumunda, FCL.135.B'de öngörülen gereklilikleri yerine getirmesi;
- (b) imtiyazların aynı balon sınıfı içerisinde başka bir grubu kapsayacak şekilde genişletilmesi durumunda, en azından aşığıda belirtilen uçuş sürelerini tamamlaması:
- (1) ilgili gruba ait bir balonla 2 eğitim uçuşu; ve
 - (2) balonlarda sorumlu pilot (PIC) olarak aşığıda belirtilen uçuş süreleri:
 - (i) 3 401 m3 ila 6 000 m3 zarf kapasitesine sahip balonlar için asgari olarak 100 saat;
 - (ii) 6 001 m3 ila 10 500 m3 zarf kapasitesine sahip balonlar için asgari olarak 200 saat;
 - (iii) zarf kapasitesi 10 500 m3'den fazla olan balonlar için asgari olarak 300 saat;
 - (iv) zarf kapasitesi 1 260 m3'den fazla olan gaz balonları için asgari olarak 50 saat.

FCL.230.B BPL – Güncellik gereklilikleri

- (a) BPL sahipleri lisanslarının imtiyazlarını ancak son 24 ay içerisinde aşığıda belirtilen unsurları bir balon sınıfı üzerinde tamamlamış olmaları koşuluyla tatbik edebileceklerdir:
- (1) 10 kalkış ve iniş de dahil olmak üzere sorumlu pilot (PIC) olarak 6 saatlik uçuş süresi; ve
 - (2) Uygun bir sınıfa ait olan ve imtiyazlarının izin verdiği azami zarf kapasitesine sahip olan bir balonda öğretmen ile birlikte 1 eğitim uçuşu;
 - (3) ayrıca birden çok balon sınıfı ile uçuş vafına sahip olması durumunda, pilotun imtiyazlarını diğer sınıflarda da tatbik edebilmesi için, son 24 ay içerisinde söz konusu sınıfta 3 kalkış ve iniş işlemini de içerecek şekilde en az 3 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması gerekmektedir.
- (b) Yukarıda (a) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılayamayan BPL(B) sahipleri lisanslarının imtiyazlarını yeniden tatbik etmeye başlamadan önce:
- (1) uygun bir sınıfa ait olan ve imtiyazlarının izin verdiği azami zarf kapasitesine sahip olan bir balonda öğretmen ile birlikte yeterlilik kontrolünden geçmelidir;
 - (2) yukarıda (a) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılayabilmek için bir öğretmen nezaretinde çift kumandalı uçuş veya yalnız uçuş yaparak istenen ilave kalkışları ve inişleri gerçekleştirmelidir.

ALT BÖLÜM D
TİCARİ PİLOT LİSANSI - CPL

KISIM 1

Genel Gereklilikler

FCL.300 CLP - Aşgari yaş sınırı

Ticari Pilot Lisansına (CPL) başvuran adayın en az 18 yaşında olması gerekmektedir.

FCL.305 CPL - İmtiyazlar ve koşullar

- (a) İmtiyazlar. CPL sahibi bir pilotun imtiyazı uygun bir kategoride yer alan bir hava aracı ile:
- (1) LAPL ve PPL sahibinin tüm imtiyazlarını tatbik etmek
 - (2) ticari hava taşımacılığı yapmayan herhangi bir hava aracında sorumlu pilot veya ikinci pilot olarak uçmak;
 - (3) FCL.060'da ve işbu Alt Bölümde öngörülen tahditlere tabi olmak kaydıyla teki pilotlu her türlü hava aracı ile ticari hava taşımacılığında sorumlu pilot olarak uçmak;
 - (4) FCL.060'da öngörülen tahditlere 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 intibak yetkisi gerekliliklerini yerine getirmiş olmalıdırlar.

FCL.310 CPL - Teorik bilgi sınavı

CPL için başvuran aday, aşağıdaki konularda, verilen imtiyazlara uygun bir bilgi seviyesi sergileyecektir:

- Hava Hukuku Bilgisi,
- Hava Aracı Genel Bilgisi - Gövde/Sistemler/Güç Sistemi,
- Hava Aracı Genel Bilgisi - Aletler,
- Ağırlık ve Denge,
- Performans,
- Uçuş planlama ve izleme,
- İnsan Performansı,
- Meteoroloji,
- Genel Seyrüsefer,
- Radyo Seyrüsefer,
- Operasyon Usulleri,
- Uçuş Prensipleri,
- Görerek Uçuş Kuralları (VHR) Haberleşmesi.

FCL.315 CPL - Eğitim kursu

CPL başvurusunda bulunan adayların işbu Bölümün Appendix 3 ekinde öngörüldüğü şekilde, bir ATO tarafından düzenlenen bir teorik bilgi eğitimini ve uçuş eğitimini tamamlamış olmaları gerekmektedir.

FCL.345 CPL - Yetenek testi

CPL başvurusunda bulunan adayların, işbu Bölümün Appendix 4 ekinde öngörüldüğü şekilde bir yetenek testini başarıyla tamamlamak suretiyle ilgili usulleri ve manevraları uygun bir hava aracı kategorisinde sorumlu pilot (PIC) olarak, tanınan imtiyazlara uygun bir yetkinlikle gerçekleştirme becerisine sahip olduklarını sergilemeleri gerekmektedir.

KISIM 2

Uçak kategorisine özgü gereklilikler - CPL(A)**FCL.325.A CLP(A) - MPL sahiplerine özgü koşullar**

CPL(A) imtiyazlarını tatbik etmeden önce, MPL sahibi uçakta aşağıdakileri tamamlamış olacaktır:

- (a) 70 saatlik uçuş süresi;
 - (1) sorumlu pilot (PIC) olarak;veya
 - (2) en az 10 saat sorumlu pilot olarak ve gerekli ilave uçuş saatlerinde de gözetim altında sorumlu pilot (PICUS) olarak.

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

- (b) İşbu Bölümün Appendix 3 ekinin 10(a) ve 11 sayılı bentlerinde öngörülen CPL(A) modüler kursunun unsurları; ve
- (c) FCL.320'de öngörülen CPL(A) yetenek testi.

ALT BÖLÜM E

ÇOK EKİP ÜYELİ PİLOT LİSANSI - MPL**FCL.400.A MPL - Aşgari yaş sınırı**

Çok ekip üyeli pilot lisansına (MPL) başvuran adayın en az 18 yaşında olması gerekmektedir.

FCL.405.A MLP - imtiyazlar

- (a) Çok ekip üyeli 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 imtiyazları da elde edebileceklerdir:
 - (1) Alt Bölüm C kapsamında PPL(A) için öngörülen gerekliliklerin karşılanması koşuluyla, PPL(A) sahibinin tüm imtiyazlarını tatbik etmek;
 - (2) FCL.325'de öngörülen gerekliliklerin karşılanması koşuluyla, CPL(A) sahibinin tüm imtiyazlarını tatbik etmek.
- (c) Çok ekip üyeli pilot lisansına (MPL) sahip bir pilot, ikinci pilot ile işletilmesi gereken uçaklarla sınırlı olmak üzere, aletli uçuş yetkisinin IR(A) tanıdığı imtiyazı kullanabilecektir. Lisans sahibinin sadece aletlerin referans alınması suretiyle gerçekleştirilen tek pilotlu operasyonlarda sorumlu pilot olarak görev yapmak için gereken eğitimi tamamlamış ve tek pilotlar 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 genişletilebilecektir.

FCL.410.A MLP - Eğitim kursu ve teorik bilgi sınavı

- (a) Kurs. MPL başvurusunda bulunan adayların işbu Bölümün Appendix 5 ekinde öngörüldüğü şekilde, bir ATO tarafından düzenlenen bir teorik bilgi eğitimini ve uçuş eğitimini tamamlamış olmaları gerekmektedir.
- (b) Sınav. MPL başvurusunda bulunan adayların FCL.515'de öngörüldüğü şekilde ATPL(A)'ya ve çok pilotlu tip yetkisine sahip bir pilot için gereken düzeyde bilgiye sahip olduklarını kanıtlamaları gerekmektedir.

FCL.415.A MPL - Pratik beceriler

- (a) MPL başvurusunda bulunan adaylar sürekli değerlendirme suretiyle işbu Bölümün Appendix 5 ekinde belirtilen tüm yetkinlik unsurlarının tümünün VFR ve IFR altında çok pilotlu ve çok motorlu türbin uçaklarda uçan pilot ve uçmayan pilot olarak yerine getirilmesi için gerekli olan becerileri sergilemiş olacaktır.
- (b) Eğitim kursunun tamamlanmasına müteakiben, adayın işbu Bölümün Appendix 9 sayılı eki uyarınca bir yetenek testini başarıyla tamamlamak suretiyle ilgili usulleri ve manevraları tanıyan imtiyazlara uygun bir yetkinlikle gerçekleştirme becerisine sahip olduğunu sergilemesi gerekmektedir. Aday yetenek testini MPL entegre eğitim kursunun ileri aşamasında kullanılan uçak tipinde ya da aynı uçak tipini temsil eden FFS'de alacaktır.

ALT BÖLÜM F

HAVAYOLU NAKLİYE PİLOTU LİSANSI -ATPL

KISIM 1

Genel Gereklilikler**FCL.500 ATPL - Asgari yaş sınırı**

Havayolu nakliye pilotu lisansına (ATPL) başvuran adayın en az 21 yaşında olması gerekmektedir.

FCL.505 ATPL - İmtiyazlar

- (a) ATPL sahibi bir pilotun imtiyazı uygun bir kategoride yer alan bir hava aracı ile:
- (1) LAPL, PPL ve CPL sahibinin tüm imtiyazlarını tatbik etmek;
 - (2) ticari hava taşımacılığı operasyonlarına müdahil olan bir hava aracının sorumlu pilotu (PIC) olarak görev yapmaktır.
- (b) ATPL tanzimi için başvuruda bulunan adaylar yetenek testinde kullanılan hava aracı tip intibak yetkisi gerekliliklerini yerine getirmiş olmalıdırlar.

FCL.515 ATPL - Eğitim kursu ve teorik bilgi sınavı

- (a) Kurs. ATPL başvurusunda bulunan adayların bir ATO tarafından düzenlenecek bir eğitim kursunu tamamlamaları gerekmektedir. Bu kursun işbu Bölümün Appendix 3 ekinde öngörüldüğü şekilde entegre bir eğitim kursu ya da modüler bir kurs olması gerekmektedir.
- (b) Sınav. ATPL için başvuran aday, aşağıdaki konularda, verilen imtiyazlara uygun bir bilgi seviyesi sergileyecektir:
- Hava Hukuku Bilgisi,
 - Hava Aracı Genel Bilgisi - Gövde/Sistemler/Güç Sistemi,
 - Hava Aracı Genel Bilgisi - Aletler,
 - Ağırlık ve Denge,
 - Performans,
 - Uçuş planlama ve izleme,
 - İnsan Performansı,
 - Meteoroloji,
 - Genel Seyrüsefer,
 - Radyo Seyrüsefer,
 - Operasyon Usulleri,
 - Uçuş Prensipleri,
 - VHR Haberleşmesi,
 - IFR Haberleşmesi.

KISIM 2

Uçak kategorisine özgü gereklilikler - ATPL(A)**FCL.505.A ATPL(A) - Önceden MPL sahibi olan pilotların imtiyazlarına yönelik tahditler**

Bir ATPL(A) sahibi önceden sadece bir MPL'ye sahip olmuş ise, pilot tek pilotlu operasyonlar ile ilgili olarak FCL.405(A)(b)(2) ve (c)'de öngörülen gereklilikleri yerine getirmediği müddetçe, bu lisansın imtiyazları çok pilotlu operasyonlar ile sınırlı olacaktır.

FCL.510.A ATPL(A) – Ön koşullar, tecrübe ve kredilendirme

- (a) Ön koşullar. ATPL(A) için başvuran adayların:
- (1) MPL'ye; ya da
 - (2) CPL(A)'ya ve çok motorlu uçaklar için aletli uçuş yetkisine (IR) sahip olmaları gerekmektedir. Bu bağlamda adayların ayrıca MCC eğitimi de almış olmaları gerekmektedir.
- (b) Tecrübe. ATPL(A) başvurusunda bulunan adayların en azından aşağıda belirtilen uçuş sürelerini de içerecek şekilde, uçakla en az 1,500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları gerekmektedir:
- (1) Uçakla çok pilotlu operasyonlarda 500 saat;
 - (2) (i) gözetim altında sorumlu pilot olarak 500 saat; veya
(ii) sorumlu pilot olarak 250 saat; veya
(iii) en az 70 saati sorumlu pilot olarak ve geri kalan kısmı da gözetim altında sorumlu pilot olarak 250 saat;
 - (3) en az 100 saati sorumlu pilot olarak veya gözetim altında sorumlu pilot olarak 200 saatlik seyrüsefer uçuşu;
 - (4) En fazla 30 saati aletli yer süresi olabilecek 75 saatlik aletli süre; ve
 - (5) sorumlu pilot veya ikinci pilot olarak 100 saat gece uçuşu.

Yukarıda belirtilen 1,500 saatlik uçuş süresinin azami 100 saatlik kısmı bir FFS'de veya FNPT'de tamamlanabilecektir. Yukarıda belirtilen 100 saatlik uçuş süresinin azami 25 saatlik kısmı bir FNPT'de tamamlanabilecektir.

- (c) Kredilendirme.
- (1) Farklı hava aracı kategorilerine ait pilot lisansına sahip olan adaylar, azami olarak aşağıda belirtilen uçuş süreleri için kredilendirileceklerdir:
 - (i) TMG'de veya motorlu planörlerde sorumlu pilot olarak yapılan 30 saatlik uçuş;
 - (ii) helikopterlerde, yukarıdaki (b) bendinde öngörülen uçuş süresi gerekliliklerinin %50'si.
 - (2) Ulusal kurallara uygun bir şekilde tanzim edilmiş uçuş mühendisi lisansı sahipleri uçuş mühendisliği süresinin %50'si ile azami 250 saat krediye kadar kredilendirileceklerdir. Söz konusu bentlerin herhangi birine karşı verilen toplam kredinin 250 saati aşmaması koşuluyla, bu 250 saat, (a) bendindeki 1500 saat koşuluna karşı ve (b) (1) bendindeki 500 saat koşuluna karşı kredilendirilebilecektir.
- (d) Yukarıdaki (b) bendinde öngörülen tecrübenin ATPL(A) için gereken yetenek testine girilmeden önce tamamlanması gerekmektedir.

FCL.520.A ATPL(A) – Yetenek testi

ATPL başvurusunda bulunan adayların,işbu Bölümün Appendix 9 ekinde öngörüldüğü şekilde bir yetenek testini başarıyla tamamlamak suretiyle ilgili usulleri ve manevraları uygun çok pilotlu bir uçakta IFR altında sorumlu pilot (PIC) olarak, tanınan imtiyazlara uygun bir yetkinlikle gerçekteştirme becerisine sahip olduklarını sergilemeleri gerekmektedir.

Bu yetenek testinin bir uçakla veya aynı tipteki bir uçağı temsil eden, yeterli vasıflara sahip bir FFS ile gerçekteştirilmesi gerekmektedir.

KISIM 3**Helikopter kategorisine özgü gereklilikler – ATPL(H)****FCL.510.H ATPL(H) – Ön koşullar, tecrübe ve kredilendirme**

ATPL(H) için başvuran adayların:

- (a) CPL(H)'a ve çok motorlu helikopter tip intibak yetkisine sahip olmaları ve MCC eğitimi almış olmaları; ve

- (b) en azından aşağıda belirtilen uçuş sürelerini de içerecek şekilde, helikopter pilotu olarak en az 1,00 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları gerekmektedir:
- (1) ok pilotlu helikopterlerde 350 saat;
 - (2) (i) sorumlu pilot olarak 250 saat; veya
(ii) sorumlu pilot olarak 100 saat ve gözetim altında sorumlu pilot olarak 150 saat; ya da
(iii) ok pilotlu helikopterlerde gözetim altında sorumlu pilot olarak 250 saat. Bu bağlamda sorumlu pilot olarak 100 saatlik uçuş süresi tamamlanana kadar ATPL(H) imtiyazları sadece çok pilotlu operasyonlarla sınırlı olacaktır;
 - (3) en az 100 saati sorumlu pilot olarak veya gözetim altında sorumlu pilot olarak 200 saatlik seyrüsefer uçuşu;
 - (4) En fazla 10 saati aletli yer süresi olabilecek 30 saatlik aletli süre; ve
 - (5) sorumlu pilot veya ikinci pilot olarak 100 saat gece uçuşu.
- Yukarıda belirtilen 1,000 saatlik uçuş süresinin azami 100 saatlik kısmı bir FSTD'de, bu sürenin de azami 25 saatlik kısmı bir FNPT'de tamamlanabilecektir.
- (c) Uçakla uçuş süresinin azami % 50'si, (b) bendinde öngörülen uçuş süresi gerekliliklerine sayılmak üzere kredilendirilebilecektir.
- (d) Yukarıdaki (b) bendinde öngörülen tecrübenin ATPL(H) için gereken yetenek testine girilmeden önce tamamlanması gerekmektedir.

FCL.520.H ATPL(H) - Yetenek testi

ATPL (H) başvurusunda bulunan adayların,işbu Bölümün Appendix 9 ekinde ngrldğ şekilde bir yetenek testini başarıyla tamamlamak suretiyle ilgili usulleri ve manevraları uygun çok pilotlu bir helikopterde sorumlu pilot (PIC) olarak, tanınan imtiyazlara uygun bir yetkinlikle gerçekleştirme becerisine sahip olduklarını sergilemeleri gerekmektedir.

Bu yetenek testinin bir helikopterle veya aynı tipteki bir helikopteri temsil eden, yeterli vasıflara sahip bir FFS ile gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

ALT BÖLÜM G

ALETLİ UÇUŞ YETKİSİ - IR

KISIM 1

Genel Gereklilikler

FCL.600 Aletli Uçuş Yetkisi (IR) - Genel

Bir uçak, helikopter, hava gemisi ya da dikey kalkışlı hava aracı ile IFR altında gerçekleştirilen operasyonların sadece söz konusu hava aracı kategorisine uygun bir aletli uçuş yetkisine sahip olan bir PPL, CPL, MPL ve ATPL sahibi tarafından ya da yetenek testi veya çift kumandalı uçuş eğitimi sırasında gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

FCL.605 Aletli Uçuş Yetkisi (IR) - İmtiyazlar

- (a) Aletli uçuş yetkisine (IR) sahip olan bir pilotun imtiyazı hava araçları ile, 200 feet (60 m) minimum karar yüksekliğinde IFR altında uçmaktır.
- (b) ok motor aletli uçuş yetkisine (IR) sahip olan pilotların bir ATO tarafından düzenlenecek spesifik bir eğitim almaları ve işbu Bölümün Appendix 9 ekinde aılkanan yetenek testinin 6. bölümünü çok pilotlu bir uçakla geçmeleri koşuluyla bu imtiyazların kapsamı 200 feet'in (60 m) altındaki karar yüksekliklerini de içerecek şekilde genişletilebilecektir.
- (c) Aletli uçuş yetkisi (IR) sahipleri imtiyazlarını işbu Bölümün Appendix 8 ekinde öngörülen koşullara uygun bir şekilde tatbik edeceklerdir.
- (d) Sadece helikopterler için IFR altında sorumlu pilot imtiyazlarını çok pilotlu helikopterlerde tatbik edebilmeleri için, aletli uçuş yetkisine IR(H) sahip olan pilotların, en fazla 30 saati aletli yer süresi olabilecek asgari 70 saatlik aletli süreyi tamamlamış olmaları gerekmektedir

FCL.610 Aletli Uçuş Yetkisi (IR) – Ön koşullar ve kredilendirme

Aletli uçuş yetkisi (IR) için başvuran adayların:

- (a)
 - (1) uygun bir hava aracı kategorisinde en azından bir PPL'ye, ve
 - (i) FCL.810 uyarınca gece uçuş imtiyazlarına; veya
 - (ii) farklı bir hava aracı kategorisinde bir ATPL'ye; ya da
 - (2) uygun bir hava aracı kategorisinde bir CPL'ye sahip olmaları;
- (b) uçaklarla, helikopterlerle ya da hava gemileriyle, en az 10 saati, hava gemilerinde ise en az 20 saati ilgili hava aracı kategorisinde olmak koşuluyla, sorumlu pilot olarak en az 50 saatlik seyrüsefer uçuşu süresini tamamlamış olmaları gerekmektedir.
- (c) Sadece helikopterler için ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR veya CPL(H) ientegre 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) başvurusunda bulunan adayların bir ATO tarafından düzenlenen bir teorik bilgi ve uçuş eğitimi kursuna katılmış olmaları gerekmektedir.

Bu kurs:

- (1) İşbu Bölümün Appendix 3 eki uyarınca aletli uçuş yetkisi (IR) eğitimini içeren entegre bir kur olması; veya
 - (2) işbu Bölümün Appendix 6 ekinde öngörülen bir modüler kurs olması gerekmektedir.
- (b) Sınav. Adaylar, aşağıdaki konularda, verilen imtiyazlara uygun bir teorik bilgi seviyesi sergileyecektir:
 - Hava Hukuku Bilgisi,
 - Hava Aracı Genel Bilgisi - Aletler,
 - Uçuş planlama ve izleme,
 - İnsan Performansı,
 - Meteoroloji,
 - Radyo Seyrüsefer,
 - IFR Haberleşmesi.

FCL.620 Aletli Uçuş Yetkisi (IR) – Yetenek testi

- (a) Aletli uçuş yetkisi (IR) başvurusunda bulunan adayların işbu Bölümün Appendix 7 sayılı eki uyarınca bir yetenek testini başarıyla tamamlamak suretiyle ilgili usulleri ve manevraları tanınan imtiyazlara uygun bir yetkinlikle gerçekleştirme becerisine sahip olduğunu sergilemesi gerekmektedir.
- (b) Çok motorlu uçak aletli uçuş yetkisi (IR) için teste çok motorlu bir uçakta girilecektir. Tek motorlu uçak aletli uçuş yetkisi (IR) için teste tek motorlu bir uçakta girilecektir. İşbu fıkra bağlamında çok motorlu centreline thrust uçak tek motorlu uçak sayılacaktır.

FCL.625 Aletli Uçuş Yetkisi (IR) – Geçerlilik, temdit ve yenileme

- (a) Geçerlilik. Aletli uçuş yetkisi (IR) bir yıl süreyle geçerli olacaktır.
- (b) Temdit.
 - (1) IR, yetkinin son geçerlilik tarihinden önceki 3 ay içerisinde temdit edilecektir.
 - (2) Aletli uçuş yetkisinin (IR) geçerlilik tarihi sona ermeden önce aletli uçuş yetkisi (IR) yeterlilik kontrolünün ilgili bölümünden başarıyla geçemeyen aday, yeterlilik kontrolü başarılı bir şekilde tamamlanmaya değin aletli uçuş yetkisinin imtiyazlarını kullanmayacaktır.

- (c) Yenileme. Aletli uçuş yetkisinin (IR) geçerlilik süresinin sona ermesi durumunda, imtiyazlarını yenileyebilmek için adayın:
- (1) işbu Bölümün Appendix 9 eki uyarınca yetenek testinin aletli uçuş unsurunu geçebilmek için gereken yeterlilik düzeyine ulaşabilmek için bir ATO tarafından düzenlenen tazeleme eğitime katılması; ve
 - (2) ilgili hava aracı kategorisinde işbu Bölümün Appendix 9 eki uyarınca bir yeterlilik kontrolünü tamamlaması gerekmektedir.
- (d) IR'nin önceki 7 yıl içerisinde temdit edilmemiş veya yenilenmemiş olması halinde, IR sahibi pilotun IR teorik bilgi eğitimi sınavını ve yetenek testini yeniden geçmesi gerekecektir.

KISIM 2

Uçak kategorisine özgü gereklilikler

FCL.625.A Aletli uçuş Yetkisi IR(A) - Temdit

- (a) Temdit. IR(A) aletli uçuş yetkisinin temdidini için başvuran adayların:
- (1) bir sınıf ya da tip intibak yetkisinin temdidini ile birleştirildiğinde, işbu Bölümün Appendix 9 eki uyarınca bir yeterlilik kontrolünden geçmeleri gerekmektedir;
 - (2) bir sınıf ya da tip intibak yetkisinin temdidini ile birleştirilmediği takdirde ise:
 - (i) tek pilotlu uçaklar için, işbu Bölümün Appendix 9 ekinde açıklanan yeterlilik kontrolünün 3b kısmını ve 1. kısmın amaçlanan uçuş ile ilgili bölümlerini tamamlamaları; ve
 - (ii) çok motorlu uçaklar için, işbu Bölümün Appendix 9 eki uyarınca tek pilotlu uçaklar için öngörülen yeterlilik kontrolünün sadece aletli uçuşu içeren 6 kısmını tamamlamaları gerekmektedir.
 - (3) (2) bent bağlamında ilgili uçak sınıfını veya tipini temsil eden bir FNPT II ya da FFS kullanılabilir olmakla birlikte, bu durumlarda en azından aletli uçuş yetkisi (IR(A)) temdidine yönelik alternatif yeterlilik kontrolü uçakta yapılacaktır.
- (b) Çapraz kredi, işbu Bölümün Appendix 8 eki doğrultusunda verilecektir.

KISIM 3

Helikopter kategorisine özgü gereklilikler

FCL.625.H Aletli uçuş Yetkisi IR(A) - Temdit

- (a) IR(H) aletli uçuş yetkisinin temdidini için başvuran adayların:
- (1) bir tip intibak yetkisinin temdidini ile birleştirildiğinde, ilgili helikopter tipi için, işbu Bölümün Appendix 9 eki uyarınca bir yeterlilik kontrolünü tamamlamaları gerekmektedir;
 - (2) bir tip intibak yetkisinin temdidini ile birleştirilmediği takdirde ise, sadece, ilgili helikopter tipi için, işbu Bölümün Appendix 9 eki uyarınca öngörülen yeterlilik testinin 5. kısmını ve 1. kısmın ilgili bölümlerini tamamlamaları gerekmektedir. Bu bağlamda ilgili helikopter tipini temsil eden bir FTD II/III ya da FFS kullanılabilir olmakla birlikte, bu durumlarda en azından aletli uçuş yetkisi (IR(H)) temdidine yönelik alternatif yeterlilik kontrolü helikopterde yapılacaktır.
- (b) Çapraz kredi, işbu Bölümün Appendix 8 eki doğrultusunda verilecektir.

FCL.630.H Aletli Uçuş Yetkisi IR(H) - Tek motorlu helikopterler için tanınan imtiyazların kapsamının çok motorlu helikopterleri de içerecek şekilde genişletilmesi

Tek motorlu helikopterler için geçerli IR(H) aletli uçuş yetkisine sahip olan ve imtiyazlarını ilk kez çok motorlu helikopterlere yönelik IR(H) aletli uçuş yetkisini de kapsayacak şekilde genişletmek isteyen adayların:

- (a) bir ATO tarafından düzenlenen ve 3 saati bir FFS veya FTD 2/3 veya FNPT II/III'de gerçekleştirilebilecek, en az 5 saatlik çift kumanda aletli uçuş eğitimini içeren bir eğitim kursunu; ve
- (b) işbu Bölümün Appendix 9 eki uyarınca, çok motorlu helikopterlere yönelik yetenek testinin 5. kısmını tamamlamaları gerekmektedir.

*KISIM 4***Hava gemisi kategorisine özgü gereklilikler****FCL.625.H Aletli uçuş Yetkisi IR(As) – Temdit**

IR(As) aletli uçuş yetkisinin temdidini için başvuran adayların:

- (a) bir tip intibak yetkisinin temdidini ile birleştirildiğinde, ilgili hava gemisi tipi için, işbu Bölümün Appendix 9 eki uyarınca bir yeterlilik kontrolünü tamamlamaları gerekmektedir;
- (b) bir tip intibak yetkisinin temdidini ile birleştirilmediği takdirde ise, işbu Bölümün Appendix 9 eki uyarınca hava gemileri için öngörülen yeterlilik testinin 5. kısmını ve 1. kısmın amaçlanan uçuş ile ilgili bölümlerini tamamlamaları gerekmektedir. Bu bağlamda ilgili hava gemisi tipini temsil eden bir FTD 2/3 ya da FFS kullanılabilir olmakla birlikte, bu durumlarda en azından aletli uçuş yetkisi (IR(A)) temdidine yönelik alternatif yeterlilik kontrolü hava gemisinde yapılacaktır.

ALT BÖLÜM H**SINIF VE TİP İNTİBAK YETKİLERİ***KISIM 1***Genel Gereklilikler****FCL.700 Sınıf veya tip intibak yetkilerinin gerektiği durumlar**

- (a) LAPL, SPL ve BPL hariç tutulmak kaydıyla, pilot lisansına sahip olan kişiler, sınıf veya tip intibak yetkilerinin yenilenmesi amacı ile yetenek testine ya da yeterlilik kontrolüne tabi tutuldukları veya uçuş eğitimi aldıkları durumlar dışında geçerli ve uygun bir sınıf veya tip intibak yetkisine sahip olmadıkları müddetçe bir hava aracının pilotu sıfatıyla hareket etmeyeceklerdir.
- (b) Yukarıdaki (a) bendi hükümlerine bakılmaksızın, hava aracı tiplerinin tanıtımına ya da tadiline ilişkin uçuşlar bağlamında, pilotlar yetkili otorite tarafından tanzim edilen ve bu uçuşları gerçekleştirmelerine izin veren özel bir sertifikaya sahip olabileceklerdir. Bu izin geçerlilik süresi söz konusu özel uçuşlarla sınırlı olacaktır.
- (c) Yukarıdaki (a) ve (b) bendi hükümleri saklı kalmak kaydıyla, hava aracı tiplerinin tanıtımına ya da tadiline ilişkin olarak, sahip oldukları imtiyazlar kapsamında tasarım veya üretim kuruluşları tarafından gerçekleştirilen uçuşlar ve uçuş testi yetkisi tanzimi amacı ile gerçekleştirilen uçuşlar bağlamında, işbu Alt Bölümde öngörülen gerekliliklerin yerine getirilememesi halinde, pilotlar FCL.280 doğrultusunda tanzim edilmiş bir uçuş testi yetkisine sahip olabileceklerdir.

FCL.705 Sınıf veya tip intibak yetkisi sahiplerinin imtiyazları

Sınıf veya tip intibak yetkisi sahiplerinin imtiyazları yetkide belirtilen sınıfa veya tipe ait hava araçlarında pilot olarak uçmaktır.

FCL.710 Sınıf ve tip intibak yetkileri – varyantlar

- (a) İmtiyazlarının kapsamını herhangi bir sınıfa veya tipe ait bir hava aracının başka bir varyantını içerecek şekilde genişletmek için pilotun fark eğitimi veya alıştırma eğitimi alması gerekmektedir. Pilotun tip intibak yetkisini farklı bir varyant üzerinde tatbik etmek istemesi durumunda, fark eğitiminin veya alıştırma (tanıma) eğitiminin Part-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde öngörülen unsurları içermesi gerekmektedir.
- (b) Eğer varyant fark eğitimi müteakip 2 sene uçulmamışsa, imtiyazların korunabilmesi için, pistonlu tek motor ve TMG sınıf yetkisi dahilindeki tipler ya da varyantlar hariç, o varyantta ilave fark eğitimi ya da yeterlilik kontrolü gerekir.
- (c) Fark eğitimi, duruma bağlı olarak, pilotun logbooku'na veya muadil kayıt dokümanına işlenecek ve öğretmen tarafından imzalanacaktır.

FCL.725 Sınıf ve tip intibak yetkisi tanzimine ilişkin gereklilikler

- (a) Eğitim kursu. Sınıf ya da tip intibak yetkisi başvurusunda bulunan adayların bir ATO tarafından verilen bir eğitim kursunu tamamlamaları gerekmektedir. Tip intibak yetkisi eğitim kursunun ilgili tip için, Part-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde tanımlanan zorunlu eğitim unsurlarını içermesi gerekmektedir.
- (b) Teorik bilgi sınavı. Belirli bir sınıf ya da tip intibak yetkisi için başvuruda bulunan adayların ilgili sınıftaki veya tipteki hava aracının emniyetli işlemini için gereken teorik bilgi düzeyine sahip olduklarını gösterebilmek amacıyla bir ATO tarafından düzenlenen bir teorik bilgi sınavını başarıyla geçmeleri gerekmektedir.
 - (1) Çok pilotlu hava araçları için, teorik bilgi sınavının yazılı olarak yapılması ve ders çizelgesinde yer verilen temel konulara uygun bir şekilde dağıtılmış en az 100 çoktan seçmeli sorudan oluşması gerekmektedir.

- (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 gerekmektedir.
- (3) Tek motorlu hava araçları için, adayın tatminkar düzeyde bilgiye sahip olup olmadığının belirlenmesi amacı ile, teorik bilgi sınavının yetenek testi sırasında sınav sorumlusu tarafından sözlü olarak gerçekleştirilmesi gerekmektedir.
- (4) Yüksek performanslı uçak sınıfına ait tek pilotlu hava araçları için, teorik bilgi sınavının yazılı olarak yapılması ve eğitim ders çizelgesinde yer verilen temel konulara uygun bir şekilde dağıtılmış en az 60 çoktan seçmeli sorudan oluşması gerekmektedir.
- (c) Yetenek testi. Bir sınıf ya da tip intibak yetkisi için başvuruda bulunan adayların ilgili sınıftaki veya tipteki hava aracının emniyetli işletimi için gereken teorik bilgi düzeyine sahip olduklarını gösterebilmek amacı ile işbu Bölümün Appendix 9 eki doğrultusunda bir yetenek testini başarıyla geçmeleri gerekmektedir.
- Adayın yetenek testini sınıf ya da tip intibak eğitim kursunun başladığı tarihi izleyen 6 ay içerisinde ve sınıf ya da tip yetkisi başvuru tarihi öncesindeki 6 ay içerisinde geçmiş olması gerekmektedir.
- (d) Halihazırda bir hava aracı tipi için tanzim edilmiş olan ve tek pilotlu ya da çift pilotlu operasyon imtiyazını içeren bir tip intibak yetkisine sahip olan pilotlar aynı hava aracı tipinde farklı bir operasyon türüne ilişkin imtiyazın eklenmesi amacı ile başvuruda bulduklarında, teorik gereklilikleri yerine getirmiş oldukları varsayılacaktır.
- (e) Yukarıdaki bentlerin hükümlerine bakılmaksızın, FCL.280 uyarınca tanzim edilmiş bir uçuş testi 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 ya da sorumlu pilot olarak 10 saatlik uçuş süresini tamamlamış olan adaylar, işbu Alt Bölümde söz konusu hava aracı kategorisi için öngörülen tecrübe gerekliliklerini ve söz konusu tip intibak yetkisinin tanzimi için öngörülen koşulları karşılamaları koşuluyla ilgili tip intibak yetkisi tanzimi için müracaatta bulunma hakkına sahip olacaklardır.

FCL.740 Sınıf ve tip intibak yetkilerinin geçerlilik süresi ve yenilenmesi

- (a) Part-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde aksi yönde bir hüküm bulunmadığı müddetçe, geçerlilik süresi 2 yıl olan tek pilotlu tek motorlu tip intibak yetkileri dışında, sınıf ve tip intibak yetkilerinin geçerlilik süresi 1 yıldır.
- (b) Yenileme. Bir sınıf ya da tip intibak yetkisinin geçerlilik süresinin sona ermesi halinde başvuru sahibinin:
- (1) ilgili sınıftaki ya da tipteki ait hava aracının emniyetli bir şekilde işletilmesi için gereken yeterlilik düzeyine ulaşması için gerekli olması halinde bir ATO tarafından düzenlenen bir tazeleme eğitime katılması; ve
- (2) işbu Bölümün Appendix 9 ekinde öngörüldüğü şekilde bir yeterlilik testinden geçmesi gerekmektedir.

KISIM 2

Uçak kategorisine özgü gereklilikler

FCL.720.A Sınıf ya da tip intibak yetkilerinin tanzimine yönelik tecrübe gereklilikleri ve ön koşullar - uçaklar

Part-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde aksi yönde bir hüküm bulunmadığı müddetçe, ilgili yetkinin tanzim edilebilmesi için, sınıf ya da tip intibak yetkisi için müracaatta bulunan adayların aşağıda yer verilen tecrübe gerekliliklerini ve ön koşulları karşılamaları gerekmektedir:

- i. Tek pilotlu çok motorlu uçaklar. Tek pilotu çok motorlu uçakta ilk kez sınıf ya da tip intibak yetkisine başvuran aday, uçaklarda en az 70 saat sorumlu pilot olarak uçmuş olacaktır.
- ii. Kompleks olmayan tek pilotlu yüksek performanslı uçaklar. Yüksek performanslı uçak olarak sınıflandırılan tek pilotu bir uçakta ilk kez sınıf ya da tip intibak yetkisine başvuran adayın uçuş eğitimine başlamadan önce:
- (1) 70 saati uçaklarda sorumlu pilot olarak gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, en 200 saatlik toplam uçuş tecrübesine sahip olması; ve
- (2) (i) bir ATO tarafından düzenlenen ilave teorik bilgi kursunu başarıyla tamamladığını gösteren bir sertifikaya sahip olması; ya da
(ii) İşbu Bölüm gereğince ATPL(A) teorik bilgi sınavlarından geçmiş olması; ya da
İşbu Bölümde öngörülen şekilde tanzim edilmiş bir lisansa ek olarak, Chicago Anlaşmasının Annex 1 eki doğrultusunda tanzim edilmiş olan ve ATPL(A) teorik bilgi kredisini içeren bir ATPL(A)'ya veya CPL(A)/IR'ye sahip olması gerekmektedir.

- (3) çok pilotlu operasyonlarda uçak işletim imtiyazına sahip olmak isteyen pilotların ayrıca (d)(4) bendi gerekliliklerini de karşılamaları gerekmektedir.
- iii. Tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar. Yüksek performanslı uçak olarak sınıflandırılan tek pilotlu kompleks bir uçakta ilk kez tip intibak yetkisi tanzimi için müracaatta bulunan adayın (b) bendinde öngörülen gerekliliklere ilaveten Alt Bölüm G'de öngörülen, çok motorlu IR(A) gerekliliklerini de karşılaması gerekmektedir.
- iv. Çok pilotlu uçaklar. Çok pilotlu uçaklar için ilk kez tip intibak yetkisi kursuna başvuran adayın halihazırda bir MPL eğitim kursunda eğitime devam eden bir öğrenci pilot olması ya da aşağıdaki gereklilikleri karşılaması gerekmektedir:
- (1) uçaklarda sorumlu pilot olarak en az 700 saatlik uçuş tecrübesine sahip olmak;
 - (2) çok motorlu IR(A) yetkisine sahip olmak;
 - (3) işbu Bölüm gereğince ATPL(A) teorik bilgi sınavlarından geçmiş olmak; ve
 - (4) tip intibak yetkisi kursunun bir MCC kursu ile birleştirildiği durumlar dışında:
 - (i) uçaklarda bir MCC kursunu başarıyla tamamladığını gösteren bir sertifikaya sahip olmak; ya da
 - (ii) helikopterlerde bir MCC kursunu başarıyla tamamladığını gösteren bir sertifikaya sahip olmak ve çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak 100 saatin üzerinde uçuş tecrübesine sahip olmak; ya da
 - (iii) çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak en az 500 saat tecrübeye sahip olmak; ya da
 - (iv) ilgili hava operasyonları gereklilikleri doğrultusunda ticari hava taşımacılığı operasyonlarında tek pilotlu çok motorlu uçaklarla pilot olarak en az 500 saat tecrübeye sahip olmak.
- v. Yukarıdaki (d) bendi hükümlerine bakılmaksızın Üye Devletler, ekibin diğer üyelerinden ikisinin (d) bendi uyarınca tanzim edilmiş bir tip intibak yetkisine sahip olması koşuluyla, çok pilotlu uçaklar için, yetki sahibinin Uçuş Düzeyi 200 üzerinde gerçekleştirilen operasyonlar kapsamında uzun uçuşlarda yedek ikinci pilot olarak görev yapmasına olanak sağlayan ve tahditli imtiyazlar sunan bir tip intibak yetkisi tanzim edebileceklerdir.
- vi. Çok pilotlu ve tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar için ilave tip intibak yetkileri. İlave çok pilotlu tip intibak yetkileri ve tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçak tip intibak yetkileri müracaatında bulunan adayların çok motorlu IR(A) yetkisine sahip olmaları gerekmektedir.
- vii. Part-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde öngörülmesi halinde, bir tip intibak yetkisi ile tanınan imtiyazların tatbiki, başlangıçta bir öğretmen nezaretinde yapılacak uçuşlar ile sınırlandırılabilir. Nezaret altında yapılan uçuş süresi pilotun logbooku'na veya muadil kayıt dokümanına işlenecek ve öğretmen tarafından imzalanacaktır. Operasyonel uygunluk verilerinde öngörülen nezaret altında uçuş saatlerinin tamamlandığı pilot tarafından tevsik edildiğinde bu tahdit kaldırılacaktır.

FCL.725.A Sınıf ya da tip intibak yetkilerinin tanzimine yönelik teorik bilgi ve uçuş eğitimi - uçaklar

Part-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde aksi yönde bir hüküm bulunmadığı müddetçe:

- (a) Tek pilotlu çok motorlu uçaklar.
- (1) Tek pilotlu çok motorlu sınıf intibak yetkisi teorik bilgi kursunun çok motorlu uçak operasyonlarında en az 7 saatlik eğitimi içermesi gerekmektedir.
 - (2) Tek pilotlu çok motorlu bir sınıf/tip yetkisine yönelik uçuş eğitimi kursunun, çok motorlu uçak işletiminde normal koşullar altında en az 2 saat 30 dakika çift kumanda uçuş eğitimini ve motor arızası usulleri ve asimetric uçuş tekniklerinde en az 3 saat 30 dakika çift kumanda eğitimini içermesi gerekmektedir.
- (b) Tek pilotlu uçaklar- deniz. Tek pilotlu uçaklar-deniz yetkisi eğitim kursunun teorik bilgi eğitimini ve uçuş eğitimini içermesi gerekmektedir. Tek pilotlu uçaklar-deniz için sınıf ya da tip intibak yetkisi-deniz eğitim kursunun, adayın aynı sınıf ya da tip intibak yetkisinin kara versiyonuna sahip olması durumunda, en azından 8 saatlik çift kumanda uçuş eğitiminin, adayın bu tür bir yetkiye sahip olmaması durumunda ise en az 10 saatlik çift kumanda uçuş eğitiminin içermesi gerekmektedir.

FCL.730.A Sadece simülatörde yapılacak tip intibak eğitimi (ZFTT) kurslarına katılacak pilotlara özgü 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 en az 10 tonluk sertifikalandırılmış kalkış ağırlığına veya en az 19 yolculuk onaylanmış yolcu koltuk konfigürasyonuna sahip olan çok pilotlu bir turbo-prop uçakta en azından aşağıdakileri tamamlamış olacaktır:
- (1) Kurs sırasında CG, C veya geçici C seviyesinde olan bir uçuş simülatörünün (FFS) kullanılması halinde, 1500 uçuş saati veya 250 hat sektörü;
 - (2) Kurs sırasında DG veya D seviyesinde olan bir uçuş simülatörünün (FFS) kullanılması halinde, 500 uçuş saati veya 100 hat sektörü;
- (b) Bir pilot turbo-prop uçaktan turbo-jet uçağa veya turbo-jet uçaktan turbo-prop uçağa geçtiğinde, ilave simülatör eğitimi gerekli olacaktır.

FCL.735.A Çoklu ekip işbirliği eğitim kursu - uçaklar

- (a) MCC eğitim kursu en azından aşağıda belirtilen unsurları içermelidir:
- (1) 25 saatlik teorik bilgi eğitimi ve alıştırma; ve
 - (2) 20 saatlik pratik MCC eğitimi, ya da ATP entegre kursuna katılan öğrenci pilotlar için 15 saatlik tatbiki MCC eğitimi.
- Bir FNPT II MCC veya FFS kullanılmalıdır. MCC eğitiminin ilk tip yetkisi eğitimi ile birleştirildiği durumlarda, MCC ve tip yetkisi eğitimi için aynı uçuş simülatörünün (FFS) kullanılması halinde, tatbiki MCC eğitimi 10 saate kadar düşürülebilecektir.
- (b) MCC eğitim kursunun 6 ay içerisinde bir ATO'da tamamlanması gerekmektedir.
- (c) MCC kursunun bir tip yetkisi kursu ile birleştirildiği durumlar dışında, MCC kursunun tamamlanmasının ardından adaya bir tamamlama sertifikası verilecektir.
- (d) MCC kursunu farklı bir hava aracı kategorisinde tamamlamış olan adaylar (a)(1) bendinde öngörülen gereklilikten muaf tutulacaklardır.

FCL.740.A Sınıf ve tip intibak yetkilerinin temdidini - uçaklar

- (a) Çok motorlu sınıf intibak yetkilerinin ve tip intibak yetkilerinin temdidini. Çok motorlu sınıf intibak yetkilerinin ve tip intibak yetkilerinin temdidini için adayın:
- (1) Yetkinin son geçerlilik tarihi öncesindeki üç ay içerisinde ilgili uçak tipi veya sınıfında ya da ilgili uçak tipini ya da sınıfını temsil eden bir FSTD'de işbu Bölümün Appendix 9 eki gereğince bir yeterlilik kontrolünden geçmesi; ve
 - (2) tip intibak yetkisinin geçerlilik süresi içerisinde en azından;
 - (i) ilgili uçak tipinde ya da sınıfında pilot olarak en az 10 hat sektörünü; ya da
 - (ii) ilgili uçak tipinde ya da sınıfında bir kontrol pilotu ile birlikte pilot olarak en az 1 hat sektörünü tamamlaması gerekmektedir. Bu hat sektörünün yeterlilik kontrolü sırasında uçulması mümkün olabilecektir.
 - (3) İlgili hava operasyonları gereklilikleri doğrultusunda onaylanmış bir ticari hava taşımacılığı işleticisi için çalışan ve ilgili işleticinin, sınıf ya da tip intibak yetkisinin temdidini için gerçekleştirilen yeterlilik kontrolü ile birleştirilmiş yeterlilik testinden geçen bir pilot (2) fıkrada öngörülen gereklilikten muaf tutulacaktır.
 - (4) Eğer varsa IR(A)'nın temdidini sınıf ya da tip intibak yetkisinin temdidini için gerçekleştirilen yeterlilik kontrolü ile birleştirilebilecektir.

- (b) Tek pilotlu tek motorlu sınıf intibak yetkilerinin temdidini.
- (1) Pistonlu tek motorlu uçak sınıf intibak yetkisi ve TMG yetkisi. Tek pilotlu pistonlu tek motorlu uçak sınıf intibak yetkilerinin veya TMG sınıf yetkilerinin temdidini için aday;
- (i) söz konusu yetkinin sona erme tarihinden önceki üç ay içerisinde, işbu Bölümün Appendix 9 eki gereğince kontrol pilotu ile ilgili sınıfta yeterlilik kontrolünden geçecek; veya
- (ii) yetkinin son geçerlilik tarihinden önceki 12 ay içerisinde, aşağıdakileri içeren 12 uçuş saatini tamamlayacaktır:
- 6 saat sorumlu pilot olarak,
 - 12 kalkış ve 12 iniş, ve
 - en azından, 1 uçuş öğretmeni (FI) ya da bir sınıf intibak yetkisi öğretmeni (CRI) ile 1 saatlik eğitim uçuşu. Herhangi bir diğer uçak sınıfında veya tipinde sınıf veya tip yetkisi yeterlilik kontrolünden veya yetenek testinden geçmiş olmaları halinde, adaylar bu uçuştan muaf tutulacaklardır.
- (2) Adayın, hem pistonlu tek motorlu uçak (kara) sınıfı yetkisine hem de TMG yetkisine sahip olduğu durumlarda, aday yukarıdaki (1) bendinde belirtilen gereklilikleri bu iki sınıftan herhangi birinde tamamlayabilecek ve her iki yetkinin de temdidini elde edebilecektir.
- (3) Tek pilotlu tek motorlu turbo-prop uçaklar. Tek motorlu turbo-prop sınıf yetkisini temdit ettirebilmek için adayın yetkinin son geçerlilik tarihinden 3 ay önce, işbu Bölümün Appendix 9 eki gereğince bir kontrol pilotu ile ilgili sınıfta yeterlilik kontrolünden geçmesi gerekmektedir.
- (c) Bir tip veya sınıf yetkisinin son geçerlilik tarihi öncesinde yeterlilik kontrolünün tüm bölümlerinden başarıyla geçemeyen aday, yeterlilik kontrolü başarılı bir şekilde tamamlanmaya değin o yetkinin imtiyazlarını kullanmayacaktır.

KISIM 3

Helikopter kategorisine özgü gereklilikler

FCL.720.H Sınıf ya da tip intibak yetkilerinin tanzimine yönelik tecrübe gereklilikleri ve ön koşullar – helikopterler

Part-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde aksi yönde bir hüküm bulunmadığı müddetçe, ilgili yetkinin tanzim edilebilmesi için, ilk kez helikopter tip intibak yetkisi için müracaatta bulunan adayların aşağıda yer verilen tecrübe gerekliliklerini ve ön koşulları karşılamaları gerekmektedir:

- (a) Çok pilotlu helikopterler. Çok pilotlu helikopter tipi için ilk kez bir tip yetkisi kursuna başvuran adayın:
- (1) çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak en az 70 saat tecrübeye sahip olması; ya da
- (2) tip intibak yetkisi kursunun bir MCC kursu ile birleştirildiği durumlar dışında:
- (i) helikopterlerde bir MCC kursunu başarıyla tamamladığını gösteren bir sertifikaya sahip olması; ya da
- (ii) çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak en az 500 saat tecrübeye sahip olması; ya da
- (iii) çok motorlu helikopterlerle yürütülen çok pilotlu operasyonlarda pilot olarak en az 500 saat tecrübeye sahip olması;
- (3) ATPL(H) teorik bilgi sınavlarını geçmiş olması gerekmektedir.
- (b) İlk kez çok pilotlu helikopterler için tip intibak 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 intibak yetkileri sadece ikinci pilot fonksiyonlarının yerine getirilmesi ile tahdit edilmiş imtiyazlara sahip olacak şekilde tanzim edilecektir. Bu tahdit, pilotun aşağıda öngörülen gereklilikleri yerine getirmesi halinde kaldırılacaktır:
- (1) helikopterlerde sorumlu pilot (PIC) olarak 70 saatlik uçuş süresini tamamlamak;
- (2) ilgili helikopter tipinde sorumlu pilot olarak çok pilotlu yetenek testini geçmek.

- (c) Tek pilotlu, çok motorlu helikopterler. Tek pilotlu çok motorlu helikopter için ilk kez tip yetkisine başvuran adayın:
- (1) uçuş eğitimine başlamadan önce:
 - (i) ATPL(H) teorik bilgi sınavlarını geçmiş olması; ya da
 - (ii) bir ATO tarafından düzenlenen kabul öncesi 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 gerekmektedir.

FCL.735.H Çoklu ekip işbirliği eğitim kursu - helikopterler

- (a) MCC eğitim kursu en azından aşağıda belirtilen unsurları içermelidir:
- (1) MCC/IR için:
 - (i) 25 saatlik teorik bilgi eğitimi ve alıştırmaları; ve
 - (ii) 20 saatlik tatbiki MCC eğitimi, ya da ATP(H)/IR) entegre kursuna katılan öğrenci pilotlar için 15 saatlik tatbiki MCC eğitimi. MCC eğitiminin ilk tip yetkisi eğitimi ile birleştirildiği durumlarda, MCC ve tip yetkisi eğitimi için aynı uçuş simülatörünün (FSTD) kullanılması halinde, tatbiki MCC eğitimi 10 saate kadar düşürülebilecektir;
 - (2) MCC/VFR için:
 - (i) 25 saatlik teorik bilgi eğitimi ve alıştırmaları; ve
 - (ii) 15 saatlik tatbiki MCC eğitimi, ya da ATP(H)/IR) entegre kursuna katılan öğrenci pilotlar için 10 saatlik tatbiki MCC eğitimi. MCC eğitiminin ilk tip yetkisi eğitimi ile birleştirildiği durumlarda, MCC ve tip yetkisi eğitimi için aynı uçuş simülatörünün (FSTD) kullanılması halinde, tatbiki MCC eğitimi 7 saate kadar düşürülebilecektir;
- (b) MCC eğitim kursunun 6 ay içerisinde bir ATO'da tamamlanması gerekmektedir. MCC'ye uygun bir FNPT II veya III, bir FTD 2/3 ya da bir FFS kullanılmalıdır.
- (c) MCC kursunun bir çok pilotlu tip yetkisi kursu ile birleştirildiği durumlar dışında, MCC kursunun tamamlanmasının ardından adaya bir tamamlama sertifikası verilecektir.
- (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 tutulacaklardır.
- (e) MCC/IR eğitimi başvurusunda bulunan ve MCC/VFR eğitimini tamamlamış olan adayların (a)(1)(i) bendinde öngörülen gereklilikten muaf tutulmaları ve 5 saatlik tatbiki MCC/IR eğitimini tamamlamaları gerekmektedir.

FCL.740.A Sınıf ve tip intibak yetkilerinin temdidini - helikopterler

- (a) Temdit. Helikopter tip yetkilerinin temdidini için, aday aşağıdakileri tamamlayacaktır:
- (1) Yetkinin son geçerlilik tarihi öncesindeki üç ay içerisinde ilgili helikopter tipinde ya da ilgili helikopter tipini temsil eden bir FSTD'de işbu Bölümün Appendix 9 eki 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 saate karşı sayılabilecektir.

- (3) Pistonlu tek motorlu helikopterler için birden fazla tip intibak yetkisine sahip olan adaylar, geçerlilik süresi boyunca diğer tiplerle sorumlu pilot olarak en az 2 saatlik uçuşu tamamlamış olmaları koşuluyla, ilgili tip intibak yetkilerinin temdidini, intibak yetkisine sahip oldukları ilgili tiplerin sadece birinde yeterlilik kontrolünü tamamlamak suretiyle sağlayabileceklerdir. Yeterlilik kontrolü her seferinde farklı bir tip üzerinde gerçekleştirilmelidir.
- (4) Sertifikalandırılmış azami kalkış ağırlığı 3,175 kg olan tek motorlu türbinli helikopterler için birden fazla tip intibak yetkisine sahip olan adaylar, geçerlilik süresi içerisinde aşağıda belirtilen gereklilikleri tamamlamış olmaları koşuluyla, ilgili tip intibak yetkilerinin temdidini, intibak yetkisine sahip oldukları ilgili tiplerin sadece birinde yeterlilik kontrolünü tamamlamak suretiyle sağlayabileceklerdir.
- (i) Helikopterlerde PIC olarak 300 saat uçuş;
- (ii) İntibak yetkisine sahip oldukları tiplerin her birinde 15 saat uçuş; ve
- (iii) İntibak 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 intibak yetkisinin tanzimine yönelik yetenek testini başarıyla tamamlayan pilotlar (3) ve (4) bentler uyarınca ilgili tip intibak yetkilerinin temdidini ortak gruplarda alabileceklerdir.
- (6) Eğer varsa IR(H)'ın temdidi tip intibak yetkisinin temdidi için gerçekleştirilen yeterlilik kontrolü ile birleştirilebilecektir.
- (b) Bir tip yetkisinin son geçerlilik tarihi öncesinde yeterlilik kontrolünün tüm bölümlerinden başarıyla geçemeyen aday, yeterlilik kontrolü başarılı bir şekilde tamamlanıncaya değin o yetkinin imtiyazlarını kullanmayacaktır. Yukarıdaki (a)(3) ve (4) sayılı bentlerin geçerli olduğu durumlarda aday imtiyazlarını hiç bir tip üzerinde tatbik edemeyecektir.

KISIM 4

Dikey kalkışlı hava aracı kategorisine özgü gereklilikler

FCL.720.PL Sınıf ya da tip intibak yetkilerinin tanzimine yönelik tecrübe gereklilikleri ve ön koşullar - dikey kalkışlı hava araçları

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

- (a) uçak pilotları için:
- (1) ATPL teorik bilgisi ile birlikte CPL/IR(A) sahibi olmak ya da ATPL(A) sahibi olmak;
- (2) MCC kursunu başarıyla tamamladığını gösteren bir sertifikaya sahip olmak; ya da
- (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 ya da ATPL/IR(H) sahibi olmak;
- (2) MCC kursunu tamamladığını gösteren bir sertifikaya sahip olmak; ya da
- (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 azından CPL(H) sahibi olmak;
- (2) IR ve ATPL teorik bilgisi sahibi olmak ya da helikopterler veya uçaklar için ATPL'ye sahip olmak;
- (3) helikopterlerde ya da uçaklarda bir MCC kursunu başarıyla tamamladığını gösteren bir sertifikaya sahip olmak;
- (4) çok pilotlu helikopterlerde ya da uçaklarda pilot olarak en az 100 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak;

- (5) Pilotun çok pilotlu hava araçlarında ATPL olarak tecrübesi yok ise, Duruma bağlı olarak uçaklarda ya da helikopterlerde 40 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmak.

FCL.725.PL Sınıf ya da tip intibak yetkilerinin tanzimine yönelik uçuş eğitimi – dikey kalkışlı hava araçları

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

FCL.740.PL Sınıf ve tip intibak yetkilerinin temdidini – dikey kalkışlı hava araçları

- (a) Temdit. Dikey kalkışlı hava aracı tip intibak yetkilerinin temdidini için adayın:
- (1) Yetkinin son geçerlilik tarihi öncesindeki üç ay içerisinde ilgili dikey kalkışlı hava aracı tipinde işbu Bölümün Appendix 9 eki gereğince bir yeterlilik kontrolünden geçmek;
 - (2) tip intibak yetkisinin geçerlilik süresi içerisinde en azından;
 - (i) ilgili dikey kalkışlı hava aracı tipinde pilot olarak 10 hat sektörünü; ya da
 - (ii) ilgili dikey kalkışlı hava aracı tipinde ya da FFS'de bir kontrol pilotu ile birlikte pilot olarak en az 1 hat sektörünü tamamlaması gerekmektedir. Bu hat sektörünün yeterlilik kontrolü sırasında uçulması mümkün olabilecektir.
 - (3) İlgili hava operasyonları gereklilikleri doğrultusunda onaylanmış bir ticari hava taşımacılığı işleticisi için çalışan ve ilgili işleticinin, tip intibak yetkisinin temdidini için gerçekleştirilen yeterlilik kontrolü ile birleştirilmiş yeterlilik testinden geçen bir pilot (2) fıkrada öngörülen gereklilikten muaf tutulacaktır.
- (b) Bir tip yetkisinin son geçerlilik tarihi öncesinde yeterlilik kontrolünün tüm bölümlerinden başarıyla geçemeyen aday, yeterlilik kontrolü başarılı bir şekilde tamamlanıncaya değin o yetkinin imtiyazlarını kullanmayacaktır.

KISIM 5

Hava gemisi kategorisine özgü gereklilikler

FCL.720.As Tip intibak yetkisinin tanzimine yönelik ön koşullar – hava gemileri

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

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

FCL.735.As Çoklu ekip işbirliği eğitim kursu – hava gemileri

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

FCL.740.As Tip intibak yetkilerinin temdidi - hava gemileri

- (a) Temdit. Hava gemisi tip intibak yetkilerini temdidi için adayın:
- (1) Yetkinin son geçerlilik tarihi öncesindeki üç ay içerisinde ilgili hava gemisi tipinde işbu Bölümün Appendix 9 eki gereğince bir yeterlilik kontrolünden geçmek; ve
 - (2) yetkinin geçerlilik süresi dahilinde ilgili hava gemisi tipinin pilotu olarak en az 2 saatlik uçuş süresini tamamlamak. Yeterlilik kontrolünün süresi söz konusu iki saate karşı sayılabilecektir.
 - (3) Eğer varsa IR(As)'nin temdidi sınıf ya da tip intibak yetkisinin temdidi için gerçekleştirilen yeterlilik kontrolü ile birleştirilebilecektir.
- (b) Bir tip yetkisinin son geçerlilik tarihi öncesinde yeterlilik kontrolünün tüm bölümlerinden başarıyla geçemeyen aday, yeterlilik kontrolü başarılı bir şekilde tamamlanıncaya değin o yetkinin imtiyazlarını kullanmayacaktır.

ALT BÖLÜM I

İLAVE YETKİLER**FCL.800 Aerobatik yetkisi**

- (a) Uçak, TMG ya da planör pilotu lisansına sahip olan kişiler sadece gerekli yetkiye sahip oldukları taktirde aerobatik uçuş gerçekleştirmelidir.
- (b) Aerobatik yetkisi için başvuran adayların:
- (1) lisansın tanziminden sonra ilgili hava aracı kategorisinde sorumlu pilot olarak 40 saatlik uçuş süresini ya da planörler bağlamında sorumlu pilot olarak 120 kalkışı;
 - (2) bir ATO tarafından düzenlenen ve aşağıdaki unsurları içeren bir eğitim kursunu tamamlamış olması gerekmektedir:
 - (i) yetkiye uygun teorik bilgi eğitimi;
 - (ii) ilgili hava aracı kategorisinde en az 5 saatlik ya da 20 uçuşluk aerobatik eğitimi.
- (c) Aerobatik yetkinin imtiyazları uçuş eğitiminin tamamlandığı hava aracı kategorisi ile sınırlı olacaktır. Pilotun ilgili hava aracı kategorisinde bir lisansa sahip olması ve aerobatik eğitimi ders çizelgesinin tamamını içerecek şekilde, en az 3 çift kumanda eğitim uçuşunu başarıyla tamamlamış olması koşuluyla bu imtiyazların kapsamı söz konusu hava aracı kategorisini içerecek şekilde genişletilebilecektir.

FCL.805 Planör çekme ve banner çekme yetkileri

- (a) Ancak uygun bir planör çekme ve banner çekme yetkisine sahip oldukları taktirde uçak veya TMG uçuşma imtiyazını içeren pilot lisansına sahip olan kişilerin planör veya banner çekmelerine izin verilecektir.
- (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 sorumlu pilot olarak en az 30 saatlik uçuş süresini ve 60 kalkış ve iniş;
 - (2) bir ATO tarafından düzenlenen ve aşağıdaki unsurları içeren bir eğitim kursunu tamamlamış olmaları gerekmektedir:
 - (i) çekme operasyonları ve usulleri hakkında teorik bilgi eğitimi;
 - (ii) planör çekerek, en az 5 çift kumanda eğitimini içeren en az 10 eğitim uçuşu; ve
 - (iii) LAPL(S)'ye ya da SPL'ye sahip olan pilotlar dışında, bir hava aracı yardımı ile kalkış yapan bir planörde 5 alıştırma uçuşu.

- (c) Banner çekme yetkisi için başvuran adayların:
- (1) Lisansın tanziminden sonra uçaklarda veya TMG'de sorumlu pilot olarak en az 100 saatlik uçuş süresini ve 200 kalkış ve iniş tamamlağı olmaları gerekmektedir. Faaliyetin uçakla gerçekleştirilecek olması durumunda bu sürenin en az 30 saatinin uçaklarda, faaliyetin TMG ile gerçekleştirilecek olması durumunda ise TMG'lerde tamamlanması gerekmektedir;
 - (2) bir ATO tarafından düzenlenen ve aşağıdaki unsurları içeren bir eğitim kursunu tamamladı olmaları gerekmektedir:
 - (i) çekme operasyonları ve usulleri hakkında teorik bilgi eğitimi;
 - (ii) banner çekerek, en az 5 çift kumanda eğitimini içeren en az 10 eğitim uçuşu.
- (d) Planör ve banner çekme yetkisinin imtiyazları uçuş eğitiminin hangi hava aracında tamamlanmış olduğuna bağlı olarak uçaklar veya TMG ile sınırlı olacaktır. Pilotun uçaklarda veya TMG'de bir lisansa sahip olması ve çekme eğitimi ders konularının tamamını içerecek şekilde, en az 3 çift kumanda eğitim uçuşunu başarıyla tamamladı olması koşuluyla bu imtiyazların kapsamı genişletilebilecektir.
- (e) Planör veya banner çekme yetkisinin imtiyazlarını tatbik edebilmek için, yetki sahibinin son 24 ay içerisinde en az 5 çekme işlemini tamamladı olması gerekmektedir.
- (f) Pilotun (a) bendinde öngörülen gerekliliği karşılayamaması durumunda, imtiyazlarını tatbik etme hakkını yeniden kazanabilmek için, noksan çekme işlemlerini bir öğretmen ile birlikte ya da bir öğretmenin nezareti altında tamamlaması gerekmektedir.

FCL.810 Gece uçuşu yetkisi

- (a) Uçaklar, TMG'ler, hava gemileri.
- (1) Uçaklar, TMG'ler ya da hava gemileri ile ilgili LAPL veya PPL imtiyazlarının geceleri VFR koşullarında tatbik edilebilmesi için adayların bir ATO tarafından düzenlenen bir eğitim kursunu tamamladı olmaları gerekmektedir. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
 - (i) teorik bilgi eğitimi;
 - (ii) uygun hava aracı kategorisinde, en azından 50 km uzunluğunda çift kumanda seyrüsefer uçuşunu içeren en az 1 saatlik seyrüsefer uçuşunu kapsayan, en azından 3 saatlik çift kumanda eğitim uçuşunu içeren en az 5 saatlik gece uçuşu süresi ve 5 yalnız kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu iniş.
 - (2) LAPL sahibi olan adayların, gece eğitimini tamamlamadan önce PPL tanzimi için gereken temel aletli eğitimi tamamladı olmaları gerekmektedir.
 - (3) Hem pistonlu tek motorlu uçak (kara) hem de TMG sınıfı intibak yetkisine sahip olan adaylar yukarıda (1) bentte öngörülen gereklilikleri bu sınıflardan herhangi birinde ya da her ikisinde birden yerine getirebileceklerdir.
- (b) Helikopterler. Helikopterler için tanzim edilen PPL'nin imtiyazlarının geceleri VFR koşullarında tatbik edilebilmesi için adayların:
- (1) en az 60 saat helikopter sorumlu pilotu olarak ve 20 saat seyrüsefer uçuşu dahil olmak üzere, lisansın tanzimi sonrasında helikopter pilotu olarak en az 100 saatlik uçuş süresini tamamladı olmaları;
 - (2) bir ATO tarafından düzenlenen bir eğitim kursunu tamamladı olmaları gerekmektedir. Bu kursun 6 aylık süre içerisinde tamamlanması ve aşağıdaki unsurları içermesi gerekmektedir:
 - (i) 5 saatlik teorik bilgi eğitimi;
 - (ii) helikopterlerde 10 saatlik çift kumanda eğitim süresi; ve
 - (iii) 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.

- (3) Uçak ya da TMG aletli uçuş yetkisine (IR) sahip olan adaylar yukarıda (2)(ii) bendinde öngörülen gereklilik için 5 saat süre ile kredilendirileceklerdir.
- (c) Balonlar. Balonlar için tanzim edilen LAPL'nin ya da BPL'nin imtiyazlarının geceleri VFR koşullarında tatbik edilebilmesi için adayların her biri en az 1 saat süreli 2 gece eğitim uçuşunu tamamlamaları gerekmektedir.

FCL.815 Dağ uçuşu yetkisi

- (a) İmtiyazlar. Dağ uçuşu yetkisine sahip bir pilotun imtiyazları uçaklarla veya TMG ile, Üye Devletler tarafından belirlenmiş yetkili otoriteler tarafından bu yetkiyi gerektirdiği belirtilen sathlara/sathlardan uçmaktır. İlk kez alınacak dağ uçuşu yetkisi:
- (1) karla kaplı olmadıkları durumlarda bu sathlara/sathlardan yapılacak uçuşlar için tekerlekler; ya da
 - (2) karla kaplı oldukları durumlarda bu sathlara/sathlardan yapılacak uçuşlar için kayaklar için alınabilecektir.
 - (3) İlk kez alınan yetkinin imtiyazları, pilotun ek olarak, teorik bilgi eğitimini ve uçuş eğitimini içeren uygun bir alıştırma kursuna katılması koşulu ile tekerlek ya da kayak imtiyazlarını içerecek şekilde genişletilebilecektir.
- (b) Eğitim kursu. Dağ uçuşu yetkisi için başvuran adayların 24 ay içerisinde bir ATO tarafından düzenlenen bir teorik bilgi kursunu ve uçuş eğitimini tamamlamış olmaları gerekmektedir. Bu kursun içeriği talep edilen imtiyazlara uygun olacaktır.
- (c) Yetenek testi. Eğitimin tamamlanmasının ardından adayın bu amaca uygun bir FE' üzerinde gerçekleştirilecek bir yetenek testini geçmesi gerekmektedir. Yetenek testi aşağıda belirtilen unsurları içermelidir:
- (1) sözlü teorik bilgi sınavı;
 - (2) kalkış sathı dışında, dağ yetkisi gerektirdiği belirtilen en az 2 farklı satha 6 iniş.
- (d) Geçerlilik süresi. Dağ uçuşu yetkisi 24 ay süre ile geçerli olacaktır.
- (e) Temdit. Dağ uçuşu yetkisinin temdidini için adayın:
- (1) son 24 ay içerisinde en azından 6 dağ inişini tamamlamış olması; ya da
 - (2) yeterlilik kontrolünden geçmiş olması gerekmektedir. Yeterlilik kontrolünün (c) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılaması gerekmektedir.
- (f) Yenileme. Yetkinin geçerlilik süresinin sona ermesi durumunda adayın (e)(2) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılaması gerekmektedir.

FCL.820 Uçuş testi yetkisi

- (a) Uçak ya da helikopter pilotu lisansına sahip olan kişiler, uçuş testi yetkisine sahip olmaları durumunda, sadece Part-21'de tanımlandığı şekilde kategori 1 ve 2 uçuş testlerinde sorumlu pilot olarak görev yapabileceklerdir.
- (b) Yukarıda (a) bendinde öngörülen uçuş testi yetkisine sahip olma yükümlülüğü sadece aşağıda belirtilen hava araçlarında gerçekleştirilen uçuş testleri için geçerlidir:
- (1) CS-27 veya CS-29 standartları ya da muadili bir uçuşa elverişlilik regülasyonu doğrultusunda sertifikalandırılmış ya da sertifikalandırılacak helikopterler; veya
 - (2) aşağıda belirtilen standartlar doğrultusunda sertifikalandırılmış ya da sertifikalandırılacak uçaklar:
 - (i) CS-25 standartları ya da muadili uçuşa elverişlilik regülasyonları; ya da
 - (ii) Azami kalkış ağırlığı 2,000 kg'dan az olan uçaklar hariç tutulmak kaydıyla, CS-23 standartları ya da muadili uçuşa elverişlilik regülasyonları.

- (c) Uçuş testi yetkisine sahip olan bir pilotun imtiyazı uygun bir kategoride yer alan bir hava aracı ile:
- (1) kategori 1 uçuş testi yetkisi bağlamında, Part-21'de tanımlanan tüm kategorilerdeki uçuş testlerini sorumlu pilot ya da ikinci pilot olarak gerçekleştirmek;
 - (2) kategori 2 uçuş testi yetkisi bağlamında:
 - (i) Part-21'de tanımlanan kategori 1 uçuş testlerini:
 - ikinci pilot olarak gerçekleştirmek; ya da
 - commuter kategorisinde yer alanlar ya da 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 sorumlu pilot olarak gerçekleştirmek;
 - (ii) Part-21'de tanımlanan diğer tüm kategorilerdeki uçuş testlerini sorumlu pilot ya da ikinci pilot olarak gerçekleştirmek
 - (3) Ayrıca gerek kategori 1 gerekse kategori 2 uçuş testi yetkileri bağlamında, Alt Bölüm H'da öngörülen gerekliliklerin karşılanmadığı durumlarda, kendilerine tanınan imtiyazlar kapsamında, doğrudan tasarım ve üretim kuruluşlarının faaliyetleri ile ilgili uçuşlar gerçekleştirmek.
- (d) İlk kez bir uçuş testi yetkisi başvurusunda bulunan adayların:
- (1) ilgili hava aracı kategorisinde en azından bir CPL'ye ve IR'ye sahip olmaları;
 - (2) en azından 400 saati sorumlu pilot olarak gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, uygun bir hava aracı kategorisinde en az 1 000 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
 - (3) bir ATO tarafından düzenlenen, amaçlanan hava aracına ve uçuş kategorilerine uygun bir eğitim kursunu tamamlamış olmaları gerekmektedir. Bu eğitimin en azından aşağıda belirtilen konuları kapsamaması gerekmektedir:
 - Performans,
 - Stabilité ve kontrol/Sevk ve idare nitelikleri,
 - Sistemler,
 - Test yönetimi,
 - Risk/Emniyet Yönetimi.
- (e) Bir ATO tarafından düzenlenen ilave bir eğitim kursunu tamamladıklarında, uçuş testi yetkisine sahip olan pilotların imtiyazlarının kapsamı, farklı bir uçuş testi kategorisini ve farklı bir hava aracı kategorisini içerecek şekilde genişletilebilecektir.

ALT BÖLÜM J

ÖĞRETMENLER

KISIM 1

Genel Gereklilikler

FCL.900 Öğretmenlik Sertifikaları

- (a) Genel. Bir kişi ancak:
- (1) aşağıda belirtilen belgelere sahip olduğu takdirde bir hava aracında uçuş eğitimi verebilecektir:
 - (i) işbu Regülasyon doğrultusunda tanzim ya da kabul edilmiş bir pilot lisansı;
 - (ii) işbu Alt Bölüm doğrultusunda tanzim edilmiş, verilen eğitime uygun bir öğretmenlik sertifikası;
 - (2) Kişinin işbu Alt Bölüm doğrultusunda tanzim edilmiş, verilen eğitime uygun bir öğretmenlik sertifikasına sahip olması halinde, sentetik uçuş eğitimi veya MCC eğitimi.

- (b) Özel Koşullar:
- (1) Üye Devlete veya işleticinin filosuna yeni bir hava aracının dahil edilmesi halinde, işbu Alt Bölümün gerekliliklerine riayetinin mümkün olmadığı durumlarda, yetkili otorite, uçuş eğitiminin icra edilmesine yönelik imtiyazlar veren spesifik bir sertifika tanzim edebilecektir. Bu sertifika, yeni hava aracı tipinin dahil edilmesi için gerekli olan eğitim uçuşları ile sınırlı olacak olup, her halükarda söz konusu sertifikanın geçerlilik süresi 1 yılı aşmayacaktır.
 - (2) Yukarıdaki (b)(1) bendi hükümleri uyarınca tanzim edilmiş bir sertifikaya sahip olan kişilerin bir öğretmenlik sertifikası tanzimi için müracaat etmek istemeleri halinde, bu kişilerin söz konusu öğretmen kategorisi için öngörülen ön koşulları ve temdit gerekliliklerini karşılamaları gerekmektedir. FCL.905.TRI(b) hükümlerine bakılmaksızın, işbu bent hükümleri uyarınca tanzim edilen TRI sertifikaları ilgili tip için TRI veya SFI sertifikası tanzimine yönelik eğitim verme imtiyazını da içerecektir.
- (c) Üye Devletlerin sınırları dışında gerçekleştirilen eğitimler:
- (1) Yukarıdaki (a) bendi hükümlerine bakılmaksızın Üye Devletlerin sınırları dışında yerleşik bir ATO tarafından verilen uçuş eğitimlerine ilişkin olarak, yetkili otorite, adayın aşağıda belirtilen gereklilikleri karşılaması kaydıyla, üçüncü ülkeler tarafından Chicago Anlaşmasının Annex 1 eki uyarınca tanzim edilmiş bir pilot lisansına sahip olan bir adaya bir öğretmenlik sertifikası tanzim edebilecektir:
 - (i) eğitimi icra etmek üzere yetkilendirildiği lisansa, yetkiye veya sertifikaya en azından muadil olan bir lisansa, yetkiye veya sertifikaya ve her durumda en azından bir CPL'e sahip olmak;
 - (ii) İlgili öğretmenlik sertifikasının tanzim edilmesi ile ilgili olarak işbu Alt Bölüm içerisinde ortaya konan gereklilikleri karşılamak; ve
 - (iii) yetkili otoriteye, öğretmenlik imtiyazlarını tatbik edebilmek için Avrupa havacılık emniyet kurallarına ilişkin yeterli düzeyde bilgi sahibi olduklarını kanıtlamak.
 - (2) Bu sertifika aşağıda belirtilen koşullarda uçuş eğitimi verilmesi ile sınırlı olacaktır:
 - (i) Üye Devletlerin sınırları dışında yerleşik ATO'larda verilen uçuş eğitimleri;
 - (ii) sadece, eğitimin verildiği dilde yeterli bilgiye sahip olan öğrenci pilotlara verilen uçuş eğitimleri;

FCL.915 Öğretmenlere özgü genel ön koşullar ve gereklilikler

- (a) Genel. Öğretmenlik sertifikası için başvuran adayın en az 18 yaşında olması gerekmektedir.
- (b) Bir hava aracı üzerinde uçuş eğitimi veren öğretmenlere ilişkin ilave gereklilikler. Bir hava aracı üzerinde uçuş eğitimi verme imtiyazını içeren bir öğretmenlik sertifikasına sahip olan ya da bu tür bir sertifika tanzimi için başvuran adayın:
- (1) en azından uçuş eğitiminin verileceği konuda bir lisansa ve gerektiği taktirde uçuş eğitiminin verileceği konuda bir yetkiye sahip olması;
 - (2) uçuş testi öğretmenleri dışında;
 - (i) uçuş eğitiminin verileceği hava aracı sınıfında ya da tipinde, mümkün olduğu taktirde, azami 7 saati söz konusu hava aracı sınıfını ya da tipini temsil eden bir FSTD'de olmak kaydıyla, en azından 15 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması;
 - (ii) söz konusu hava aracı sınıfında ya da tipinde, ilgili öğretmen sınıfına yönelik yetkinlik değerlendirilmesine tabi tutulmuş olması;
 - (3) söz konusu eğitim sırasında uçağın sorumlu pilotu olarak görev yapma hakkına sahip olması gerekmektedir.
- (c) İlave yetkilere ve temdit amaçlarına ilişkin kredi:
- (1) İlave öğretmenlik sertifikaları için başvuran adaylar, sahip oldukları öğretmenlik sertifikası için sergilemiş oldukları öğretme ve öğrenme becerileri ile kredilendirilebileceklerdir.
 - (2) Yetenek testleri veya yeterlilik kontrolleri sırasında kontrol pilotu olarak uçulan saatler, sahip olunan öğretmenlik sertifikalarına yönelik temdit gereklilikleri karşısında kredilendirilebileceklerdir.

FCL.920 Öğretmenlik yetkinliği ve değerlendirme

Tüm öğretmenlerin aşağıda belirtilen yetkinlikleri kazanmalarını sağlayacak şekilde eğitime tabi tutulmaları gerekmektedir:

- Kaynakların hazırlanması,
- Öğrenmeye yardımcı bir ortamın oluşturulması,
- Bilginin sunulması,
- Tehdit ve Hata Yönetimi (TEM) ile ekip kaynak yönetiminin entegre edilmesi,
- Zamanın, eğitim amaçlarına ulaşılacak şekilde yönetilmesi,
- Öğrenmenin kolaylaştırılması,
- Kursiyer performansının değerlendirilmesi,
- İlerlemenin izlenmesi ve incelenmesi,
- Eğitim seanslarının değerlendirilmesi,
- Sonuçların raporlanması.

FCL.925 MPL öğretmenleri için ilave gereklilikler

- (a) MPL eğitimi veren öğretmenlerin:
- (1) bir ATO tarafından düzenlenen bir MPL öğretmeni eğitimini başarıyla tamamlamış olmaları; ve
 - (2) ayrıca, MPL entegre eğitim kursunun temel, orta ve ileri düzeyleri için:
 - (i) çok pilotlu operasyonlarda tecrübeli olmaları; ve
 - (ii) ilgili hava operasyonları gereklilikleri doğrultusunda onaylanmış ticari hava taşımacılığı operatörü bünyesinde ekip kaynak yönetimi başlangıç eğitimini tamamlamış olmaları gerekmektedir.
- (b) MPL öğretmenliği eğitim kursu
- (1) MPL öğretmenliği eğitim kursunun en az 14 saatlik eğitimden oluşması gerekmektedir. Bu eğitim kursunun tamamlanmasının ardından aday öğretmenlik yetkinliğine ve eğitime yetkinlik esaslı yaklaşıma ilişkin bilgilere yönelik bir değerlendirmeye tabi tutulacaktır.
 - (2) Bu değerlendirme MPL eğitim kursunun uygun bir aşamasında uçuş eğitiminin tatbiki olarak sergilenmesini içerecektir. Bu değerlendirme Alt Bölüm K'da öngörülen vasıflara sahip bir kontrol pilotu tarafından gerçekleştirilecektir.
 - (3) MPL eğitim kursunun başarıyla tamamlanmasının ardından ATO adaya bir MPL öğretmeni kalifikasyon sertifikası tanzim edecektir.
- (c) Öğretmenin imtiyazlarını koruyabilmek için son 12 ay içerisinde bir MPL eğitim kursu kapsamında:
- (1) en az 3 saatlik bir simülatör seansını; veya
 - (2) asgari 2 kalkıştan ve inişten oluşan en az 1 saatlik havada uçuş egzersizini tamamlamış olması gerekmektedir.
- (d) Yukarıdaki (c) bendinde öngörülen gereklilikleri yerine getirmemiş olması durumunda, öğretmenin MPL uçuş eğitimi verme imtiyazını tatbik etmeden önce:
- (1) öğretmenlik yetkinlikleri değerlendirmesini geçebilmek için gereken yetkinlik düzeyine ulaşabilmek için bir ATO tarafından düzenlenen bir tazeleme eğitimine katılması; ve
 - (2) yukarıda (b)(2) bendinde belirtilen öğretmenlik yetkinlikleri değerlendirmesini geçmesi gerekmektedir.

FCL.930 Eğitim kursu

Öğretmenlik sertifikası başvurusunda bulunan adayların bir ATO tarafından düzenlenen bir teorik bilgi ve uçuş eğitimi kursunu tamamlamış olmaları gerekmektedir. İşbu Bölümde her bir öğretmenlik kategorisi için belirtilen unsurlara ek olarak, kurs FCL.920'de öngörülen unsurları da içerecektir.

FCL.935 Yetkinlik değerlendirme

- (a) Çoklu ekip işbirliği öğretmeni (MCCI), sentetik eğitim öğretmeni (STI), dağ uçuşu yetkisi öğretmeni (MI) ve uçuş testi öğretmeni (FTI) dışında öğretmenlik sertifikası için müracaatta bulunan adayların, öğrenci pilotlara ilgili lisansın, yetkinin ya da sertifikanın tanzimi için gereken düzeyde eğitim verme yeteneğine sahip olduklarını Alt Bölüm K'da öngörülen vasıflara sahip bir kontrol pilotuna kanıtlayabilmek amacı ile ilgili hava aracı kategorisinde bir yetkinlik değerlendirilmesine tabi tutulmaları gerekmektedir.
- (b) Bu değerlendirme aşağıdakileri içerecektir:
 - (1) uçuş öncesi, uçuş sonrası ve teorik bilgi eğitimleri sırasında FCL.920'de açıklanan yetkinliklerin sergilenmesi;
 - (2) yerdeki sözlü teorik sınavlar ve ilgili hava aracı sınıfında, tipinde ya da FSTD'de, uçuş öncesi ve uçuş sonrası briefingler ve uçuş halinde gösterimler;
 - (3) öğretmenin yetkinliklerini değerlendirmek için yeterli düzeydeki egzersizler.
- (c) Bu değerlendirme uçuş eğitiminde kullanılan sınıfa ya da tipe ait hava aracı veya FSTD üzerinde gerçekleştirilecektir.
- (d) Öğretmenlik sertifikasının temdidini için bir yetkinlik değerlendirmesinin gerçekleştirilmesi gerektiği takdirde, öğretmenlik sertifikasının geçerlilik tarihi sona ermeden önce değerlendirmeden geçmeyi başaramayan adaylar bu değerlendirmeyi başarıyla tamamlayıncaya kadar bu sertifikanın imtiyazlarını tatbik edemeyeceklerdir.

FCL.940 Öğretmenlik sertifikalarının geçerlilik süresi

MI dışında ve FCL.900(b)(1) bendi hükümleri saklı kalmak kaydıyla, öğretmenlik sertifikalarının geçerlilik süresi 3 yıldır.

KISIM 2**Uçuş öğretmenine özgü gereklilikler - FI****FCL.905.FI FI - İmtiyazlar ve koşullar**

FI'nin imtiyazları aşağıdakilerin tanzimi, temdidini veya yenilenmesi için uçuş eğitimi vermektir:

- (a) ilgili hava aracı kategorisinde PPL, SPL, BPL ve LAPL;
- (b) tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar dışındaki tek pilotlu tek motorlu hava araçları için sınıf ve tip intibak yetkileri; balonlar için sınıf ve grup kapsam genişletmeleri ve planörler için sınıf kapsam genişletmeleri;
- (c) tek ya da çok pilotlu hava gemileri için tip intibak yetkileri;
- (d) FI'nin, en az 200 saatlik uçuş eğitimi de dahil olmak üzere ilgili hava aracı kategorisinde pilot olarak en az 500 uçuş saatini tamamlamış olması koşuluyla CPL;
- (e) FI'nin aşağıda belirtilen gereklilikleri karşılaması koşuluyla gece uçuşu yetkisi:
 - (1) FI'nin ilgili hava aracı kategorisinde gece uçuşu vasfına sahip olması;
 - (2) gece eğitimi verme yeteneğine sahip olduğunu, aşağıda (i) bendi uyarınca yeterli vasıflara sahip bir FI'ya kanıtlanması; ve
 - (3) FCL.060(b)(2)'de öngörülen gece tecrübesi gerekliliklerini karşılaması;
- (f) bu tür imtiyazlara sahip olması ve bu yetkiler için eğitim verme yeteneğine sahip olduğunu, aşağıda (i) bendi uyarınca yeterli vasıflara sahip bir FI'ya kanıtlanması koşuluyla çekme yetkisi veya aerobatik yetki;

- (g) FI'nin aşağıda belirtilen gereklilikleri karşılaması koşuluyla ilgili hava aracı kategorisinde IR:
- (1) en fazla 50 saati FFS'de, FTD 2/3'de veya FNPT II'de aletli yer süresi olabilecek olan en az 200 saatlik IFR uçuş süresi;
 - (2) öğrenci pilot olarak IRI eğitim kursunu tamamlaması ve IR sertifikası için yetkinlik değerlendirmesinden geçmiş olması; ve
 - (3) ayrıca:
 - (i) çok motorlu uçaklar için CRI sertifikası tanzimi gerekliliklerini karşılaması;
 - (ii) çok motorlu helikopterler için TRI sertifikası tanzimi gerekliliklerini karşılaması;
- (h) FI'nin aşağıda belirtilen gereklilikleri karşılaması koşuluyla tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar dışında tek pilotlu çok motorlu sınıf ya da tip intibak yetkileri:
- (1) uçaklar bağlamında, FCL.915.CRI(a)'da öngörülen CRI eğitim kursu ön koşulları ve FCL.930.CRI ile FCL.935 gereklilikleri;
 - (2) helikopterler bağlamında FCL.910.TRI(c)(1)'da öngörülen gereklilikler ve FCL.915.TRI(b)(2)'de öngörülen TRI(H) eğitim kursu ön koşulları;
- (i) FI'nin aşağıda belirtilen gereklilikleri karşılaması koşuluyla FI, IRI, CRI, STI veya MI sertifikaları:
- (1) en azından:
 - (i) FI(S) bağlamında, planörlerle en az 50 saat uçuş eğitimi ya da uçuş eğitimi sırasında en az 150 kalkış;
 - (ii) FI(B) bağlamında, balonlarla en az 50 saat uçuş eğitimi ya da uçuş eğitimi sırasında en az 50 kalkış;
 - (iii) sair durumlarda, ilgili hava aracı kategorisinde 500 saatlik uçuş eğitimi tamamlamış olması;
 - (2) bir Uçuş Öğretmeni Kontrol Pilotuna (FIE) FI sertifikası eğitimi verme yeteneğine sahip olduğunu kanıtlamak amacı ile ilgili hava aracı kategorisinde FCL.935 gereğince gerçekteştirilen yetkinlik değerlendirmesinden geçmiş olması;
- (j) FI'nin aşağıda belirtilen gereklilikleri karşılaması koşuluyla MPL:
- (1) eğitimin ana uçuş aşaması için en az 200 saatlik uçuş eğitimi de dahil olmak üzere uçaklarda pilot olarak en az 500 uçuş saatini tamamlamış olması;
 - (2) eğitimin temel aşaması için:
 - (i) çok motorlu uçaklar için IR'ye ve IR eğitimi verme imtiyazına sahip olması; ve
 - (ii) çok ekip üyeli operasyonlarda en az 1,500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması;
 - (3) halihazırda ATP(A) veya CPL(A) entegre kurslarında eğitim verme vasfına sahip olan FI'ler için, (2)(ii) bendinde öngörülen gereklilikler yerine aşağıda belirtilen unsurlardan oluşan yapılandırılmış eğitim kursunun tamamlanması koşulunun yerine getirilmesi yeterli olabilecektir:
 - (i) MCC vasıfları;
 - (ii) MPL kursunun 3.Aşamasındaki eğitimi 5 seans takip etmek;
 - (iii) MPL kursunun 4.Aşamasındaki eğitimi 5 seans takip etmek;
 - (iv) 5 işletici tekrar hat uçuş eğitimini takip etmek;
 - (v) MCCI öğretmenliği kursunun içeriği.
- Bu durumda FI'nin ilk 5 öğretmenlik seansını MPL uçuş eğitimi vasfına sahip olan bir TRI(A), MCCI(A) ya da SFI(A) nezaretinde gerçekteştirmesi gerekmektedir.

FCL.910.FI FI – Tahditli imtiyazlar

- (a) Aşağıda belirtilen durumlarda FI'nin imtiyazları bu amaçla ATO tarafından öngörülen hava aracı kategorisinde bir FI nezaretinde uçuş eğitimi verilmesi ile sınırlandırılacaktır:
- (1) PPL, SPL, BPL veya LAPL tanzimi;
 - (2) uçaklar ve helikopterler bağlamında PPL düzeyindeki tüm entegre kurslar;
 - (3) tek pilotlu tek motorlu uçakların sınıf ve tip intibak yetkileri, balonlar için sınıf ve grup kapsam genişletmeleri ve planörler için sınıf kapsam genişletmeleri;
 - (4) gece uçuşu, çekme veya aerobatik yetkileri.
- (b) Yukarıdaki (a) fıkrası uyarınca nezaret altında eğitim verirken, FI öğrenci pilotları ilk yalnız uçuşlar ve ilk yalnız seyrüsefer uçuşları için yetkilendirme imtiyazına sahip olmayacaktır.
- (c) FI'nin en azından aşağıdaki gereklilikleri karşılama durumu yukarıda (a) ve (b) fıkralarında öngörülen tahditler FI sertifikasından kaldırılacaktır:
- (1) FI(A) için, uçaklarda ya da TMG'lerde 100 saatlik uçuş eğitimi ve öğrenciler tarafından gerçekleştirilen en az 25 yalnız uçuşa nezaret etmek;
 - (2) FI(H) için, helikopterlerde 100 saatlik uçuş eğitimi ve en azından öğrenciler tarafından gerçekleştirilen en az 25 yalnız uçuşa nezaret etmek;
 - (3) FI(As), FI(S) ve FI(B) için, ilgili hava aracı kategorisinde PPL(As), SPL veya BPL tanzimi için eğitim ders konularının tamamını içeren 15 saatlik uçuş eğitimi ya da 50 kalkış.

FCL.915.FI FI – Ön koşullar

FI sertifikasına başvuran aday:

- (a) FI(A) ve FI(H) bağlamında:
- (1) ilgili hava aracı kategorisinde, en fazla 5 saati FSTD'de aletli yer süresi olabilecek, en az 10 saatlik aletli uçuş eğitimi almış olacak;
 - (2) ilgili hava aracı kategorisinde sorumlu pilot olarak 20 saatlik VFR seyrüsefer uçuşunu tamamlamış olacak; ve
- (b) ayrıca FI(A) için:
- (1) en azından CPL(A) sahibi olacak; ya da
 - (2) en azından PPL(A) sahibi olacak ve:
 - (i) sadece LAPL(A) eğitimi veren FI(A)'lar dışında, CPL teorik bilgi gerekliliklerini karşılayacak; ve
 - (ii) en azından 150 saati sorumlu pilot olarak gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, uçaklarda ya da TMG'de en az 1 200 saatlik uçuş süresini tamamlamış olacak;
 - (3) en az beş saati aşağıdaki FCL.930.FI(a) bendinde belirtilen giriş öncesi testinden önceki altı ay içerisinde tamamlanmış olmak kaydıyla, tek motorlu piston uçaklarda en az 30 saati tamamlamış olacak;
 - (4) sorumlu pilot olarak, iki farklı hava meydanında tam durmalı inişin yapılacağı toplamda en az 540 km (300 NM) uçuş içeren bir VFR seyrüsefer uçuşu tamamlamış olacak;
- (c) ayrıca FI(H) için helikopterlerde pilot olarak aşağıda belirtilen süreleri içeren toplam 250 saatlik uçuşu tamamlamış olacak:
- (1) adayın en azından CPL(H) sahibi olması halinde, sorumlu pilot olarak en az 100 saat; veya
 - (2) adayın en azından PPL(H) sahibi olması ve CPL teorik bilgi gerekliliklerini karşılaması halinde sorumlu pilot olarak en az 200 saat;

- (d) FI(As) için, 400 saati CPL(As) sahibi sorumlu pilot olarak gerçekleştirilmek kaydıyla, hava gemilerinde sorumlu pilot olarak en az 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olacak;
- (e) FI(S) için planörlerde sorumlu pilot olarak 100 saatlik uçuş süresini ve 200 kalkışı tamamlamış olacaktır. Ayrıca TMG'lerde uçuş eğitimi vermek istemesi durumunda adayın TMG'lerde sorumlu pilot olarak 30 saatlik uçuş süresini ve FCL.905.FI(j) uyarınca yeterli vasıflara sahip bir FI ile birlikte FCL.935 uyarınca bir TMG'de ilave yetkinlik değerlendirmesini tamamlamış olması gerekmektedir.
- (f) FI(B) için, balonlarda, en azından 15 saati eğitimin verileceği sınıfta olmak kaydıyla, sorumlu pilot olarak toplam 75 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak.

FCL.930.FI FI – Eğitim kursu

- (a) FI sertifikası için müracaatta bulunan adaylar, kursa katılmak için gerekli vasıflara sahip olup olmadıklarını değerlendirmek amacı ile, kursun başlangıç tarihinden önceki 6 ay içerisinde FCL.905.FI(j) uyarınca yeterli vasıflara sahip bir FI ile birlikte spesifik bir kabul öncesi uçuş testinde geçmelidirler. Bu kabul öncesi uçuş testi işbu Bölümün Appendix 9 ekinde belirtilen sınıf ve tip intibak yetkilerine ilişkin yeterlilik testine dayanmalıdır.
- (b) FI eğitim kursu aşağıda belirtilen unsurları içermelidir:
 - (1) 25 saatlik öğretim ve öğrenme;
 - (2) (i) FI(A), (H) ve (As) bağlamında, ilerleme testlerini de içerecek şekilde en az 100 saatlik teorik bilgi eğitimi;
(i) FI(B) veya FI(S) bağlamında, ilerleme testlerini de içerecek şekilde en az 30 saatlik teorik bilgi eğitimi;
 - (3) (i) FI(A) ve (H) bağlamında 5 saati bir FFS, FNPT I veya II ya da FTD 2/3 üzerinde gerçekleştirilebilecek en az 25 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi içeren en az 30 saatlik uçuş eğitimi;
(ii) FI(As) bağlamında 5 saati çift kumanda uçuş eğitimi olacak olan en az 20 saatlik uçuş eğitimi;
(iii) FI(S) bağlamında, en az 6 saat uçuş eğitimi ya da uçuş eğitimi sırasında en az 20 kalkış;
(iv) TMG üzerinde eğitim sunulmasına yönelik FI(S) bağlamında, TMG üzerinde en az 6 saat çift kumanda uçuş eğitimi;
(v) FI(B) bağlamında, en az 3 saat uçuş eğitimi ve uçuş eğitimi sırasında en az 3 kalkış;
FI(A), (H) ya da (As) sahibi pilotlar farklı bir hava aracı kategorisinde FI sertifikası için müracaat ettiklerinde:
 - (1) (b)(2)(i) bendinde öngörülen gereklilikler için 55 saat veya (b)(2)(ii) bendinde öngörülen gereklilikler için 18 saat kredilendirileceklerdir.

FCL.940.FI FI – Temdit ve Yenileme

- (a) FI sertifikasının temdidini için,sertifika sahibi aşağıdaki üç koşuldan ikisini yerine getirecektir:
 - (1) aşağıda belirtilen uçuş saatlerinin tamamlanması:
 - (i) FI(A) ve (H) bağlamında sertifikanın geçerlilik süresi içerisinde, ilgili hava aracı kategorisinde FI, TRI, CRI, IRI, MI ya da kontrol pilotu olarak en az 50 saatlik uçuş eğitimi; IR eğitimi imtiyazının temdidini gerekiyor ise, bu sürenin 10 saati IR uçuş eğitimi içermeli ve FI sertifikasının son geçerlilik tarihinden önceki 12 ay içerisinde tamamlanmış olmalıdır;
 - (ii) FI(As) bağlamında, sertifikanın geçerlilik süresi içerisinde, hava gemilerinde FI veya IRI ya da kontrol pilotu olarak en az 20 saatlik uçuş eğitimi. IR eğitimi imtiyazının temdidini gerekiyor ise, bu sürenin 10 saati IR uçuş eğitimi içermeli ve FI sertifikasının son geçerlilik tarihinden önceki 12 ay içerisinde tamamlanmış olmalıdır;

- (iii) FI(S) bağlamında, sertifikanın geçerlilik süresi içerisinde, planörlerde, motorlu planörlerde ya da TMG'lerde FI ya da kontrol pilotu olarak en az 30 saatlik uçuş eğitimi veya uçuş eğitimi sırasında 60 kalkış;
- (iv) FI(B) bağlamında, sertifikanın geçerlilik süresi içerisinde, balonlarda FI veya ya da kontrol pilotu olarak en az 6 saatlik uçuş eğitimi;
- (2) FI sertifikasının geçerlilik süresi içerisinde bir ğretmen tazeleme seminerine katılım;
- (3) FI sertifikasının son geçerlilik tarihinden önceki 12 ay içerisinde FCL.935 uyarınca bir yetkinlik değerlendirmesinden geçmek.
- (b) FI(A) veya FI(H) bağlamında müteakiben yapılacak her iki temdidin birinde ya da FI(As), (S) ve (B) bağlamında müteakiben yapılacak her üç temdidin birinde, sertifika sahibinin FCL.935. uyarınca bir yetkinlik değerlendirmesinden geçmesi gerekmektedir.
- (c) Yenileme. FI sertifikasının geçerlilik süresi sona ermiş ise, adayın yenileme öncesindeki 12 ay içerisinde:
 - (1) bir ğretmen tazeleme seminerine katılmış olması;
 - (2) FCL.935. uyarınca bir yetkinlik değerlendirmesinden geçmiş olması gerekmektedir.

KISIM 4

Tip intibak yetkisi öğretmenine özgü gereklilikler - TRI

FCL.905.TRI TRI - İmtiyazlar ve koşullar

TRI'nin imtiyazları aşağıdaki konularda eğitim vermektir:

- (a) TRI'nin geçerli bir IR'ye sahip olması koşuluyla, IR'nin temdidi ve yenilenmesi;
- (b) sertifika sahibinin TRI olarak 3 yıllık tecrübeye sahip olması koşuluyla, TRI veya SFI sertifikası tanzimi; ve
- (c) tek pilotlu uçakların TRI'leri bağlamında:
 - (1) adayın tek pilotlu operasyonlarda görev yapma imtiyazına sahip olmak istemesi durumunda, tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçakların tip intibak yetkilerinin tanzimi, temdidi ve yenilenmesi.
TRI'nin aşağıda belirtilen gereklilikleri karşılaması koşuluyla, TRI(SPA) imtiyazlarının kapsamı çok pilotlu operasyonlarda tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçakların tip intibak yetkileri eğitimini kapsayacak şekilde genişletilebilecektir:
 - (i) MCCI sertifikasına sahip olmak; ya da
 - (ii) ok pilotlu uçaklar için TRI sertifikasına sahip olmak ya da geçmişte sahip olmak;
 - (2) imtiyazlarının kapsamının çok pilotlu operasyonları içerecek şekilde genişletilmiş olması ve bir FI(A) ya da IRI(A) sertifikasına sahip olması ya da geçmişte sahip olmuş olması koşuluyla, MPL kursunun temel aşaması;
- (d) ok pilotlu uçakların TRI'leri bağlamında:
 - (1) aşağıda belirtilen uçakların tip intibak yetkilerinin tanzimi, temdidi ve yenilenmesi:
 - (i) ok pilotlu uçaklar;
 - (ii) adayın çok pilotlu operasyonlarda faaliyet göstermek istemesi durumunda, tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar;
 - (2) MCC eğitimi;
 - (3) temel aşama için adayın bir FI(A) ya da IRI(A) sertifikasına sahip olması ya da geçmişte sahip olmuş olması koşuluyla MPL kursunun temel, orta ve ileri aşamaları;

- (e) helikopterlerin TRI'leri bağlamında:
- (1) helikopter tip intibak yetkilerinin tanzimi, temdidi ve yenilenmesi;
 - (2) adayın çok pilotlu helikopter tip intibak yetkisine sahip olması koşuluyla MCC eğitimi;
 - (3) tek motorlu IR(H) kapsamının çok motorlu IR(H)'yi de içerecek şekilde genişletilmesi;
- (f) dikey kalkışlı hava araçlarının TRI'leri bağlamında:
- (1) dikey kalkışlı hava aracı tip intibak yetkilerinin tanzimi, temdidi ve yenilenmesi;
 - (2) MCC eğitimi.

FCL.910.TRI TRI - Tahditli imtiyazlar

- (a) Genel TRI eğitiminin sadece bir FFS üzerinde gerçekleştirilmesi durumunda TRI'nin imtiyazları FFS üzerinde eğitim ile sınırlandırılacaktır. Bu durumda, TRI eğitim kursunun bu amaca yönelik olarak ilave eğitim içermesi koşuluyla, TRI nezaret altında hat uçuşu gerçekleştirebilecektir.
- (b) Uçaklar ve dikey kalkışlı hava araçları için TRI — TRI(A) ve TRI(PL). TRI'nin imtiyazları eğitimin ve yetkinlik değerlendirmesinin gerçekleştirildiği uçak ya da dikey kalkışlı hava aracı tipi ile sınırlandırılmıştır. TRI'nin aşağıda belirtilen gereklilikleri yerine getirmesi halinde TRI imtiyazlarının kapsamı diğer tipleri de içerecek şekilde genişletilebilecektir:
- (1) başvurudan önceki 12 ay içerisinde ilgili hava aracı tipinde, 7 sektörü bir FFS üzerinde gerçekleştirilebilecek olan ve kalkışları ve inişleri de içeren 15 hat sektörünün tamamlanması;
 - (2) ilgili TRI kursunun teknik eğitim ve uçuş eğitimi ile ilgili bölümlerinin tamamlanması;
 - (3) uçuş öncesi, uçuş sonrası ve teorik bilgi eğitimi de dahil olmak üzere, bir pilota tip intibak yetkisinin tanzimi için gereken düzeyde eğitim verme yeteneğine sahip olduğunu Alt Bölüm K'da öngörülen vasıflara sahip bir FIE'ye veya TRE'ye kanıtlayabilmek amacı ile FCL.935 gereğince gerçekleştirilen yetkinlik değerlendirmesinden geçmiş olması.
- (c) Helikopterler için TRI — TRI(H).
- (1) TRI(H) imtiyazları TRI sertifikasının tanzimine ilişkin yetenek testinde kullanılan helikopter tipi ile sınırlandırılmıştır. TRI'nin aşağıda belirtilen gereklilikleri yerine getirmesi halinde TRI imtiyazlarının kapsamı diğer tipleri de içerecek şekilde genişletilebilecektir:
 - (i) TRI kursunun ilgili teknik bölümünü ilgili helikopter tipi ya da bu tipi temsil eden bir FSTD üzerinde tamamlamak;
 - (ii) ilgili tip ile, yeterli vasıflara sahip bir TRI(H)'in nezareti altında en az 2 saat uçuş eğitimi almış olmak; ve
 - (iii) uçuş öncesi, uçuş sonrası ve teorik bilgi eğitimi de dahil olmak üzere, bir pilota tip intibak yetkisinin tanzimi için gereken düzeyde eğitim verme yeteneğine sahip olduğunu Alt Bölüm K'da öngörülen vasıflara sahip bir FIE'ye veya TRE'ye kanıtlayabilmek amacı ile FCL.935 gereğince gerçekleştirilen yetkinlik değerlendirmesinden geçmiş olmak.
 - (2) TRI(H)'in imtiyazlarının kapsamı aynı helikopter tipinde tek pilottan çok pilot imtiyazlarına genişletilmeden önce, sertifika sahibinin aynı tip üzerinde çok pilotlu operasyonlarda en az 100 saati tamamlamış olmalıdır.
- (d) Yukarıdaki fıkraların hükümlerine bakılmaksızın, TRI sertifikasına ve FCL.725(e) uyarınca tanzim edilmiş bir tip intibak yetkisine sahip olan adaylar TRI imtiyazlarının kapsamının yeni hava aracı tipini de içerecek şekilde genişletilmesine hak kazanacaklardır.

FCL.915.TRI TRI - Ön koşullar

TRI sertifikasına başvuran adayın:

- (a) ilgili hava aracı kategorisinde bir CPL, MPL ya da ATPL pilot lisansına sahip olması;

- (b) TRI(MPA) sertifikası için:
- (1) çok pilotlu uçaklarda pilot olarak 1 500 saat uçuş süresini tamamlamış olması;
 - (2) başvurudan önceki 12 ay içerisinde ilgili hava aracı tipinde, 15 sektörü ilgili tipi temsil eden bir FFS üzerinde gerçekleştirilebilecek olan ve kalkışları ve inişleri de içeren 30 hat sektörünü sorumlu pilot ya da ikinci pilot olarak tamamlanması;
- (c) TRI(SPA) sertifikası için:
- (1) başvurudan önceki 12 ay içerisinde ilgili hava aracı tipinde, 15 sektörü ilgili tipi temsil eden bir FFS üzerinde gerçekleştirilebilecek olan ve kalkışları ve inişleri de içeren 30 hat sektörünü sorumlu pilot olarak tamamlanması; ve
 - (2) (i) 30 saati ilgili uçak tipinde sorumlu pilot olarak gerçekleştirilmek kaydıyla, uçaklarda 5000 saatlik uçuş süresini tamamlaması; ya da
(ii) çok motorlu uçaklar için IR(A) imtiyazlarına sahip bir FI sertifikasına sahip olması ya da geçmişte sahip olmuş olması ;
- (d) TRI(H) için:
- (1) tek pilotlu tek motorlu helikopterler için TRI(H) sertifikası için, helikopter pilotu olarak 250 saati doldurmuş olması;
 - (2) Tek pilotlu çok motorlu helikopterler için TRI(H) yetkisi için, tek pilotlu çok motorlu helikopterlerde sorumlu pilot olarak 100 saati içerecek şekilde helikopter pilotu olarak en az 500 saati doldurmuş olması;
 - (3) tek pilotlu tek motorlu helikopterler için TRI(H) sertifikası için, helikopter pilotu olarak 1 000 saati doldurmuş olması;
(i) çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak 350 saati doldurmuş olması; ya da
(ii) halihazırda tek pilotlu çok motorlu helikopterler için bir TRI(H) sertifikasına sahip olan adayların ilgili tipte çok pilotlu operasyonlarda pilot olarak 100 saati doldurmuş olması.
 - (4) FI(H) sertifikasına sahip olan adaylar ilgili tek pilotlu helikopterde (1) ve (2) bentlerinde öngörülen gereklilikler bakımından tam olarak kredilendirileceklerdir;
- (e) TRI(PL) için:
- (1) çok pilotlu uçaklarda, dikey kalkışlı hava araçlarında ya da 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 kalkışları ve inişleri de içeren 30 hat sektörünü sorumlu pilot ya da ikinci pilot olarak tamamlanması gerekmektedir.

FCL.930.TRI TRI - Eğitim kursu

- (a) TRI eğitim kursu en azından aşağıda belirtilen unsurları içermelidir:
- (1) 25 saatlik öğretme ve öğrenme;
 - (2) teknik bilginin revizyonu, ders planlarının hazırlanması ve sınıf ortamında/simülâtör üzerinde eğitim verme becerilerinin geliştirilmesi de dahil olmak üzere 10 saatlik teknik eğitim;
 - (3) tek pilotlu hava araçları için, ilgili hava aracında ya da bu hava aracını temsil eden bir simülâtörde 5 saatlik uçuş eğitimi ve çok pilotlu hava araçlarında ya da bu hava araçlarını temsil eden simülâtörde 10 saatlik uçuş eğitimi.
- (b) Bir öğretmen sertifikasına sahip olan ya da geçmişte sahip olmuş olan adaylar (a)(1) bendinde öngörülen gereklilikler bakımından tam olarak kredilendirileceklerdir.
- (c) TRI sertifikası için müracaatta bulunan ve ilgili tipe ilişkin bir SFI sertifikasına sahip olan adaylar, simülâtörler üzerinde verilecek uçuş eğitimleri ile sınırlandırılmış bir TRI sertifikasının tanzimi için işbu bentte öngörülen gereklilikler bakımından tam olarak kredilendirileceklerdir.

FCL.935.TRI TRI – Yetkinlik değerlendirmesi

TRI yetkinlik değerlendirmesinin bir FFS üzerinde gerçekleştirilmiş olması halinde, TRI sertifikası FFS'lerde gerçekleştirilecek uçuş eğitimi ile sınırlandırılacaktır.

TRI'nin bir hava aracı üzerinde yetkinlik değerlendirmesinden geçmesi halinde bu tahdit kaldırılacaktır.

FCL.940.TRI TRI – Temdit ve yenileme**(a) Temdit**

- (1) Uçaklar. TRI(A) sertifikasının temdidini için, aday, söz konusu sertifikanın son geçerlilik tarihinden önceki 12 ay içerisinde aşağıdaki 3 gereklilikten birini yerine getirecektir:
 - (i) tam bir tip intibak yetkisi eğitimi kursunun aşağıdaki bölümlerinden en az birini tamamlayacaktır: en az 3 saatlik simülatör seansı ya da asgari 2 kalkıştan ve inişten oluşan en az 1 saat süreli bir hava egzersizi;
 - (ii) bir ATO'da TRI olarak ğretmen tazeleme eğitimi alacaktır;
 - (iii) FCL.935. uyarınca bir yetkinlik değerlendirmesinden geçecektir.
- (2) Helikopterler ve dikey kalkışlı hava araçları. Bir TRI (H) ya da TRI(PL) sertifikasının temdidini için, aday, TRI sertifikasının geçerlilik süresi içerisinde, aşağıdaki 3 gereklilikten ikisini yerine getirecektir:
 - (i) ğretmenlik imtiyazlarına sahip olduğu her hava aracı tipinde ya da bu tipleri temsil eden bir FSTD üzerinde, en az 15 saati TRI sertifikasının son geçerlilik tarihinden önceki 12 ay içerisinde olmak kaydıyla, 50 saatlik uçuş eğitimini tamamlayacaktır. TRI(PL) bağlamında, bu uçuş eğitimi saatleri TRI ya da tip intibak yetkisi kontrol pilotu (TRE) veya SFI ya da sentetik uçuş kontrol pilotu (SFE) olarak uçulacaktır. TRI(H) bağlamında, FI, aletli uçuş yetkisi ğretmeni (IRI), sentetik eğitim ğretmeni (STI) ya da farklı bir konuda kontrol pilotu olarak yapılan uçuşlar da bu amaçla kullanılabilir;
 - (ii) bir ATO'da TRI olarak ğretmen tazeleme eğitimi alacaktır;
 - (iii) FCL.935. uyarınca bir yetkinlik değerlendirmesinden geçecektir.
- (3) TRI sertifikasının her iki temdidinin birinde sertifika sahibinin FCL.935 uyarınca bir yetkinlik değerlendirmesinden geçmesi gerekmektedir.
- (4) Adayın aynı kategoride birden çok hava aracı tipinde bir TRI sertifikasına sahip olması durumunda, bu tiplerden herhangi birinde gerçekleştirilen yetkinlik değerlendirmesi TRI sertifikasının aynı hava aracı kategorisindeki diğer tipler için temdidini de sağlayacaktır.
- (5) TRI(H) temdidine özgü gereklilikler. İlgili tipte bir FI(H) sertifikasına sahip olan bir TRI(H) yukarıda (a) bendinde öngörülen gereklilikler için tam olarak kredilendirilecektir. Bu durumda TRI(H) sertifikası FI(H) sertifikasının son geçerlilik tarihine kadar geçerli olacaktır.

(b) Yenileme

- (1) Uçaklar. TRI(A) sertifikasının geçerlilik süresinin sona ermiş olması halinde, adayın;
 - (i) başvurudan önceki son 12 ay içerisinde ilgili uçak tipinde, 15 sektörü bir uçuş simülatörü üzerinde gerçekleştirilebilecek olan ve kalkışları ve inişleri de içeren 30 hat sektörünü tamamlaması;
 - (ii) onaylı bir ATO tarafından düzenlenen bir TRI kursunun ilgili bölümlerini tamamlaması;
 - (iii) tam bir tip intibak yetkisi kursunda, bir TRI(A)'nın nezareti altında ilgili uçak tipinde en az 3 saatlik uçuş eğitimi gerçekleştirmesi gerekmektedir.
- (2) Helikopterler ve dikey kalkışlı hava araçları. TRI(H) veya TRI(PL) sertifikasının geçerlilik süresi sona ermiş ise, adayın yenileme öncesindeki 12 ay içerisinde:
 - (i) bir ATO'da, TRI eğitim kursunun ilgili unsurlarını kapsayan bir ğretmen tazeleme eğitimi almış olması; ve
 - (ii) ğretmenlik imtiyazlarının yenilenmesi istenen tüm hava aracı tiplerinde FCL.935 uyarınca bir yetkinlik değerlendirmesinden geçmesi gerekmektedir.

KISIM 5

Sınıf intibak yetkisi öğretmenine özgü gereklilikler - CRI**FCL.905.CRI CRI - İmtiyazlar ve koşullar**

- (a) CRI'nin imtiyazları aşağıdaki konularda eğitim vermektir:
- (1) adayın tek pilotlu operasyonlarda uçma imtiyazına sahip olmak istediği durumlarda, kompleks olmayan, yüksek performanslı olmayan tek pilotlu uçaklar için tip intibak yetkisinin tanzimi, temdidi veya yenilenmesi.
 - (2) CRI'nin ilgili yetkiye sahip olması ve bu yetkiler için eğitim verme yeteneğine sahip olduğunu, FCL.905 (i) bendi uyarınca yeterli vasıflara sahip bir FI'ya kanıtlaması koşuluyla uçak kategorisinde çekme yetkisi veya aerobatik yetki;
- (b) CRI'nin imtiyazları yetkinlik değerlendirmesinin gerçekleştirildiği uçak sınıfı veya tipi ile sınırlandırılmıştır. CRI'nin son 12 ay içerisinde aşağıda belirtilen gereklilikleri yerine getirmesi halinde, CRI'nin imtiyazlarının kapsamı diğer sınıfları ve tipleri de içerecek şekilde genişletilecektir:
- (1) ilgili uçak sınıfında ya da tipinde sorumlu pilot olarak 15 saatlik uçuş süresinin tamamlanması;
 - (2) söz konusu sınıf ya da tip için yeterli vasıflara sahip olan ve diğer pilot koltuğunda oturan bir CRI'nin ya da FI'nin nezareti altında sağ koltukta bir eğitim uçuşu gerçekleştirilmesi.

FCL.915.CRI CRI - Ön koşullar

Bir CRI sertifikası için başvuran adayın en azından:

- (a) çok motorlu uçaklar bağlamında:
- (i) uçaklarda pilot olarak en az 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması;
 - (ii) ilgili uçak sınıfında ya da tipinde sorumlu pilot olarak 30 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması;
- (b) tek motorlu uçaklar bağlamında:
- (i) uçaklarda pilot olarak en az 300 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması;
 - (ii) ilgili uçak sınıfında ya da tipinde sorumlu pilot olarak 30 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması gerekmektedir.

FCL.930.CRI CRI - Eğitim kursu

- (a) TRI eğitim kursu en azından aşağıda belirtilen unsurları içermelidir:
- (1) 25 saatlik öğretim ve öğrenme;
 - (2) teknik bilginin revizyonu, ders planlarının hazırlanması ve sınıf ortamında/simülator üzerinde eğitim verme becerilerinin geliştirilmesi de dahil olmak üzere 10 saatlik teknik eğitim;
 - (3) FCL.905 (i) bendi uyarınca yeterli vasıflara sahip bir FI(A) tarafından verilmek üzere, çok motorlu uçaklarda 5 saatlik uçuş eğitimi ya da tek motorlu uçaklarda 3 saatlik uçuş eğitimi.
- (b) Bir öğretmen sertifikasına sahip olan ya da geçmişte sahip olmuş olan adaylar (a)(1) bendinde öngörülen gereklilikler bakımından tam olarak kredilendirileceklerdir.

FCL.940.CRI CRI - Temdit ve yenileme

- (a) CRI yetkisinin temdidi için, aday, CRI sertifikasının son geçerlilik tarihinden önceki 12 içerisinde;
- (1) CRI olarak en az 10 saatlik uçuş eğitimi icra etmiş olacaktır. Adayın hem tek motorlu hem de çok motorlu uçaklarda CRI imtiyazlarına sahip olması durumunda, 10 saatlik uçuş eğitimi tek motorlu uçaklarla çok motorlu uçaklar arasında eşit olarak bölünmelidir; ya da
 - (2) bir ATO'da CRI olarak tazeleme eğitimi alacaktır; ya da
 - (3) duruma bağlı olarak çok motorlu ya da tek motorlu uçaklar için FCL.935 uyarınca bir yetkinlik değerlendirmesinden geçecektir.

- (b) CRI sertifikasının her iki temdidinin birinde sertifika sahibinin (a)(3) bendinde öngörülen gereklilikleri yerine getirmesi gerekmektedir.
- (c) Yenileme. CRI sertifikasının geçerlilik süresi sona ermiş ise, adayın yenileme öncesindeki 12 ay içerisinde:
- (1) bir ATO'da CRI olarak tazeleme eğitimi almış olması; ya da
 - (2) FCL.935. uyarınca bir yetkinlik değerlendirmesinden geçmiş olması gerekmektedir.

KISIM 6

Aletli uçuş yetkisi öğretmenine özgü gereklilikler - IRI

FCL.905.IRI IRI – İmtiyazlar ve koşullar

- (a) IRI'nin imtiyazları ilgili hava aracı kategorisinde IR tanzimine, temdidine veya yenilenmesine yönelik eğitim vermektir.
- (b) MPL kursuna özgü gereklilikler. Bir MPL kursunun temel aşamasında eğitim verebilmek için IRI(A)'nın:
- (1) çok motorlu uçaklar için bir IR'ye sahip olması; ve
 - (2) çok ekip üyeli operasyonlarda en az 1,500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması gerekmektedir.
 - (3) halihazırda ATP(A) veya CPL(A)/IR entegre kurslarında eğitim verme vasfına sahip olan IRI'ler için, (b)(2) bendinde öngörülen gereklilikler yerine FCL.905.FI(j)(3) bendinde belirtilen eğitim kursunun tamamlanması şartının yerine getirilmesi yeterli olabilecektir:

FCL.915.IRI IRI – Ön koşullar

IRI sertifikasına başvuran adayın:

- (a) IRI(A) için:
- (1) en az 400 saati uçaklarda olacak olan, IFR altında en az 800 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması;
 - (2) çok motorlu uçaklara yönelik IRI(A) başvurusunda bulunan adayların FCL.915.CRI(a) bendinde öngörülen gereklilikleri yerine getirmiş olmaları;
- (b) IRI(H) için:
- (1) en az 250 saati helikopterlerde aletli uçuş süresi olacak olan, IFR altında en az 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması;
 - (2) çok pilotlu helikopterlere yönelik IRI(H) başvurusunda bulunan adayların FCL.915.FI(g)(3)(ii) bendinde öngörülen gereklilikleri yerine getirmiş olmaları;
- (c) IRI(As) için en az 100 saati hava gemilerinde aletli uçuş süresi olacak olan, IFR altında en az 300 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması gerekmektedir.

FCL.930.IRI IRI – Eğitim kursu

- (a) IRI eğitim kursu en azından aşağıda belirtilen unsurları içermelidir:
- (1) 25 saatlik öğretim ve öğrenme;
 - (2) teorik aletli uçuş bilgilerinin revizyonu, ders planlarının hazırlanması ve sınıf ortamında üzerinde eğitim verme becerilerinin geliştirilmesi de dahil olmak üzere 10 saatlik teknik eğitim;
 - (3) (i) IRI(A) için bir uçakta FFS'de, FTD 2/3'de ya da FPNT II'de en az 10 saatlik uçuş eğitimi. FI(A) sertifikasına sahip olan adaylar için bu süre 5 saate düşürülecektir;
 - (ii) IRI(H) için bir helikopterde FFS'de, FTD 2/3'de ya da FNPT II/III'de en az 10 saatlik uçuş eğitimi;
 - (iii) IRI(As) için bir hava gemisinde, FFS'de, FTD 2/3'de ya da FNPT II'de en az 10 saatlik uçuş eğitimi.

- (b) Uçuş eğitiminin FCL.905 (i) bendi uyarınca yeterli vasıflara sahip bir FI tarafından verilmesi gerekmektedir.
- (c) Bir öğretmen sertifikasına sahip olan ya da geçmişte sahip olmuş olan adaylar (a)(1) bendinde öngörülen gereklilikler bakımından tam olarak kredilendirileceklerdir.

FCL.940. IRI IRI – Temdid ve yenileme

Bir IRI sertifikasının temdidini ve yenilenmesi için sertifika sahibinin FCL.940.FI uyarınca FI sertifikasının temdidine ve yenilenmesine ilişkin gereklilikleri yerine getirmesi gerekmektedir.

KISIM 7

Sentetik uçuş öğretmenine özgü gereklilikler - SFI

FCL.905.SFI SFI – İmtiyazlar ve koşullar

SFI'nin imtiyazları aşağıda belirtilen amaçlarla ilgili hava aracı kategorisi için sentetik uçuş eğitimi vermektir:

- (a) sertifika sahibinin ilgili hava aracı kategorisinde bir IR'ye sahip olması ya da geçmişte sahip olmuş olması ve bir IRI kursunu tamamlamış olması koşuluyla IR tanzimi, temdidini ve yenilenmesi; ve
- (b) tek pilotlu uçakların SFI'leri bağlamında:
- (1) adayın tek pilotlu operasyonlarda görev yapma imtiyazına sahip olmak istemesi durumunda, tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçakların tip intibak yetkilerinin tanzimi, temdidini ve yenilenmesi.
SFI(SPA)'nın aşağıda belirtilen gereklilikleri karşılması koşuluyla, SFI(SPA) imtiyazlarının kapsamı çok pilotlu operasyonlarda tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçakların tip intibak yetkileri eğitimini kapsayacak şekilde genişletilebilecektir:
- (i) MCCI sertifikasına sahip olmak; ya da
- (ii) çok pilotlu uçaklar için TRI sertifikasına sahip olmak ya da geçmişte sahip olmak; ve
- (2) SFI(SPA)'nın imtiyazlarının kapsamının(1) fıkraya hükümleri uyarınca çok pilotlu operasyonları içerecek şekilde genişletilmiş olması koşuluyla:
- (i) MCC;
- (ii) MPL kursunun temel aşaması;
- (c) çok pilotlu uçakların SFI'leri bağlamında:
- (1) aşağıda belirtilen uçakların tip intibak yetkilerinin tanzimi, temdidini ve yenilenmesi:
- (i) Çok pilotlu uçaklar;
- (ii) adayın çok pilotlu operasyonlarda faaliyet göstermek istemesi durumunda, tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar;
- (2) MCC;
- (3) temel aşama için adayın bir FI(A) ya da IRI(A) sertifikasına sahip olması ya da geçmişte sahip olması koşuluyla MPL kursunun temel, orta ve ileri aşamaları;
- (d) helikopterlerin SFI'leri bağlamında:
- (1) helikopter tip intibak yetkilerinin tanzimi, temdidini ve yenilenmesi;
- (2) TRI'nin çok pilotlu helikopterlere yönelik eğitim verme imtiyazlarına sahip olması durumunda MCC eğitimi.

FCL.910.SFI SFI – Tahditli imtiyazlar

SFI'nin imtiyazları SFI eğitim kursunun alınmış olduğu hava aracı tipinin FTD 2/3'ü ya da FFS'si ile sınırlandırılacaktır.

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

- (a) ilgili tip yetkisi kursunun simülör içeriğini başarılı bir şekilde tamamlamış olacak ve

- (b) geçerli tipte bu amaç doğrultusunda yetkilendirilmiş bir TRE'nin gözetimi altında ve söz konusu TRI(E) için makbul olarak tam tip yetkisi kursunda SFI görevlerine ilişkin en az 3 saatlik uçuş eğitimi icra etmiş olacaktır;

FCL.915.SFI SFI – Ön koşullar

SFI sertifikasına başvuran adayın:

- (a) ilgili hava aracı kategorisinde bir CPL'ye, MPL'ye veya ATPL'ye sahip olması ya da geçmişte sahip olmuş olması;
- (b) başvuru tarihinden önceki 12 ay içerisinde söz konusu hava aracı tipini temsil eden bir FFS'de, bu hava aracının tip intibak yetkisine yönelik bir yeterlilik kontrolünden geçmiş olması; ve
- (c) ayrıca çok pilotlu uçaklara yönelik SFI(A) ve SFI(PL), için:
- (1) çok pilotlu uçaklarda ya da dikey kalkışlı hava araçlarında pilot olarak 1 500 saat uçuş süresini tamamlamış olması;
- (2) başvuru tarihinden önceki 12 ay içerisinde pilot ya da gözlemci olarak en azından:
- (i) ilgili hava aracı tipinin uçuş kokpitinde 3 hat sektörünü; ya da
- (ii) ilgili tipin uçuş kokpitinde kalifiye uçuş ekibi ile birlikte icra edilmiş hat uçuş eğitimi bazlı 2 simülatör seansını tamamlamış olması gerekmektedir. Bu simülatör seansları 2 farklı hava meydanı arasında en az 2'şer saatlik 2 uçuşu ve bu uçuşlarla ilgili uçuş öncesi planlamasını ve uçuş sonrası brifingini içerecektir;
- (d) ayrıca tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklara yönelik SFI(A) için:
- (1) tek pilotlu uçaklarda sorumlu pilot olarak en az 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması;
- (2) çok motorlu IR(A) yetkisine sahip olması ya da geçmişte sahip olmuş olması; ve
- (3) (c)(2) bendinde öngörülen gereklilikleri yerine getirmiş olması gerekmektedir.
- (e) ayrıca SFI(H) için:
- (1) başvuru tarihinden önceki 12 ay içerisinde ilgili tipin uçuş kokpitinde pilot ya da gözlemci olarak en az 1 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması gerekmektedir; ve
- (2) çok pilotlu helikopterler bağlamında, çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak en az 350 saatlik uçuş tecrübesini de içerecek şekilde, helikopterlerde pilot olarak en az 1 000 saatlik uçuş tecrübesine sahip olması;
- (3) tek pilotlu çok motorlu helikopterler bağlamında, 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 gerekmektedir.

FCL.930.SFI SFI – Eğitim kursu

- (a) SFI eğitim kursu aşağıda belirtilen unsurları içermelidir:
- (1) ilgili tip yetkisi kursunun FSTD içeriği;
- (2) TRI eğitim kursunun içeriği.

- (b) SFI sertifikası için müracaatta bulunan ve ilgili tipe ilişkin bir TRI sertifikasına sahip olan aday işbu bendin gereklilikleri bakımından tam olarak kredilendirilecektir.

FCL.940.SFI SFI – Temdit ve yenileme

- (a) Temdit. SFI sertifikasının temdidi için, aday, SFI sertifikasının geçerlilik süresi içerisinde, aşağıdaki 3 gereklilikten ikisini yerine getirecektir:
- (1) en azından 15 saati SFI sertifikasının son geçerlilik süresinden önceki 12 ay içerisinde gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, FSTD'lerde öğretmen veya kontrol pilotu olarak 50 saatlik süreyi tamamlamış olmak;
 - (2) bir ATO'da SFI öğretmenliği tazeleme eğitimi almış olmak;
 - (3) FCL.935. uyarınca bir yetkinlik değerlendirmesinin ilgili bölümlerinden geçmiş olmak.
- (b) Adayın ayrıca imtiyazı bulunan tipleri temsil eden bir FFS üzerinde, spesifik hava aracı tip intibak yetkilerinin tanzimine yönelik yeterlilik kontrollerini tamamlamış olması gerekmektedir.
- (c) SFI sertifikasının en azından her iki temdidinin birinde sertifika sahibinin (a)(3) bendinde öngörülen gereklilikleri yerine getirmesi gerekmektedir.
- (d) Yenileme. SFI sertifikasının geçerlilik süresinin sona ermiş olması halinde, aday, başvuru tarihinden önceki 12 ay içerisinde;
- (1) SFI eğitim kursunun simülatör içeriğini tamamlamış olacak.
 - (2) yukarıda (a)(2) ve (3) bentlerinde öngörülen gereklilikleri yerine getirmiş olacaktır .

KISIM 8

Çoklu ekip işbirliği öğretmeninde özgü gereklilikler – MCCI

FCL.905.MCCI MCCI- İmtiyazlar ve koşullar

- (a) MCCI'nin imtiyazları aşağıda belirtilen durumlarda uçuş eğitimi icra etmektedir:
- (1) tip yetkisi eğitimi ile birleştirilmediğinde MCC kurslarının tatbiki kısmı; ve
 - (2) MCCI(A) bağlamında, FI(A) veya IRI(A) sertifikasına sahip olması koşuluyla, MPL entegre eğitim kursunun temel aşaması.

FCL.910.MCCI MCCI – Tahditli imtiyazlar

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

Sertifika sahibinin FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ya da FFS'nin ilgili tipinde MCCI kursunun tatbiki eğitimini tamamlamış olduğu durumlarda bu imtiyazların kapsamı diğer hava aracı tiplerini temsil eden diğer FSTD'leri de içerecek şekilde genişletilebilecektir.

FCL.915.MCCI MCCI – Ön koşullar

MCCI sertifikasına başvuran adayın:

- (a) ilgili hava aracı kategorisinde bir CPL'ye, MPL'ye veya ATPL'ye sahip olması ya da geçmişte sahip olmuş olması;
- (b) en azından:
 - (1) uçaklar, hava gemileri ve dikey kalkışlı hava araçları bağlamında çok pilotlu operasyonlarda pilot olarak 1 500 saatlik uçuş tecrübesine sahip olması;
 - (2) helikopterler bağlamında en az 350 saati çok pilotlu helikopterlerde gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, çok ekip üyeli operasyonlarda pilot olarak 1 000 saatlik uçuş tecrübesine sahip olması gerekmektedir.

FCL.930.MCCI MCCI – Eğitim kursu

- (a) MCI eğitim kursu en azından aşağıda belirtilen unsurları içermelidir:
- (1) 25 saatlik üretme ve renme;
 - (2) adayın eğitim vermek istediği FSTD tipine ilişkin teknik eğitim;
 - (3) ATO tarafından bu amaçla gevlendirilmiş bir TRI, SFI veya MCCI'nin nezaretinde, ilgili FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ya da FFS'de uçuş eğitimi veya MCC eğitimi olarak 3 saatlik tatbiki eğitim. Nezaret altındaki uçuş eğitimi suresi FCL.920'de ngrldđđi şekilde adayın yetkinliğinin değerlendirilmesini de içerecektir.
- (b) Bir FI, TRI, CRI, IRI ya da SFI sertifikasına sahip olan ya da geçmişte sahip olmuş olan adaylar (a)(1) bendinde öngörülen gereklilikler bakımından tam olarak kredilendirileceklerdir.

FCL.940.MCCI MCCI – Temdit ve yenileme

- (a) MCCI sertifikasının temdidi için adayın MCCI sertifikasının son geçerlilik suresinden önceki son 12 ay içerisinde ilgili tipteki bir FNPT II/III, FTD 2/3 ya da FFS'de FCL.930.MCCI(a)(3) bendinin gerekliliklerini tamamlamış olması gerekmektedir.
- (b) Yenileme. MCCI sertifikasının geçerlilik suresinin sona ermiş olması halinde, adayın ilgili tipteki bir FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ya da FFS'de FCL.930.MCCI(a)(2) ve(3) bentlerinin gerekliliklerini tamamlaması gerekmektedir.

KISIM 9**Sentetik eğitim retmenine özgü gereklilikler – STI****FCL.905.STI STI – İmtiyazlar ve koşullar**

- (a) STI'nin imtiyazları aşağıda belirtilen amaçlarla ilgili hava aracı kategorisi için sentetik uçuş eğitimi vermektir:
- (1) lisans tanzimi;
 - (2) tek pilotlu, yüksek performanslı kompleks uaklar dışındaki tek pilotlu hava araçları için IR'nin ve sınıf ya da tip intibak yetkisinin tanzimi, temdidi veya yenilenmesi.
- (b) STI(A)'ya tanınan ilave imtiyazlar. STI(A)'nın imtiyazları MPL entegre eğitim kursunun ana uçuş becerileri eğitimi sırasında sentetik uçuş eğitimini de içerecektir.

FCL.910.STI STI – Tahditli imtiyazlar

STI'nin imtiyazları STI eğitim kursunun alınmış olduğu FNPT II/III, FTD 2/3 veya FFS ile sınırlı olacaktır.

Sertifika sahibinin aşağıda belirtilen gereklilikleri yerine getirmesi durumunda bu imtiyazların kapsamı diğer hava aracı tiplerini temsil eden diğer FSTD'leri de içerecek şekilde genişletilebilecektir:

- (a) ilgili tip üzerinde TRI kursunun FFS içeriğini tamamlamış olmak;
- (b) başvuru tarihinden önceki 12 ay içerisinde söz konusu hava aracı tipini temsil eden bir FFS'de, bu hava aracının tip intibak yetkisine yönelik bir yeterlilik kontrolünden geçmiş olmak; ve
- (c) bir tip intibak yetkisi kursunda STI'nin görevlerine ilişkin olarak, bir uçuş ğretmeni kontrol pilotunun (FIE) nezaretinde en azından 3 saat sureli bir FSTD seansı icra etmiş olmak.

FCL.915.STI STI – n koşullar

STI sertifikasına başvuran adayın:

- (a) başvuru tarihinden önceki 3 yıl içerisinde bir pilot lisansına ve eğitimin amaçlandığı kurslara ilişkin öğretmenlik imtiyazlarına sahip olması;

- (b) başvuru tarihinden önceki 12 ay içerisinde sınıf ya da tip intibak yetkisi için gereken yeterlilik kontrolünü bir FNPT'de tamamlamış olması gerekmektedir.
STI(A) başvurusunda bulunan ve sadece BITD'lerde öğretmenlik yapmak isteyen adayların sadece PPL(A)n tanzimi için gereken yetenek testine uygun egzersizleri tamamlamaları gerekmektedir;
- (c) ayrıca, STI(H) için, başvuru tarihinden önceki 12 ay içerisinde ilgili helikopter tipinin uçuş kokpitinde, gözlemci olarak en az 1 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması gerekmektedir.

FCL.930.STI STI – Eğitim kursu

- (a) STI eğitim kursu, STI'nin görevlerinde ilişkin olarak, bir FIE nezaretinde bir FFS, FTD 2/3 ya da FNPT II/III'de icra edilen en az 3 saatlik uçuş eğitiminden oluşmalıdır. Nezaret altındaki uçuş eğitimi süresi FCL.920'de öngörüldüğü şekilde adayın yetkinliğinin değerlendirilmesini de içerecektir.
STI(A) başvurusunda bulunan ve sadece BITD'lerde öğretmenlik yapmak isteyen adayların uçuş eğitimini bir BITD üzerinde tamamlamaları gerekmektedir.
- (b) STI(H) başvurusunda bulunan adaylar için, kurs, ilgili TRI kursunun FFS içeriğini de kapsamalır.

FCL.940.STI STI sertifikasının temdidini ve yenilenmesi

- (a) Temdit. STI sertifikasının temdidini için, aday, STI sertifikasının geçerlilik süresinin son 12 ayı içerisinde:
- (1) Tam CPL, IR, PPL veya sınıf veya tip yetkisi kursunun parçası olarak bir FFS'de veya FNPT II/III'de veya BITD'de en az 3 saatlik uçuş eğitimi icra edecektir; ve
 - (2) eğitimin rutin olarak icra edildiği FFS'de, FTD 2/3'de ya da FNPT II/III'de uygun uçak tipi veya sınıfı için işbu Bölümün Appendix 9 ekinde belirtilen yeterlilik kontrolünün ilgili bölümlerini geçmiş olacaktır.
Sadece BITD'lerde öğretmenlik yapan STI(A)'lar bağlamında, bu yeterlilik kontrolü sadece PPL(A) tanzimi için gereken yetenek testine uygun egzersizleri içerecektir;
- (b) Yenileme. STI sertifikasının geçerlilik süresinin sona ermiş olması halinde, aday;
- (1) bir ATO'da STI tazeleme eğitimi alacak;
 - (2) eğitimin rutin olarak icra edildiği FFS'de, FTD 2/3'de ya da FNPT II/III'de uygun uçak tipi veya sınıfı için işbu Bölümün Appendix 9 ekinde belirtilen yeterlilik kontrolünün ilgili bölümlerini geçmiş olacaktır.
Sadece BITD'lerde öğretmenlik yapan STI(A)'lar bağlamında, bu yeterlilik kontrolü sadece PPL(A) tanzimi için gereken yetenek testine uygun egzersizleri içerecektir;
 - (3) tam CPL, IR, PPL veya sınıf veya tip yetkisi kursunda, ATO tarafından bu amaç doğrultusunda yetkilendirilmiş bir FI, CRI(A), IRI veya TRI(H) nezaretinde en az 3 saatlik uçuş eğitimini tamamlayacaktır. Uçuş eğitiminin en az 1 saatlik kısmına bir FIE(A) nezaret edecektir.

KISIM 10**Dağ uçuşu öğretmeni – MI****FCL.905.MI MI – İmtiyazlar ve koşullar**

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

FCL.915.MI STI – Ön koşullar

MI sertifikasına başvuran aday;

- (a) Tek pilotlu uçak imtiyazlarına sahip FI, CRI veya TRI sertifikasına sahip olacaktır;
- (b) Dağ uçuşu yetkisine sahip olacaktır.

FCL.930.MI MI – Eğitim kursu

- (a) Nezaret altındaki uçuş eğitimi süresi FCL.920'de öngörüldüğü şekilde adayın yetkinliğinin değerlendirilmesini de içerecektir.
- (b) Adayların kursa katılmadan önce, bu eğitim kursunu alabilecek tecrübeye ve beceriye sahip olup olmadıklarını değerlendirmek amacı ile, FI sertifikasına sahip olan bir MI ile çıkacakları kabul öncesi uçuş testini geçmeleri gerekmektedir.

FCL.940.MI MI sertifikasının geçerlilik süresi

MI sertifikası, FI, TRI ya da CRI sertifikası geçerli olduğu süre boyunca geçerliliğini koruyacaktır.

KISIM 11

Uçuş testi öğretmenine özgü gereklilikler - FTI**FCL.905.FTI FTI - İmtiyazlar ve koşullar**

- (a) Uçuş testi öğretmeninin (FTI) imtiyazları uygun hava aracı kategorisinde aşağıda belirtilen amaçlarla eğitim vermektir:
- (1) sertifika sahibinin ilgili kategoride uçuş testi yetkisine sahip olması koşuluyla, kategori 1 ve 2 uçuş testi yetkileri tanzimi;
 - (2) öğretmenin uçuş testi öğretmenliğinin de en az 2 yıllık tecrübeye sahip olması koşuluyla, ilgili uçuş testi yetkisi kategorisinde FTI sertifikası tanzimi.
- (b) Kategori 1 uçuş testi yetkisine sahip bir FTI'nin imtiyazları kategori 2 uçuş testi yetkilerine yönelik uçuş eğitimi sunulmasını da kapsamaktadır.

FCL.915.FTI FTI - Ön koşullar

FTI sertifikasına başvuran adayın:

- (a) FCL.280 gereğince tanzim edilmiş bir uçuş testi yetkisine sahip olması;
- (b) en az 200 saatlik kategori 1 ve 2 uçuş testini tamamlamış olması gerekmektedir.

FCL.930.FTI FTII - Eğitim kursu

- (a) FTI eğitim kursu en azından aşağıda belirtilen unsurları içermelidir:
- (1) 25 saatlik öğretim ve öğrenme;
 - (2) teknik bilginin revizyonu, ders planlarının hazırlanması ve sınıf ortamında/simülör üzerinde eğitim verme becerilerinin geliştirilmesi de dahil olmak üzere 10 saatlik teknik eğitim;
 - (3) FCL.905.FTI(b) uyarınca yeterli vasıflara sahip bir FTI'nin nezaretinde 5 saatlik tatbiki uçuş eğitimi. Uçuş eğitimi süresi FCL.920'de öngörüldüğü şekilde adayın yetkinliğinin değerlendirilmesini de içerecektir.
- (b) Kredilendirme:
- (1) Bir öğretmen sertifikasına sahip olan ya da geçmişte sahip olmuş olan adaylar (a)(1) bendinde öngörülen gereklilikler bakımından tam olarak kredilendirileceklerdir.
 - (2) Ayrıca, bir FI ya da TRI sertifikasına sahip olan ya da geçmişte sahip olmuş olan adaylar (a)(2) bendinde öngörülen gereklilikler bakımından tam olarak kredilendirileceklerdir.

FCL.940.FTI FTI - Temdit ve yenileme

- (a) Temdit. FTI sertifikasının temdidini için, aday, FTI sertifikasının geçerlilik süresi içerisinde, aşağıdaki gerekliliklerden birini yerine getirecektir:
- (1) en azından:
 - (i) en azından 15 saati FTI sertifikasının son geçerlilik süresinden önceki 12 ay içerisinde gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, 50 saatlik uçuş testini tamamlamış olmak; ve
 - (ii) en azından 15 saati FTI sertifikasının son geçerlilik süresinden önceki 12 ay içerisinde gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, 5 saatlik uçuş testi uçuş eğitimini tamamlamış olmak; ve

- (2) bir ATO'da FTI tazeleme eğitimi almak; Tazeleme eğitimi FCL.930.FTI(a)(3) uyarınca FTI eğitim kursunun uygulamalı uçuş eğitimi unsurunu temel almalı ve FCL.905.FTI(b) uyarınca yeterli vasıflara sahip bir FTI'nin nezaretinde en azından 1 eğitim uçuşunu içermelidir.
- (b) Yenileme. FTI sertifikasının geçerlilik süresinin sona ermiş olması halinde adayın bir ATO tarafından düzenlenen FTI tazeleme eğitimi alması gerekmektedir. Tazeleme eğitimi en azından FCL.930.FTI(a)(3) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılamalıdır.

ALT BÖLÜM K

KONTROL PİLOTLARI

KISIM 1

Genel Gereklilikler

FCL.1000 Kontrol pilotu sertifikaları

- (a) Genel. Kontrol pilotu sertifikasına sahip olan pilotlar:
- (1) Yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmeleri icra etmek üzere yetkilendirildikleri ve bu yönde eğitim verme imtiyazlarına sahip oldukları lisans, yetki veya sertifikaya muadil lisansa, yetkiye veya sertifikaya sahip olacaklardır.
- (2) Hava aracı üzerinde icra edildiğinde, yetenek testi, yeterlilik kontrolü veya yetkinlik değerlendirmesi sırasında hava aracının sorumlu pilotu olarak hareket etme vasfına sahip olacaklardır.
- (b) Özel Koşullar:
- (1) Üye Devlete veya işleticinin filosuna yeni bir hava aracının dahil edilmesi halinde, işbu Alt Bölümün gerekliliklerine riayetinin mümkün olmadığı durumlarda, yetkili otorite, yetenek testlerinin ve yeterlilik kontrollerinin icra edilmesine yönelik imtiyazlar veren spesifik bir sertifika tanzim edebilecektir. Bu sertifika, yeni hava aracı tipinin dahil edilmesi için gerekli olan yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri ile sınırlı olacak olup, her halükarda söz konusu sertifikanın geçerlilik süresi 1 yılı aşmayacaktır.
- (2) Yukarıdaki (b)(1) bendi hükümleri uyarınca tanzim edilmiş bir sertifikaya sahip olan kişilerin bir kontrol pilotluğu sertifikası tanzimi için müracaat etmek istemeleri halinde, bu kişilerin söz konusu kontrol pilotluğu kategorisi için öngörülen ön koşulları ve temdit gerekliliklerini karşılamaları gerekmektedir.
- (c) Üye Devletlerin sınırları dışında gerçekleştirilen sınavlar:
- (1) Yukarıdaki (a) bendi hükümlerine bakılmaksızın, Üye Devletlerin sınırları dışında yerleşik olan bir Onaylı Eğitim Kuruluşunda (ATO) sunulan yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri durumunda, ilgili Üye Devletin yetkili otoritesi adayların aşağıdaki koşulları karşılamaları koşuluyla, üçüncü bir ülke tarafından ICAO Annex 1 eki doğrultusunda tanzim edilmiş pilot lisansına sahip adaylara kontrol pilotluğu sertifikası tanzim edebilecektir:
- (i) yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmeleri icra etmek üzere yetkilendirildikleri lisansa, yetkiye veya sertifikaya en azından muadil olan bir lisansa, yetkiye veya sertifikaya ve her durumda en azından CPL'e sahip olmak.
- (ii) İlgili kontrol pilotluğu sertifikasının tanzim edilmesi ile ilgili olarak işbu Alt Bölüm içerisinde ortaya konan gereklilikleri karşılamak; ve
- (iii) yetkili otoriteye, kontrol pilotluğu imtiyazlarını tatbik edebilmek için Avrupa havacılık emniyet kurallarına ilişkin yeterli düzeyde bilgi sahibi olduklarını kanıtlamak.
- (2) Yukarıdaki (1) sayılı bent kapsamında atıfta bulunulmakta olan sertifika, aşağıdaki yetenek testlerinin ve yeterlilik testlerinin/kontrollerinin sağlanması ile sınırlı olacaktır:
- (i) Üye Devletlerin sınırları dışındaki yetenek testleri ve yeterlilik testleri/kontrolleri; ve
- (ii) testin/kontrolün icra edildiği lisansa ilişkin yeterli bilgiye sahip olan pilotlara icra edilen yetenek testleri ve yeterlilik testleri/kontrolleri.

FCL.1005 Kazanılmış haklara ilişkin olarak imtiyazlarda sınırlamalar

Kontrol pilotları:

- (a) aşağıda belirtilen durumlarda lisans, yetki ya da sertifika tanzimine yönelik olarak adaylara verilecek yetenek testlerini ya da yetkinlik değerlendirmelerini icra etmeyeceklerdir:
- (1) söz konusu yetenek testinin ya da yetkinlik değerlendirmesinin gerçekleştirilmesini gerektiren lisans, yetki ya da sertifika ile ilgili olarak uçuş eğitimi verdikleri adaylara yönelik olarak; veya

- (2) FCL.030(b) uyarınca yetenek testinin önerilmesinden sorumlu oldukları durumlarda;
- (b) tarafsızlıklarının tesir görebileceklerini düşündükleri durumlarda yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmeleri icra etmeyeceklerdir.

FCL.1010 Kontrol pilotları için ön koşullar

Kontrol pilotluğu sertifikasına başvuran adaylar aşağıda belirtilen hususları kanıtlayacaklardır:

- (a) kontrol pilotluğu imtiyazlarına ilişkin ilgili bilgiye, geçmişe ve uygun tecrübeye sahip olduklarını;
- (b) Son 3 yıl içerisinde Temel Regülasyon ve Uygulama Kurallarına riayet edilmemesinden dolayı işbu Bölüm gereğince tanzim edilmiş lisanslarından, yetkilerinden veya sertifikalarından herhangi birinin askıya alınması, sınırlandırılması veya iptali de dahil olmak üzere, hiçbir müeyyideye tabi tutulmamış olduklarını kanıtlamalıdır.

FCL.1015 Kontrol pilotlarının standardizasyonu

- (a) Kontrol pilotluğu sertifikası için başvuran adayların yetkili otorite tarafından düzenlenen ya da yetkili otoritenin onayladığı bir ATO tarafından düzenlenen bir standardizasyon kursuna katılmaları gerekmektedir.
- (b) Standardizasyon kursu teorik ve uygulamaları eğitimden oluşmalı ve en azından aşağıda belirtilen unsurları içermelidir:
- (1) adayın icra etmeyi amaçladığı testlere ve kontrollere ilişkin lisanslara, yetkilere veya sertifikalara yönelik 2 yetenek testinin, yeterlilik kontrolünün ya da yetkinlik değerlendirmesinin icra edilmesi;
 - (2) işbu Bölümde öngörülen, konu ile ilgili gerekliliklere ve hava operasyonları gerekliliklerine yönelik eğitimlerin verilmesi, yetenek testlerinin, yeterlilik kontrollerinin ve yetkinlik değerlendirmelerinin icra edilmesi, bunların dokümantasyonunun ve raporlamasının yapılması;
 - (3) ulusal idari usuller, kişisel verilerin korunması, yükümlülükler, kaza sigortaları ve harçlar hakkında brifing verilmesi.
- (c) Adayın bağlı olduğu yetkili otoritenin kontrol pilotluğu sertifikasını tanzim eden yetkili otorite ile aynı olmadığı durumlarda, aşağıda belirtilen istisnalar dışında, kontrol pilotu sertifikasına sahip olan pilotlar ilgili adaya yönelik yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmeleri icra etmeyeceklerdir:
- (1) kontrol pilotu olarak sahip oldukları imtiyazların kapsamını ve yetenek testleri, yeterlilik kontrolleri veya yetkinlik değerlendirmesi icra etme niyetlerini söz konusu adayın bağlı olduğu yetkili otoriteye bildirmiş olmaları;
 - (2) adayın bağlı olduğu yetkili otoriteden yukarıda (b)(3) bendinde bahsedilen konular hakkında brifing almış olmaları.

FCL.1020 Kontrol pilotu yetkinlik değerlendirmesi

Kontrol pilotluğu sertifikası için başvuran adaylar brifing, yetenek testinin, yeterlilik kontrolünün veya yetkinlik değerlendirmesinin icrası ve teste, kontrole ya da değerlendirmeye tabi tutulan adayın değerlendirilmesi, uçuş sonrası brifing ve kayıtlar/dokümantasyon da dahil olmak üzere, imtiyazların talep edildiği kontrol pilotluğu görevinde bir yetenek testine, yeterlilik kontrolüne ya da yetkinlik kontrolüne tabi tutulmak suretiyle yetkinliklerini, yetkili otoritenin bir denetçisine ya da kontrol pilotunun sertifikasından sorumlu olan yetkili otorite tarafından bu amaç doğrultusunda özel olarak yetkilendirilmiş bir kıdemli kontrol pilotuna kanıtlayacaklardır.

FCL.1025 Kontrol pilotluğu sertifikalarının geçerlilik süresi, temdidi ve yenilenmesi

- (a) Geçerlilik süresi. Kontrol pilotluğu sertifikası bir yıl süreyle geçerli olacaktır.
- (b) Temdit. Kontrol pilotluğu sertifikası, sertifika sahibinin, söz konusu sertifikanın geçerlilik süresi içerisinde aşağıdakileri icra etmiş olması halinde temdit edilecektir:
- (1) her yıl en az iki yetenek testi, yeterlilik kontrolü veya yetkinlik değerlendirmesi icra etmiş olmaları;
 - (2) geçerlilik süresinin son yılında yetkili otorite tarafından düzenlenen ya da yetkili otoritenin onayladığı bir ATO tarafından düzenlenen bir kontrol pilotu tazeleme seminerine katılmaları.

- (3) Yukarıdaki (1) bendi uyarınca geçerlilik süresinin son yılında tamamlanan yetenek testlerinden ya da yeterlilik kontrollerinden biri yetkili otoritenin bir denetçisi ya da kontrol pilotunun sertifikasından sorumlu olan yetkili otorite tarafından bu amaç doğrultusunda özel olarak yetkilendirilmiş bir kıdemli kontrol pilotu tarafından değerlendirilmelidir.
 - (4) Temdit için başvuruda bulunan adayın birden çok kontrol pilotluğu kategorisinde imtiyazlara sahip olması durumunda, adayın sahip olduğu kontrol pilotluğu sertifikası kategorilerinden biri için (b)(1) ve (2) bentleri ile FCL.1020'de öngörülen gereklilikleri karşılaması kaydıyla, yetkili otorite ile mutabakata varılmak suretiyle, sahip olduğu tüm kontrol pilotluğu imtiyazlarının topluca temdidini mümkün olabilecektir.
- (c) Yenileme. Sertifikanın geçerlilik süresinin sona ermesi halinde, adayların imtiyazlarını yeniden tatbik etme hakkına sahip olabilmeleri için, b)(1) bendi ile FCL.1020'de öngörülen gereklilikleri yerine getirmeleri gerekmektedir.
- (d) Kontrol pilotluğu sertifikası ancak adayın FCL.1010 ve FCL.1030'da öngörülen gereklilikler ile sürekli uygunluk içerisinde olması koşuluyla temdit edilebilecek veya yenilenebilecektir.

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 kurulabilmesini sağlamalı;
 - (2) adayın, yetenek testinin, yeterlilik kontrolünün veya yetkinlik değerlendirmesinin uygulanmasını gerektiren lisansın, yetkinin veya sertifikanın tanzimi, temdidini ya da yenilenmesi ile ilgili olarak işbu Bölümde öngörülen tüm nitelik, eğitim ve tecrübe gerekliliklerini karşıladığını doğrulamalı;
 - (3) adayı, eğitimi ve uçuş tecrübesi ile ilgili olarak eksik, tutarsız veya yanlış bilgiler vermesinin sonuçları hakkında bilgilendirmelidir.
- (b) Yetenek testinin ya da yeterlilik kontrolünün tamamlanmasının ardından kontrol pilotu:
- (1) testin sonucunu adaya bildirmelidir. Adayın testte kısmen başarılı olması ya da başarısız olması durumunda, kontrol pilotu, testte tümüyle başarılı oluncaya kadar yetkisinin imtiyazlarını tatbik edemeyeceğini adaya bildirmelidir. Kontrol pilotu ilave eğitim gerekliliklerini de belirtmeli ve adayın sonuçlara itiraz hakkına sahip olduğunu açıklamalıdır;
 - (2) Adayın bir yeterlilik kontrolünden ya da yetkinlik değerlendirmesinden başarıyla geçmesi durumunda, adayın sertifikasından sorumlu olan yetkili otorite tarafından bu amaç doğrultusunda özel olarak yetkilendirilmiş olması koşuluyla, adayın lisansını ya da sertifikasını yetkinin ya da sertifikanın yeni geçerlilik tarihi ile onaylamalıdır;
 - (3) adaya yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün imzalı raporunu vermeli ve söz konusu raporunun kopyalarını adayın lisansından sorumlu olan yetkili otoriteye ve kontrol pilotunun lisansını tanzim etmiş olan yetkili otoriteye, vakit geçirmeksizin sunmalıdır. Bu rapor aşağıdakileri içerecektir:
 - (i) Kontrol pilotunun adaydan tecrübesi ve eğitimi konusunda bilgi aldığını ve tecrübe ve öğrenimin bu Bölüm kapsamındaki geçerli gereklilikler ile uygunluk dahilinde bulunduğu dair beyan;
 - (ii) gerekli tüm manevraların ve egzersizlerin ve tatbik edildiği hallerde sözlü teorik bilgi sınavının tamamladığını gösterir teyit. Bir konudan başarısız olunmuş olması halinde, kontrol pilotu bu değerlendirmeye ilişkin sebepleri kayıt altına alacaktır;
 - (iii) test, kontrol veya yetkinlik değerlendirmesi sonucu.
- (c) Kontrol pilotları icra edilen tüm yetenek testlerine, yeterlilik kontrollerine ve yetkinlik değerlendirmelerine ve bunların sonuçlarına ilişkin kayıtları beş yıl boyunca muhafaza edeceklerdir.
- (d) Kontrol pilotluğu sertifikasından sorumlu olan yetkili otorite ya da adayın lisansından sorumlu olan yetkili otorite tarafından talep edilmesi halinde, kontrol pilotları tüm kayıtları, raporları ve gözetim faaliyetleri için gereken diğer bilgileri bu otoritelere sunacaklardır.

KISIM 2

Uçuş kontrol pilotlarına özgü gereklilikler — FE**FCL.1005.FE FE — İmtiyazlar ve koşullar**

- (a) FE(A). Uçaklar için FE'nin imtiyazları aşağıdakileri icra etmektir:
- (1) kontrol pilotunun, en azından 250 saatlik uçuş eğitimini de içerecek şekilde, uçaklarda ya da 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 intibak yetkilerine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
 - (2) kontrol pilotunun, en azından 250 saatlik uçuş eğitimini de içerecek şekilde, uçaklarda ya da 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 intibak yetkilerine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
 - (3) kontrol pilotunun, en azından 100 saatlik uçuş eğitimi de dahil olmak üzere 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, uçuş eğitimi sırasında 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;
- (b) FE(H). Helikopterler için FE'nin imtiyazları aşağıdakileri icra etmektir:
- (1) kontrol pilotunun, en azından 250 saatlik uçuş eğitimini 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 intibak yetkilerine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
 - (2) kontrol pilotunun, en azından 250 saatlik uçuş eğitimini de içerecek şekilde, helikopterlerde pilot olarak 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 intibak 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 ya da CPL(H)'de yer alacak tip intibak yetkilerine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
 - (4) kontrol pilotunun, en az 150 saatlik uçuş eğitimi de dahil olmak üzere 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 intibak yetkilerine yönelik yetenek testlerini ve yeterlilik kontrollerini icra etmektir.
- (d) FE(S). Planörler için FE'nin imtiyazları aşağıdakileri icra etmektir:
- (1) kontrol pilotunun, 150 saatlik uçuş eğitimi ve uçuş eğitimi sırasında gerçekleştirilecek 300 kalkış da dahil olmak üzere planörlerde veya motorlu planörlerde pilot olarak 300 uçuş saatini tamamlamış olması koşuluyla SPL'ye ve LAPL(S)'ye yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
 - (2) kontrol pilotunun, 90 saatlik uçuş eğitimi de dahil olmak üzere planörlerde veya motorlu planörlerde pilot olarak 300 uçuş saatini tamamlamış olması koşuluyla SPL imtiyazlarının kapsamının ticari operasyonları da içerecek şekilde genişletilmesine yönelik yeterlilik kontrolleri;
 - (3) kontrol pilotunun, TMG'de 50 saatlik uçuş eğitimi de dahil olmak üzere planörlerde veya motorlu planörlerde pilot olarak 300 uçuş saatini tamamlamış olması koşuluyla SPL veya LAPL(S) imtiyazlarının kapsamının TMG'yi de içerecek şekilde genişletilmesine yönelik yetenek testleri;

- (e) FE(B). Balonlar için FE'nin imtiyazları aşağıdakileri icra etmektir:
- (1) kontrol pilotunun, 50 saatlik uçuş eğitimini de içerecek şekilde, balonlarda pilot olarak en az 250 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması koşuluyla, BPL ve LAPL(B) tanzimine yönelik yetenek testleri ile imtiyazların kapsamının diğer balon sınıflarını ya da gruplarını da içerecek şekilde genişletilmesine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
 - (2) kontrol pilotunun, imtiyazlarının kapsamının genişletilmesi suretiyle imtiyazlara dahil edilecek balon grubunda 50 saatlik uçuş süresi de dahil olmak üzere balonlarda pilot olarak 300 uçuş saatini tamamlamış olması koşuluyla BPL imtiyazlarının kapsamının ticari operasyonları da içerecek şekilde genişletilmesine yönelik yeterlilik kontrolleri; 300 saatlik uçuş süresinin 50 saatlik uçuş eğitimini de içermesi gerekmektedir.

FCL.1010.FE FE — Ön koşullar

FE sertifikasına başvuran adayın:

uygun bir hava aracı kategorisinde bir FI sertifikasına sahip olması gerekmektedir.

KISIM 3**Tip intibak yetkisi kontrol pilotlarına özgü gereklilikler — 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) duruma bağlı olarak uçaklara ya da dikey kalkışlı hava araçlarına yönelik olarak ilk kez tanzim edilecek tip intibak yetkilerine ilişkin yetenek testleri;
 - (2) tip yetkilerinin ve IR'nin temdidine veya yenilenmesine yönelik yeterlilik kontrolleri;
 - (3) ATPL(A) tanzimine yönelik yetenek testleri;
 - (4) kontrol pilotunun FCL.925'de öngörülen gereklilikleri karşılaması koşuluyla, MPL tanzimine yönelik yetenek testleri;
 - (5) kontrol pilotunun TRE olarak en az 3 yıllık süreyi tamamlamış olması koşuluyla, ilgili hava aracı kategorisinde TRI ya da SFI sertifikasının tanzimine, temdidine veya yenilenmesine yönelik yetkinlik değerlendirmesi.
- (b) TRE(H). TRE(H)'nin imtiyazları aşağıdakileri icra etmektir:
- (1) helikopter tip intibak yetkilerinin tanzimine, temdidine veya yenilenmesine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
 - (2) TRE(H)'nin geçerli bir IR(H)'ye sahip olması koşuluyla, IR'lerin temdidine veya yenilenmesine ya da IR(H)'nin kapsamının tek motorlu helikopterlerden çok motorlu helikopterlere genişletilmesine yönelik yeterlilik kontrolleri;
 - (3) ATPL(H) tanzimine yönelik yetenek testleri;
 - (4) kontrol pilotunun TRE olarak en az 3 yıllık süreyi tamamlamış olması koşuluyla, TRI(H) ya da SFI(H) sertifikasının tanzimine, temdidine veya yenilenmesine yönelik yetkinlik değerlendirmesi.

FCL.1010.TRE TRE — Ön koşullar

- (a) TRE(A) ve TRE(PL). Uçaklar ve dikey kalkışlı hava araçları için TRE sertifikasına başvuran adayların:
- (1) çok pilotlu uçaklar ya da dikey kalkışlı hava araçları bağlamında, en azından 500 saati sorumlu pilot olarak gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, duruma bağlı olarak çok pilotlu uçakların ya da dikey kalkışlı hava araçlarının pilotu olarak 1 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
 - (2) tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar bağlamında, en azından 200 saati sorumlu pilot olarak gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, tek pilotlu uçakların pilotu olarak 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
 - (3) ilgili tip için bir CPL'ye veya ATPL'ye ve bir TRI sertifikasına sahip olmaları;
 - (4) ilk kez düzenlenecek TRE sertifikaları için, ilgili tipte ya da ilgili tipi temsil eden bir FSTD'de, TRI, FI ya da SFI olarak en azından 50 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmaları gerekmektedir.

- (b) TRE(H). Helikopterler için TRE(H) sertifikasına başvuran adayların:
- (1) TRI(H) sertifikasına , ya da tek pilotlu tek motorlu helikopterler bağlamında ilgili tip için geçerli bir FI(H) sertifikasına sahip olmaları;
 - (2) ilk kez düzenlenecek TRE sertifikaları için, ilgili tipte ya da ilgili tipi temsil eden bir FSTD'de, TRI, FI ya da SFI olarak 50 saatlik uçuş eğitimini tamamlamış olmaları;
 - (3) çok pilotlu helikopterler bağlamında, bir CPL(H)'ye veya ATPL(H)'ye sahip olmaları ve en azından 500 saati sorumlu pilot olarak gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, çok pilotlu helikopterlerin pilotu olarak 1 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları
 - (4) tek pilotlu çok motorlu helikopterler bağlamında:
 - (i) en az 500 saati sorumlu pilot olarak gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, helikopterlerin pilotu olarak 1 000 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
 - (ii) bir CPL(H)'ye veya ATPL(H)'ye ve tatbiki mümkün olduğunda geçerli IR(H)'ye sahip olmaları;
 - (5) tek pilotlu tek motorlu helikopterler bağlamında:
 - (i) en az 500 saati sorumlu pilot olarak gerçekleştirilmiş olmak kaydıyla, helikopterlerin pilotu olarak 750 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
 - (ii) profesyonel helikopter pilotu lisansına sahip olmaları gerekmektedir.
 - (6) TRE(H)'in imtiyazlarının kapsamı aynı helikopter tipinde tek pilotlu çok motorlu helikopterlerden çok pilotlu çok motorlu helikopter imtiyazlarına genişletilmeden önce, sertifika sahibi aynı tip üzerinde çok pilotlu operasyonlarda en az 100 saati tamamlamış olmalıdır.
 - (7) İlk kez çok pilotlu çok motorlu TRE sertifikasına başvuran adaylar bağlamında, adayın aynı tipte çok motorlu bir helikopterde sorumlu pilot olarak 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması halinde, (b)(3) bendinden öngörülen, çok pilotlu helikopterlerde 1 500 saatlik uçuş tecrübesi koşulu yerine getirilmiş sayılacaktır.

KISIM 4

Sınıf intibak yetkisi kontrol pilotlarına özgü gereklilikler — 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 intibak yetkilerinin temdid ve yenilenmesi;
 - (2) CRE'nin FCL.1010.IRE(a) bendinde öngörülen gereklilikleri karşılaması koşuluyla, IR'lerin temdid ve yenilenmesi.

FCL.1010.CRE CRE — Ön koşullar

CRE sertifikasına başvuran adayın:

- (a) tek pilotlu imtiyazlarına sahip bir CPL(A), MPL(A) veya ATPL(A)'ya sahip olması ya da bir PPL(A)'ya sahip olması ya da geçmişte sahip olmuş olması;
- (b) ilgili sınıf ya da tip için bir CRI sertifikasına sahip olması;
- (c) uçaklarda sorumlu pilot olarak 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olması gerekmektedir.

*KISIM 5****Aletli Uçuş Yetkisi kontrol pilotlarına özgü gereklilikler — IRE*****FCL.1005.IRE IRE — İmtiyazlar**

IRE'nin imtiyazları, aletli uçuş yetkilerinin (IR) tanzimine yönelik yetenek testlerini ve temdidine ve yenilenmesine yönelik yetenek yeterlilik kontrollerini icra etmektedir.

FCL.1010.IRE IRE — Ön koşullar

- (a) IRE(A). Uçaklar için IRE sertifikasına başvuran adayların bir IR(A)'ya sahip olmaları ve aşağıda belirtilen gereklilikleri karşılamaları gerekmektedir:
- (1) uçaklarda pilot olarak 2 000 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak; ve
 - (2) 250 saati öğretmen olarak tamamlanmış şekilde, 450 saatlik aletli uçuş süresini (IFR) tamamlamış olmak.
- (b) IRE(H). Helikopterler için IRE sertifikasına başvuran adayların bir IRI(H)'ye sahip olmaları ve aşağıda belirtilen gereklilikleri karşılamaları gerekmektedir:
- (1) Helikopterlerde pilot olarak 2 000 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak; ve
 - (2) 200 saati öğretmen olarak tamamlanmış şekilde, helikopterlerde 300 saatlik aletli uçuş süresini tamamlamış olmak.
- (c) IRE(As). Hava gemileri için IRE sertifikasına başvuran adayların bir IRI(As)'ye sahip olmaları ve aşağıda belirtilen gereklilikleri karşılamaları gerekmektedir:
- (1) Hava gemilerinde pilot olarak 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak; ve
 - (2) 50 saati öğretmen olarak tamamlanmış şekilde, hava gemilerinde 100 saatlik aletli uçuş süresini tamamlamış olmak.

*KISIM 6****Sentetik Uçuş Kontrol Pilotlarına özgü gereklilikler — SFE*****FCL.1005.SFE SFE — İmtiyazlar ve koşullar**

- (a) SFE(A) ve SFE(PL). Uçaklar veya dikey kalkışlı hava araçları için SFE'nin imtiyazları bir FFS'de aşağıdakileri icra etmektedir:
- (1) duruma bağlı olarak çok pilotlu uçaklara ya da dikey kalkışlı hava araçlarına yönelik tip intibak yetkilerinin tanzimine, temdidine ve yenilenmesine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri
 - (2) SFE'nin ilgili hava aracı kategorisinde FCL.1010.IRE'de öngörülen gereklilikleri karşılaması koşuluyla, IR'lerin temdidine ve yenilenmesine yönelik yeterlilik kontrolleri.
 - (3) ATPL(A) tanzimine yönelik yetenek testleri;
 - (4) kontrol pilotunun FCL.925'de öngörülen gereklilikleri karşılaması koşuluyla, MPL tanzimine yönelik yetenek testleri;
 - (5) kontrol pilotunun SFE olarak en az 3 yıllık süreyi tamamlamış olması koşuluyla, ilgili hava aracı kategorisinde SFI sertifikasının tanzimine, temdidine veya yenilenmesine yönelik yetkinlik değerlendirmesi.
- (b) SFE(H). Helikopterler için SFE'nin imtiyazları bir FFS'de aşağıdakileri icra etmektedir:
- (1) tip intibak yetkilerinin tanzimine, temdidine veya yenilenmesine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri;
 - (2) SFE'nin ilgili hava aracı kategorisinde FCL.1010.IRE'de öngörülen gereklilikleri karşılaması koşuluyla, IR'lerin temdidine ve yenilenmesine yönelik yeterlilik kontrolleri.
 - (3) ATPL(H) tanzimine yönelik yetenek testleri;
 - (4) kontrol pilotunun SFE olarak en az 3 yıllık süreyi tamamlamış olması koşuluyla, SFI(H) sertifikasının tanzimine, temdidine veya yenilenmesine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri.

FCL.1010.SFE SFE — Ön koşullar

- (a) SFE(A). Uçaklar için SFE sertifikasına başvuran adayların:
- (1) ilgili uçak tipinde, bir ATPL(A)'ya, sınıf ya da tip intibak yetkisine ve SFI(A) sertifikasına sahip olmaları;
 - (2) çok pilotlu uçaklarda pilot olarak en az 1 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
 - (3) ilk kez tanzim edilecek SFE sertifikaları bağlamında, ilgili tipte SFI(A) olarak en az 50 saatlik sentetik uçuş eğitimini tamamlamış olmaları gerekmektedir.
- (b) SFE(H). Helikopterler için SFE sertifikası başvurusunda bulunan adayların:
- (1) ilgili helikopter tipinde, bir ATPL(A)'ya, tip intibak yetkisine ve SFI(H) sertifikasına sahip olmaları;
 - (2) çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak en az 1 000 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
 - (3) ilk kez tanzim edilecek SFE sertifikaları bağlamında, ilgili tipte SFI(H) olarak en az 50 saatlik sentetik uçuş eğitimini tamamlamış olmaları gerekmektedir.

*KISIM 7**Uçuş öğretmeni kontrol pilotuna özgü gereklilikler - FIE***FCL.1005.FIE FIE — İmtiyazlar ve koşullar**

- (a) FIE(A). Uçaklar için FIE'nin imtiyazları, ilgili öğretmenlik sertifikasına sahip olmak koşuluyla, tek pilotlu uçaklarda FI(A), CRI(A), IRI(A) ve TRI(A) sertifikalarının tanzimine, temdidine veya yenilenmesine yönelik yetkinlik değerlendirmesi icra etmektedir.
- (b) FIE(H). Helikopterler için FIE'nin imtiyazları, ilgili öğretmenlik sertifikasına sahip olmak koşuluyla, tek pilotlu helikopterlerde FI(H), CRI(H), IRI(H) ve TRI(H) sertifikalarının tanzimine, temdidine veya yenilenmesine yönelik yetkinlik değerlendirmesi icra etmektedir.
- (c) FIE(As), (S), (B). Planörler, motorlu planörler, balonlar ve hava gemileri için FIE'nin imtiyazları, ilgili öğretmenlik sertifikasına sahip olmak koşuluyla, ilgili hava aracı kategorisinde öğretmenlik sertifikalarının tanzimine, temdidine veya yenilenmesine yönelik yetkinlik değerlendirmesi icra etmektedir.

FCL.1010.FIE FIE — Ön koşullar

- (a) FIE(A). Uçaklar için FIE sertifikasına başvuran adayların yetkinlik değerlendirmesi icra etmek isteyen adaylar bağlamında:
- (1) ilgili öğretmenlik sertifikasına sahip olmaları;
 - (2) uçaklarda veya TMG'lerde pilot olarak 2 000 saat uçuş süresini tamamlamış olmaları;
 - (3) öğretmenlik sertifikası için başvuran adaylara eğitim vererek en az 100 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları gerekmektedir.
- (b) FIE(H). Helikopterler için FIE sertifikasına başvuran adayların:
- (1) ilgili öğretmenlik sertifikasına sahip olmaları;
 - (2) helikopterlerde pilot olarak en az 2 000 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
 - (3) öğretmenlik sertifikası için başvuran adaylara eğitim vererek en az 100 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları gerekmektedir.

- (c) FIE(As). Hava gemileri için FIE sertifikasına başvuran adayların:
- (1) hava gemilerinde olarak en az 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
 - (2) FI(AS) sertifikası için başvuran adaylara eğitim vererek en az 20 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
 - (3) ilgili öğretmenlik sertifikasına sahip olmaları gerekmektedir.
- (d) FIE(S). Planörler için FIE sertifikasına başvuran adayların:
- (1) ilgili öğretmenlik sertifikasına sahip olmaları;
 - (2) planörlerde veya motorlu planörlerde pilot olarak 500 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları; ve ayrıca
 - (3) aşağıda belirtilen gereklilikleri yerine getirmiş olmaları gerekmektedir:
 - (i) TMG'lerde yetkinlik değerlendirme icra etmek isteyen adaylar bağlamında, TMG'lerde öğretmenlik sertifikası almak için başvuran adaylara 10 saat eğitim vermiş olmaları ya da 30 kalkış işlemi sırasında eğitim vermiş olmaları;
 - (ii) diğer adaylar bağlamında ise, öğretmenlik sertifikası almak için başvuran adaylara 10 saat eğitim vermiş olmaları ya da 30 kalkış işlemi sırasında eğitim vermiş olmaları;
- (e) FIE(B). Balonlar için FIE sertifikası başvurusunda bulunan adayların:
- (1) ilgili öğretmenlik sertifikasına sahip olmaları;
 - (2) balonlarda pilot olarak 350 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları;
 - (3) öğretmenlik sertifikası için başvuran adaylara eğitim vererek 10 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları gerekmektedir.

*Ek 1***Teorik bilginin kredilendirilmesi****A. FARKLI BİR HAVA ARACI KATEGORİSİNDE PİLOT LİSANSI TANZİMİ İÇİN TEORİK BİLGİNİN KREDİLENDİRİLMESİ - KÖPRÜ EĞİTİMİ VE SINAV GEREKLİLİKLERİ****1. LAPL, PPL, BPL ve SPL**

- 1.1. LAPL tanzimi için, farklı bir hava aracı kategorisinde LAPL'ye sahip olan adaylar FCL.120(a)'da öngörülen ortak konulara ilişkin teorik bilgi bakımından tam olarak kredilendirileceklerdir.
- 1.2. Yukarıdaki bent hükümlerine bakılmaksızın, LAPL, PPL, BPL veya SPL tanzimi için, farklı bir hava aracı kategorisinde bir lisansa sahip olan adayların aşağıda belirtilen konularda teorik bilgi eğitimi almaları ve teorik bilgi sınavlarını öngörülen başarı seviyesi ile geçmeleri gerekmektedir.
 - Uçuş Prensipleri,
 - Operasyon Usulleri,
 - Uçuş Performansı ve Planlaması,
 - Hava Aracı Genel Bilgisi, Seyrüsefer.
- 1.3. PPL, BPL veya SPL tanzimine yönelik olarak, aynı hava aracı kategorisinde bir LAPL'ye sahip olan adaylar, teorik bilgi eğitimi ve sınavı gereklilikleri bakımından tam olarak kredilendirileceklerdir.

2. CPL

- 2.1. CPL için başvuran ve farklı bir hava aracı kategorisinde bir CPL'ye sahip olan adayların farklı hava aracı kategorilerine ilişkin CPL ders konuları arasında tespit edilen farklara yönelik olarak onaylı bir kursta teorik bilgi köprü eğitimi almaları gerekmektedir.
- 2.2. Adayın ilgili hava aracı kategorisinde aşağıdaki konularda, işbu Bölümde öngörülen teorik bilgi sınavlarını geçmesi gerekmektedir.
 - 21 - Hava Aracı Genel Bilgisi: Gövde ve Sistemler, Elektrik , Güç Sistemi, Acil Durum Ekipmanı,
 - 22 - Hava Aracı Genel Bilgisi: Aletler,
 - 032/034 – Duruma bağlı olarak Performans Uçakları veya Helikopterleri
 - 070 – Operasyonel Prosedürler ve
 - 080 – Uçuş Prensipleri.
- 2.3. Aynı hava aracı kategorisinde IR için ilgili teorik sınavlardan geçerek CPL müracaatında bulunan aday, aşağıdaki konulardaki teorik bilgi gereklilikleri karşısında kredilendirilir:
 - İnsan Performansı,
 - Meteoroloji

3. ATPL

- 3.1. ATPL için başvuran ve farklı bir hava aracı kategorisinde bir ATPL'ye sahip olan adayların farklı hava aracı kategorilerine ilişkin ATPL ders konuları arasında tespit edilen farklara yönelik olarak onaylı bir kursta teorik bilgi köprü eğitimi almaları gerekmektedir.

- 3.2. Adayın ilgili hava aracı kategorisinde aşağıdaki konularda, işbu Bölümde ngrlen teorik bilgi sınavlarını geçmesi gerekmektedir.
21 - Hava Aracı Genel Bilgisi: Gövde ve Sistemler, Elektrik , Güç Sistemi, Acil Durum Ekipmanı,
22 - Hava Aracı Genel Bilgisi: Aletler,
032 – Performans
070 – Operasyonel Prosedürler, ve
080 – Uçuş Prensipieri.
- 3.3. CPL(A) için ilgili teorik sınavlardan geçerek ATPL(A) müracaatında bulunan aday, VFR Haberleşmeleri konusundaki teorik bilgi gereklilikleri karşısında kredilendirilir:
- 3.4. CPL(H) için ilgili teorik sınavlardan geçerek ATPL(H) müracaatında bulunan aday, aşağıdaki konulardaki teorik bilgi gereklilikleri karşısında kredilendirilir:
- Hava Hukuku Bilgisi,
 - Uçuş Prensipieri (Helikopter)
 - VFR Haberleşmeleri.
- 3.5. IR(A) için ilgili teorik sınavlardan geçerek ATPL(A) müracaatında bulunan aday, IFR Haberleşmeleri teorik bilgi gereklilikleri karşısında kredilendirilir:
- 3.6. CPL(H) için olan ilgili teorik sınavlardan geçerek IR(H) ile ATPL(H) müracaatında bulunan aday, aşağıdaki konulardaki teorik bilgi gereklilikleri karşısında kredilendirilir:
- Uçuş Prensipieri (Helikopter),
 - VFR Haberleşmeleri.
4. **IR**
- 4.1. Aynı hava aracı kategorisinde CPL için ilgili teorik sınavlardan geçerek IR müracaatında bulunan aday, aşağıdaki konulardaki teorik bilgi gereklilikleri karşısında kredilendirilir:
- İnsan Performansı
 - Meteoroloji
- 4.2. ATPL(H) VFR için ilgili teorik sınavlardan geçerek IR(H) müracaatında bulunan adayın aşağıdaki sınav konulardan geçmesi gerekmektedir:
- Hava Hukuku Bilgisi,
 - Uçuş Planlama ve Uçuş İzleme,
 - Radyo Seyrüsefer,
 - IFR Haberleşmesi.

Ek 2

Dil Yeterliliği Derecelendirme Cetveli — Uzman, yetkin ve operasyonel seviye

Seviye	Telaffuz	Yapı	Kelime hazinesi	Akıcılık	Anlama	Etkileşim
Uzman (Seviye 6)	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.
Yetkin (Seviye 5)	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 deyimseledir.	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 ya da karşılaşılan duruma ilişkin bir karışıklıkla karşılaştığında ya da olaylar beklenmedik bir seyir izlediğinde, ortak, somut ve iş ile ilgili konularda kusursuzdur. Çeşitli ağızları (lehçe veya aksan) ve teknik terminolojiyi anlayabilmektedir.	Yanıtlar hızlı, uygun ve bilgilendiricidir. Konuşmacı/dinleyici ilişkisini etkin bir şekilde sürdürebilmektedir.
Operasyonel (Seviye 4)	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 kullanılır 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.

Not: Appendix 2 ekinin ilke metni AMC'ye aktarılmıştır, lütfen Açıklayıcı Not'a başvurunuz.

Ek 3

CPL ve ATPL tanzimine yönelik eğitim kursları

1. İşbu Ek'te IR ile birlikte y da IR olmaksızın, bir CPL veya ATPL tanzimine yönelik çeşitli tipteki eğitim kurslarına yönelik gereklilikler açıklanmaktadır.
2. Bir eğitim kursu esnasında başka bir ATO'ya transfer olmak isteyen bir aday, göreceği ilave eğitim saatlerinin değerlendirilmesi için yetkili otoriteye başvuracaktır.
- 3.

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 sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekmektedir.
3. İlk defa uçuş eğitimine başlayan ya da Chicago Anlaşmasının Annex 1 ekine göre düzenlenmiş PPL(A) veya PPL(H) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilecektir. Eğer aday PPL(A) veya PPL(H) sahibi ise; kurs öncesi yapılan uçak uçuş süresinin %50'si, en fazla 40 saate kadar ya da 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) ATPL(A) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi;
 - (b) görerek ve aletli uçuş eğitimi ve
 - (c) birden fazla pilotlu uçakların operasyonuna yönelik MCC eğitimi.
5. ATP(A) 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 yetkili otoriteye başvurabilecektir.

TEORİK BİLGİ

6. ATP(A) teorik bilgi kursunun en az 750 saatlik eğitimden oluşması gerekmektedir.
7. MCC kursu en az 25 saat teorik bilgi eğitimi ve alıştırmalarını kapsayacaktır.

TEORİK BİLGİ SINAVI

8. Aday, ATPL(A) sahibine verilmiş imtiyazlar ile uygun bir bilgi seviyesi sergileyecektir.

UÇUŞ EĞİTİMİ

9. Tip yetkisi eğitimini içermeyen uçuş eğitimi, tüm gelişim testlerini içerecek ve en fazla 55 saati aletli yer süresi olabilecek şekilde toplam en az 195 saati kapsayacaktır. Aday, bu 195 saatte en azından;
 - (a) En fazla 55 saati aletli yer süresi olabilecek 95 saat çift kumanda eğitimini
 - (b) uçuştan sorumlu öğrenci pilot (SPIC) olarak VFR uçuşunu ve aletli uçuşu da içerecek şekilde sorumlu pilot olarak 70 saatlik uçuşu tamamlayacaktır. SPIC olarak gerçekleştirilen aletli uçuş süresinin azami 20 saati sorumlu pilot olarak gerçekleştirilen uçuş süresine sayılabilecektir.
 - (c) Kurs süresince, kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı en az 540 km (300 NM)'lik VFR seyrüsefer uçuşu içeren, sorumlu pilot olarak 50 saatlik seyrüsefer uçuş süresi;
 - (d) 5 saat uçakta gece uçuş süresi, bu sürenin en az 3 saati, en az 1 saat seyrüsefer uçuşu ve 5 yalnız kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu iniş içeren çift kumanda eğitimi olmalıdır

- (e) en azından aşağıdakileri içeren 115 saat aletli uçuş süresi:
- (1) SPIC olarak 20 saat;
 - (2) FFS'de ya da FNPT II 'de gerçekleştirilebilecek 15 saatlik MMC;
 - (3) aşağıdakileri de içerebilecek 50 saatlik aletli uçuş süresi:
 - (i) azami 25 saate kadar, bir FNPT I'de aletli yer süresi;
 - (ii) azami 40 saate kadar bir FNPT II'de, FTD 2 'de ya da FFS'de aletli yer süresi, ancak bu sürenin azami 10 saati bir FNPT I'de gerçekleştirilebilecektir.
- Temel Aletli Uçuş Modülü kurs tamamlama sertifikasına sahip olan adaylar, gerekli aletli eğitim süresi bakımından 10 saate kadar kredilendirilebileceklerdir. BTID'de tamamlanan süre kredilendirilmeyecektir;
- (f) En az dört kişi taşımaya sertifikalı ve değişken hatve açılı pervanesi ve içeri alınabilir iniş takımı bulunan bir uata 5 saatlik uçuş.

YETENEK TESTİ

10. Uçuş eğitiminin tamamlanması sonrasında, aday, tek motorlu veya çok motorlu uata CPL(A) yetenek testine, çok motorlu bir uata da IR yetenek testine girecektir.

B. ATP modüler kursu — Ualar

Modüler bir kursta teorik bilgi eğitimini tamamlayan ATPL(A)'nın:

- (a) en azından, Chicago Anlaşmasının Annex 1 eki doğrultusunda tanzim edilmiş bir PPL(A)'ya sahip olması; ve en azından aşağıda belirtilen teorik bilgi eğitimlerini tamamlaması gerekmektedir:
- (1) PPL(A)'ya sahip olan adaylar için: 650 saat;
 - (2) CPL(A)'ya sahip olan adaylar için: 400 saat;
 - (3) IR(A)'ya sahip olan adaylar için: 500 saat;
 - (4) CPL(A)'ya ve IR(A)'ya sahip olan adaylar için: 250 saat.

Teorik bilgi eğitiminin ATPL(A) için gereken yetenek testine girilmeden önce tamamlanması gerekmektedir.

C. CPL/IR entegre kursu — Ualar

GENEL

1. Entegre ticari pilot lisansı (CPL(A)) ve aletli uçuş yetkisi (IR(A)) kursunun amacı; pilotları ticari hava taşımacılığında tek pilotlu tek motorlu ya da çok motorlu uaları uurabilecek yeterlilikte 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 gerekmektedir.
3. İlk defa uçuş eğitimine başlayan ya da Chicago Anlaşmasının Annex 1 ekine göre düzenlenmiş PPL(A) veya PPL(H) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilecektir. Eğer aday PPL(A) veya PPL(H) sahibi ise; kurs öncesi yapılan ua uçuş süresinin %50'si, en fazla 40 saate kadar ya da uala 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 ve
 - (b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi.

5. CPL/IR(A) 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 yetkili otoriteye başvurabilecektir.

TEORİK BİLGİ

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

TEORİK BİLGİ SINAVI

7. Aday, CPL(A) ve IR sahibine verilmiş imtiyazlar ile uygun bir bilgi seviyesi sergileyecektir.

UÇUŞ EĞİTİMİ

8. Tip yetkisi eğitimini içermeyen uçuş eğitimi, tüm gelişim testlerini içerecek ve en fazla 40 saati aletli yer süresi olabilecek şekilde toplam en az 180 saati kapsayacaktır. Aday, bu 180 saatte en az;

- (a) En fazla 40 saati aletli yer süresi olabilecek 80 saat çift kumanda eğitimini
(b) uçuştan sorumlu öğrenci pilot (SPIC) olarak VFR uçuşunu ve aletli uçuşu da içerecek şekilde sorumlu pilot olarak 70 saatlik uçuşu tamamlayacaktır. SPIC olarak gerçekleştirilen aletli uçuş süresinin azami 20 saati sorumlu pilot olarak gerçekleştirilen uçuş süresine sayılabilecektir.
(c) Kurs süresince, kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı en az 540 km (300 NM)'lik VFR seyrüsefer uçuşu içeren, sorumlu pilot olarak 50 saatlik seyrüsefer uçuş süresi;
(d) 5 saat uçakta gece uçuş süresi, bu sürenin en az 3 saati, en az 1 saat seyrüsefer uçuşu ve 5 yalnız kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu iniş içeren çift kumanda eğitimi olmalıdır; ve
(e) en azından aşağıdakileri içeren 100 saat aletli uçuş süresi:
(1) SPIC olarak 20 saat; ve
(2) aşağıdakileri de içerebilecek 50 saatlik aletli uçuş süresi:
(i) azami 25 saate kadar, bir FNPT I'de aletli yer süresi; veya
(ii) azami 40 saate kadar bir FNPT II'de, FTD 2 'de ya da FFS'de aletli yer süresi, ancak bu sürenin azami 10 saati bir FNPT I'de gerçekleştirilebilecektir.

Temel Aletli Uçuş Modülü kursu tamamlama sertifikasına sahip olan adaylar, gerekli aletli eğitim süresi bakımından 10 saate kadar kredilendirilebileceklerdir. BTID'de tamamlanan süre kredilendirilmeyecektir;

- (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

9. Uçuş eğitiminin tamamlanması sonrasında, aday, 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 sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekmektedir.
3. İlk defa uçuş eğitimine başlayan ya da Chicago Anlaşmasının Annex 1 ekine göre düzenlenmiş PPL(A) veya PPL(H) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilecektir. Eğer aday PPL(A) veya PPL(H) sahibi ise; kurs öncesi yapılan uçak uçuş süresinin %50'si, en fazla 40 saate kadar ya da 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 ve
 - (b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi.
5. CPL(A) kursunun tümünü tamamlayamayan bir aday öngörülen gereklilikleri karşılayabildiği taktirde daha düşük seviyede imtiyazlara sahip bir lisans almaya yönelik teorik bilgi sınavı ve yetenek testi için yetkili otoriteye başvurabilecektir.

TEORİK BİLGİ

6. ACPL(A) teorik bilgi kursunun en az 350 saatlik eğitimden oluşması gerekmektedir.

TEORİK BİLGİ SINAVI

7. Aday, CPL(A) sahibine verilmiş imtiyazlar ile uygun bir bilgi seviyesi sergileyecektir.

UÇUŞ EĞİTİMİ

8. Tip yetkisi eğitimini içermeyen uçuş eğitimi, tüm gelişim testlerini içerecek ve en fazla 5 saati aletli yer süresi olabilecek şekilde toplam en az 150 saati kapsayacaktır. Aday, bu 150 saatten en az;
 - (a) En fazla 5 saati aletli yer süresi olabilecek 80 saat çift kumanda eğitimini;
 - (b) sorumlu pilot olarak 70 saati;
 - (c) Kurs süresince, kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu inişin yapıldığı en az 540 km (300 NM)'lik VFR seyrüsefer uçuşu içeren, sorumlu pilot olarak 20 saatlik seyrüsefer uçuş süresini;
 - (d) 5 saat uçakta gece uçuş süresini, bu sürenin en az 3 saati, en az 1 saat seyrüsefer uçuşu ve 5 yalnız kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu iniş içeren çift kumanda eğitimi olmalıdır;
 - (e) En fazla 5 saati FNPT I'de, FTD 2'de, FNPT II'de ya da FFS'de gerçekleşebilecek 10 saat aletli uçuş eğitimini tamamlamalıdır. Temel Aletli Uçuş Modülü kurs tamamlama sertifikasına sahip olan adaylar, gerekli aletli eğitim süresi bakımından 10 saate kadar kredilendirilebileceklerdir. BTID'de tamamlanan süre kredilendirilmeyecektir;
 - (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 eğitiminin tamamlanması sonrasında, aday, çok motorlu veya tek motorlu uçakta CPL(A) yetenek testine girecektir.

E. CPL modüler kursu — Uçaklar

GENEL

1. Modüler ticari pilot lisansı (CPL(A)) kursunun amacı, PPL(A) sahiplerine CPL(A) almaya yönelik gerekli eğitimi vermektir.
2. CPL(A) modüler kursuna başlamadan önce aday Chicago Anlaşmasının Annex 1 ekine göre düzenlenmiş PPL(A) sahibi olmalıdır.
3. Uçuş eğitimine başlamadan önce adayda şu özellikler aranır:
 - (a) 150 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak;
 - (b) yetenek testinde çok motorlu bir uçağın kullanılacak olması durumunda, Alt Bölüm H uyarınca çok motorlu uçaklar için sınıf ya da tip intibak yetkisi tanziminin gerekliliklerini yerine getirmiş olmak.
4. CPL(A) 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 verilebilecektir.

5. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
(a) CPL(A) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi ve
(b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi.

TEORİK BİLGİ

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

TEORİK BİLGİ SINAVI

7. Aday, CPL(A) sahibine verilmiş imtiyazlar ile uygun bir bilgi seviyesi sergileyecektir.

UÇUŞ EĞİTİMİ

8. Aletli uçuş yetkisi (IR) bulunmayan adaylar en az 25 saat çift kumanda eğitimi alacaktır, bunun 10 saati, en az 5 saati BITD'de, FNPT I veya II'de, FTD 2'de ya da FFS'de gerçekleştirilecek aletli yer eğitimi olmak kaydıyla, alet eğitimi olacaktır.
9. 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 olmalıdır. Temel Aletli Uçuş Modülü Kurs Tamamlama Sertifikasına sahip olan adaylar, gerekli aletli eğitim süresi bakımından 10 saate kadar kredilendirilebileceklerdir.
10. (a) Geçerli IR sertifikası bulunan adaylar en az 15 saat çift kumanda görerek uçuş eğitimi alacaklardır.
(b) Uçaklar için gece uçuş yetkisine sahip olmayan adaylara ilave olarak, en azından 5 saatlik gece uçuş eğitimi verilmeli ve bu sürenin en az 3 saati, en az 1 saat seyrüsefer uçuşu ve 5 yalnız kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu iniş içeren çift kumanda eğitimi olmalıdır.
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 eğitimi gerçekleştirilmelidir.

TECRÜBE

12. CPL(A) için başvuran adayın en azından aşağıdakileri de içerecek Şekilde en az 200 saatlik uçuş srresini tamamlamış olması gerekmektedir:
- (a) Kurs süresince, kalkış meydanından farklı iki meydana tam duruşlu iniş yapıldığı en az 540 km (300 NM)'lik VFR seyrüsefer uçuşu içeren, sorumlu pilot olarak 20 saatlik seyrüsefer uçuşunu kapsayan, sorumlu pilot olarak 100 saatlik seyrüsefer uçuş süresi;
- (b) 5 saat uçakta gece uçuş süresi, bu sürenin en az 3 saati, en az 1 saat seyrüsefer uçuşu ve 5 yalnız kalkış ve 5 yalnız tam duruşlu iniş içeren çift kumanda eğitimi olmalıdır; ve
- (c) En fazla 5 saati FNPT I veya FNPT II ya da FFS'de gerçekleşebilecek aletli yer saati olan, 10 saat aletli uçuş eğitimi. Temel Aletli Uçuş Modülü kurs tamamlama sertifikasına sahip olan adaylar, gerekli aletli eğitim süresi bakımından 10 saate kadar kredilendirilebileceklerdir. BTID'de tamamlanan süre kredilendirilmeyecektir;
- (d) uçuş süresinin 6 saatlik kısmının çok motorlu bir uçakta tamamlanmış olması gerekmektedir.
- (e) Diğer hava aracı kategorilerinde sorumlu pilot olarak gerçekleştirilen uçuş süresi aşağıda belirtilen durumlarda 200 saatlik uçuş süresine sayılabilecektir:
- (i) başvuru sahibinin PPL(H)'ye sahip olması durumunda helikopterlerde 30 saat; ya da
(ii) başvuru sahibinin CPL(H)'ye sahip olması durumunda helikopterlerde 100 saat; ya da
(iii) TMG'lerde veya planörlerde 30 saat; ya da
(iv) başvuru sahibinin PPL(As)'ye sahip olması durumunda hava gemilerinde 30 saat; ya da
(v) başvuru sahibinin CPL(As)'ye sahip olması durumunda hava gemilerinde 60 saat.

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 gerekmektedir.
3. İlk defa uçuş eğitimine başlayan ya da Chicago Anlaşmasının Annex 1 ekine 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 geçme 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) birden fazla pilotlu helikopterlerin operasyonuna yönelik MCC eğitimi.
5. ATP(H)/IR 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 yetkili otoriteye başvurabilecektir.

TEORİK BİLGİ

6. ATP(H)/IR teorik bilgi kursunun en az 750 saatlik eğitimden oluşması gerekmektedir.
7. MCC kursu en az 25 saat teorik bilgi eğitimi ve alıştırmalarını kapsayacaktır.

TEORİK BİLGİ SINAVI

8. Aday, ATPL(H) ve IR sahibine verilmiş imtiyazlar ile uygun bir bilgi seviyesi sergileyecektir.

UÇUŞ EĞİTİMİ

9. Uçuş eğitimi tüm gelişim/ilerleme testlerini içerecek şekilde toplamda en az 195 saatten oluşacaktır. Adaya, bu 195 saatte en azından;
 - (a) aşağıdakileri içeren 140 saatlik çift kumanda eğitimi verilecektir;
 - (1) 75 saati görerek eğitimden oluşacak ve aşağıdakileri içerebilecektir
 - (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 içerebilecektir:
 - (i) helikopterlere yönelik FFS'de veya FTD 2,3'de veya FNPT II, III'de en fazla 20 saat; veya
 - (ii) en azından helikoptere yönelik FNPT 1'de ya da uçakta 10 saat;

- (3) helikopterlere yönelik FFS ya da 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 sınırlı olacaktır;
- (b) 40 saati SPIC olarak gerçekleştirilebilecek şekilde sorumlu pilot olarak 55 saat. En azından 14 saatlik yalnız gündüz uçuşu ve 1 saatlik yalnız gece uçuşu yapılmalıdır;
- (c) Kalkış havaalanından farklı iki havaalanına tam duruşlu inişler yapılacak şekilde planlanmış en az 185 km'lik (100 nm) VFR seyrüsefer uçuşu içeren, en az 10 saati sorumlu öğrenci pilot olarak seyrüsefer uçuşu içeren 50 saatlik seyrüsefer uçuşu yapılacaktır;
- (d) Helikopterlerde 5 saatlik 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;
- (e) Aşağıdakilerden oluşan 50 saatlik çift kumanda alet süresi:
(i) 10 saat temel aletli eğitim süresi; ve
(ii) çok motorlu IFR sertifikalı helikopterde en az 10 saat içerecek olan 40 saatlik Aletli Uçuş Yetkisi (IR) eğitimi.

YETENEK TESTLERİ

10. İlgili uçuş eğitiminin tamamlanmasının ardından adayın çok motorlu bir helikopterde CPL(H) yetenek testine, IFR sertifikalı çok motorlu bir helikopterde de IR yetenek testine girmesi ve MCC eğitimi gerekliliklerini yerine getirmesi gerekmektedir.

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 gerekmektedir.
3. İlk defa uçuş eğitimine başlayan ya da Chicago Anlaşmasının Annex 1 ekine 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 geçiş 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) birden fazla pilotlu helikopterlerin operasyonuna yönelik MCC eğitimi.
5. ATP(H) kursunun tümünü tamamlayamayan bir aday öngörülen gereklilikleri karşılayabildiği takdirde daha düşük seviyede imtiyazlara sahip bir lisans almaya yönelik teorik bilgi sınavı ve yetenek testi için yetkili otoriteye başvurabilecektir.

TEORİK BİLGİ

6. ATP(H) teorik bilgi kursunun en az 650 saatlik eğitimden oluşması gerekmektedir.
7. MCC kursu en az 20 saat teorik bilgi eğitimi ve alıştırmalarını kapsayacaktır.

TEORİK BİLGİ SINAVI

8. Aday, ATPL(H) sahibine verilmiş imtiyazlar ile uygun bir bilgi seviyesi sergileyecektir.

UÇUŞ EĞİTİMİ

9. Uçuş eğitimi tüm gelişim/ilerleme testlerini içerecek şekilde toplamda en az 150 saatten oluşacaktır. Adaya, bu 150 saatten en az;
- (a) aşağıdakileri içeren 95 saatlik çift kumanda eğitimi verilecektir;
- (i) 75 saati görerek eğitimden oluşacak ve aşağıdakileri içerebilecektir
- (1) C/D seviyesinde, helikopterlere yönelik FFS'de 30 saat; veya
- (2) FTD 2,3 helikopterde 25 saat; veya
- (3) helikopterlere yönelik FNPT II/III'de 20 saat; veya
- (4) uçakta veya TMG'de 20 saat.
- (ii) 10 saatlik temel aletli eğitim, en azından helikoptere yönelik FNPT 1'de ya da uçakta 5 saatlik eğitimi içerebilecektir;
- (iii) helikopter, helikopterlere yönelik FFS ya da FTD 2,3(MCC) veya FNPT II/III(MCC) kullanarak, 10 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 sınırlı olacaktır;
- (b) 40 saati SPIC olarak gerçekleştirilebilecek şekilde sorumlu pilot olarak 55 saat. En azından 14 saatlik yalnız gündüz uçuşu ve 1 saatlik yalnız gece uçuşu yapılmalıdır;
- (c) Kalkış havaalanından farklı iki havaalanına tam duruşlu inişler yapılacak şekilde planlanmış en az 185 km'lik (100 nm) VFR seyrüsefer uçuşu içeren, en az 10 saati sorumlu öğrenci pilot olarak seyrüsefer uçuşu içeren 50 saatlik seyrüsefer uçuşu yapılacaktır;
- (d) Helikopterlerde 5 saatlik 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.

YETENEK TESTLERİ

10. Uçuş eğitiminin tamamlanması sonrasında, aday, çok motorlu bir helikopterde CPL(H) yetenek testine girecek ve MCC gerekliliklerini karşılayacaktır.

H. ATP modüler kursu — Helikopterler**GENEL**

1. Teorik bilgi eğitimlerini modüler bir kursta tamamlamış olan ve ATPL(H) başvurusunda bulunan adaylar, en azından bir PPL(H)'ye sahip olmalı ve 18 ay içerisinde en azından aşağıda belirtilen eğitim saatlerini tamamlamalıdır:
- (a) Chicago Anlaşmasının Annex 1 eki uyarınca tanzim edilmiş bir PPL(H)'ye sahip olan adaylar için: 550 saat;
- (b) CPL(H)'ye sahip olan 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)'ye sahip olmalı ve en azından aşağıda belirtilen eğitim saatlerini tamamlamalıdır:
- (a) PPL(H)'ye sahip olan adaylar için: 650 saat;
- (b) CPL(H)'ye sahip olan adaylar için: 400 saat;
- (c) IR(H)'ye sahip olan adaylar için: 500 saat;
- (d) CPL(H)'ye ve IR(H)'ye sahip olan adaylar için: 250 saat.

İ. 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. İlk defa uçuş eğitimine başlayan ya da Chicago Anlaşmasının Annex 1 ekine 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 geçe uçuşu yetkisine sahip olması durumunda, en fazla 25 saati çift kumanda eğitimi olabilecek şekilde 50 saate kadar.
4. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
 - (a) CPL(H) ve IR bilgi düzeyine ve ilk çok motorlu helikopter tip intibak yetkisine yönelik teorik bilgi eğitimi; ve
 - (b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi.
5. CPL(H)/IR 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 yetkili otoriteye başvurabilecektir.

TEORİK BİLGİ

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

TEORİK BİLGİ SINAVI

7. Aday, CPL(H) ve IR sahibine verilmiş imtiyazlar ile uygun bir bilgi seviyesi sergileyecektir.

UÇUŞ EĞİTİMİ

8. Uçuş eğitimi tüm gelişim/ilerleme testlerini içerecek şekilde toplamda en az 180 saatten oluşacaktır. Bu 180 saat içerisinde adaylar en azından şunları tamamlamak zorundadır:
 - (a) aşağıdakileri içeren 125 saatlik çift kumanda eğitimi verilecektir;
 - (i) 75 saati görerek eğitimden oluşacak ve aşağıdakileri içerebilecektir:
 - (1) C/D seviyesinde, helikopterlere yönelik FFS'de 30 saat; veya
 - (2) FTD 2,3 helikopterde 25 saat; veya
 - (3) helikopterlere yönelik FNPT II/III'de 20 saat; veya
 - (4) uçakta veya TMG'de 20 saat.
 - (ii) 50 saatlik aletli eğitim aşağıdakileri içerebilecektir:
 - (1) helikopter FSS veya FTD 2,3 veya FNPT II, III'de en fazla 20 saat; veya
 - (2) en azından helikoptere yönelik FNPT 1'de ya da uçakta 10 saat.

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 sınırlı olacaktır.

 - (b) 40 saati SPIC olarak gerçekleştirilebilecek şekilde sorumlu pilot olarak 55 saat. En azından 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) Helikopterlerde 5 saatlik 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) Aşağıdakilerden oluşan 50 saatlik çift kumanda alet süresi:
 - (i) 10 saat temel aletli eğitim süresi; ve
 - (ii) çok motorlu IFR sertifikalı helikopterde en az 10 saat içerecek olan 40 saatlik Aletli Uçuş Yetkisi (IR) eğitimi.

YETENEK TESTİ

9. Uçuş eğitiminin tamamlanması sonrasında, aday, tek motorlu veya çok motorlu helikopterde CPL(H) yetenek testine ve IFR sertifikalı çok motorlu bir uçakta da IR yetenek testine girecektir.

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 gerekmektedir.
3. İlk defa uçuş eğitimine başlayan ya da Chicago Anlaşmasının Annex 1 ekine 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 bir aday öngörülen gereklilikleri karşılayabildiği takdirde daha düşük seviyede imtiyazlara sahip bir lisans almaya yönelik teorik bilgi sınavı ve yetenek testi için yetkili otoriteye başvurabilecektir.

TEORİK BİLGİ

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

TEORİK BİLGİ SINAVI

7. Aday, CPL(H) sahibine verilmiş imtiyazlar ile uygun bir bilgi seviyesi sergileyecektir.

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. Toplam 135 saat içerisinde adaylar en azından şunları tamamlamak zorundadır:
- (a) aşağıdakileri içeren 85 saatlik çift kumanda eğitimi verilecektir;
 - (i) azami 75 saati görerek eğitimden oluşabilecek ve aşağıdakileri içerebilecektir:
 - (1) C/D seviyesinde, helikopterlere yönelik FFS'de 30 saat; veya

- (2) FTD 2,3 helikopterde 25 saat; veya
- (3) helikopterlere yönelik FNPT II/III'de 20 saat; veya
- (4) uçakta veya TMG'de 20 saat.

- (ii) 10 saati aletli eğitimden oluşabilecek ve en azından helikoptere yönelik FNPT 1'de ya da uçakta 5 saatlik eğitimi içerebilecektir.

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 sınırlı olacaktır.

- (b) 35 saati SPIC olarak gerçekleştirilebilecek şekilde sorumlu pilot olarak 50 saat. En azından 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) Helikopterlerde 5 saatlik 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) helikopterde en az 5 saat olmak üzere, 10 saatlik aletli çift kumanda eğitim süresi.

YETENEK TESTİ

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

K. CPL modüler kursu — Helikopterler

GENEL

- 1. Modüler CPL(A) kursunun amacı, PPL(H) sahiplerine CPL(H) almaya yönelik gerekli eğitimi vermektir.
- 2. CPL(H) modüler kursuna başlamadan önce aday Chicago Anlaşmasının Annex 1 ekine göre düzenlenmiş PPL(H) sahibi olmalıdır.
- 3. Uçuş eğitimine başlamadan önce adayda şu özellikler aranır:
 - (a) 10 saatlik seyrüsefer uçuşunu da içermek kaydıyla, en azından 50 saati sorumlu pilot olarak gerçekleştirilecek, 155 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak;
 - (b) Yetenek testinde çok motorlu bir helikopter kullanılacaksa FCL.725 ve FCL.720H gerekliliklerini karşılamış olacaktır.
- 4. CPL(H) 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 verilebilecektir.
- 5. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
 - (a) CPL(H) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi ve
 - (b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi.

TEORİK BİLGİ

- 6. Onaylanmış CPL(H) teorik bilgi kursu en az 250 saatlik eğitimden oluşacaktır.

TEORİK BİLGİ SINAVI

- 7. Aday, CPL(H) sahibine verilmiş imtiyazlar ile uygun bir bilgi seviyesi sergileyecektir.

UÇUŞ EĞİTİMİ

8. IR'ye sahip olmayan adayların, aşağıda belirtilen süreleri de içerecek şekilde, en az 30 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi almaları gerekmektedir:
 - (a) helikopterlere yönelik bir FFS veya FTD 2,3 veya FNPT II, III'de 5 saat içerebilecek şekilde 20 saatlik görerek eğitim ve ;
 - (b) helikopterlere yönelik FTD I veya FNPT I'de veya uçakta 5 saat içerebilecek 10 saatlik aleti eğitim.
9. Geçerli IR(H) sahibi olan adaylar çift kumanda aletli eğitim süresi açısından tam olarak kredilendirilirler. Geçerli IR(A) sahibi adaylar, çift kumanda aletli eğitim süresinin en az 5 saatini helikopterde tamamlayacaklardır.
10. Helikopterler için gece uçuş yetkisine sahip olmayan adaylara ilave olarak, en azından 5 saatlik gece uçuş eğitimi verilmeli ve bu sürenin en az 3 saati, en az 1 saat seyrüsefer uçuşu ve 5 yalnız gece turunu içeren çift kumanda eğitimi olmalıdır.
Her tur bir kalkış ve bir iniş içerecektir.

TECRÜBE

11. CPL(H) başvurusunda bulunan adayların 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 uçuşunu kapsayan, sorumlu pilot olarak 50 saatlik seyrüsefer uçuş süresini içeren en az 185 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları gerekmektedir.
Diğer hava aracı kategorilerinde sorumlu pilot olarak gerçekleştirilen uçuş süresi aşağıda belirtilen durumlarda 185 saatlik uçuş süresine sayılabilecektir:
 - (a) başvuru sahibinin PPL(A)'ya sahip olması durumunda uçaklarda 20 saat; ya da
 - (b) başvuru sahibinin CPL(A)'ye sahip olması durumunda uçaklarda 50 saat; ya da
 - (c) TMG'lerde veya planörlerde 10 saat; ya da
 - (d) başvuru sahibinin PPL(As)'ye sahip olması durumunda hava gemilerinde 20 saat; ya da
 - (e) başvuru sahibinin CPL(As)'ye sahip olması durumunda hava gemilerinde 50 saat.

YETENEK TESTİ

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

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. İlk defa uçuş eğitimine başlayan ya da Chicago Anlaşmasının Annex 1 ekine göre düzenlenmiş PPL(As), PPL(A) veya PPL(H) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilecektir. PPL(As), (PPLA) ya da PPL(H) sahibi adayların sahip oldukları tecrübenin %50'si, 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 oluşacaktır:
 - (a) CPL(As) ve IR bilgi düzeyine ve ilk hava gemisi tip intibak yetkisine yönelik teorik bilgi eğitimi; ve
 - (b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi.

5. CPL/IR(As) 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 yetkili otoriteye başvurabilecektir.

TEORİK BİLGİ

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

TEORİK BİLGİ SINAVI

7. Aday, CPL(As) ve IR sahibine verilmiş imtiyazlar ile uygun bir bilgi seviyesi sergileyecektir.

UÇUŞ EĞİTİMİ

8. Uçuş eğitimi tüm gelişim/ilerleme testlerini içerecek şekilde toplamda en az 80 saatten oluşacaktır. Bu 80 saat içerisinde adayları en azından şunları tamamlamak zorundadır:

- (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'de 8 saat; veya
(4) uçakta, helikopterde veya TMG'de 8 saat;

- (ii) aşağıdakileri de içerebilecek şekilde 30 saatlik aletli eğitim:

- (1) hava gemilerine yönelik FSS'de veya FTD 2,3'de veya FNPT II, III'de en fazla 12 saat; veya
(2) en azından helikoptere yönelik FTD 1'de, FNPT 1'de ya da uçakta 6 saat.

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

- (b) 5 saati SPIC olarak gerçekleştirilebilecek şekilde sorumlu pilot 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 iniş yapıldığı en az 90 km (50 NM)'lik VFR seyrüsefer uçuşu içeren, sorumlu pilot olarak 5 saatlik seyrüsefer uçuş süresi;

- (d) 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;

- (e) Aşağıdakilerden oluşan 30 saatlik çift kumanda alet süresi:

- (i) 10 saat temel aletli eğitim süresi; ve

- (ii) çok motorlu IFR sertifikalı hava gemisinde en az 10 saat içerecek olan 20 saatlik Aletli Uçuş Yetkisi (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(A) 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. İlk defa uçuş eğitimine başlayan ya da Chicago Anlaşmasının Annex 1 ekine göre düzenlenmiş PPL(As), PPL(A) veya PPL(H) sahibi adaylar bu eğitime kabul edilebilecektir. PPL(As), (PPLA) ya da PPL(H) sahibi adayların sahip oldukları tecrübenin %50'si, 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) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi; ve
 - (b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi.
5. CPL(As) kursunun tümünü tamamlayamayan bir aday öngörülen gereklilikleri karşılayabildiği takdirde daha düşük seviyede imtiyazlara sahip bir lisans almaya yönelik teorik bilgi sınavı ve yetenek testi için yetkili otoriteye başvurabilecektir

TEORİK BİLGİ

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

TEORİK BİLGİ SINAVI

7. Aday, CPL(As) sahibine verilmiş imtiyazlar ile uygun bir bilgi seviyesi sergileyecektir.

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 eğitimini
 - (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 (50 NM)'lik 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(A) kursunun amacı, PPL(As) sahiplerine CPL(As) almaya yönelik gerekli eğitimi vermektir.
2. CPL(As) modüler kursuna başlamadan önce aday:
 - (a) Chicago Anlaşmasının Annex 1 eki 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 sorumlu pilot 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 verilebilecektir.

4. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
(a) CPL(As) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi; ve
(b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi.

TEORİK BİLGİ

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

TEORİK BİLGİ SINAVI

6. Aday, CPL(As) sahibine verilmiş imtiyazlar ile uygun bir bilgi seviyesi sergileyecektir.

UÇUŞ EĞİTİMİ

7. IR'ye sahip olmayan adayların, aşağıda belirtilen süreleri de içerecek şekilde, en az 20 saatlik çift kumanda uçuş eğitimi almaları gerekmektedir:
hava gemilerine yönelik bir FFS veya FTD 2,3 veya FNPT II, III'de 5 saat içerebilecek şekilde 10 saatlik görerek eğitim; ve
bir helikopter FTD I'de veya FNPT I'de veya uçakta en az 5 saat içerebilecek 10 saatlik aletli eğitim.
8. Geçerli IR(As) sahibi olan adaylar çift kumanda aletli eğitim süresi açısından tam olarak kredilendirilirler. Başka bir hava aracı kategorisinde geçerli IR sahibi olan adaylar, çift kumanda aletli eğitim süresinin en az 5 saatini bir hava gemisinde tamamlayacaklardır.
9. Hava gemileri için gece uçuş yetkisine sahip olmayan adaylara ilave olarak, en azından 5 saatlik gece uçuş eğitimi verilmeli ve bu sürenin en az 3 saati, en az 1 saat seyrüsefer uçuşu ve 5 yalnız gece turunu içeren çift kumanda eğitimi olmalıdır. Her tur bir kalkış ve bir iniş içerecektir.

TECRÜBE

10. CPL(As) başvurusunda bulunan adayların kurs süresince, varış hava meydanına iki tam duruşlu inişin yapıldığı en az 90 km (50 NM)'lik VFR seyrüsefer uçuşu içeren, sorumlu pilot olarak 50 saatlik seyrüsefer uçuşunu kapsayan, sorumlu pilot olarak 125 saatlik seyrüsefer uçuş süresini içeren en az 250 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmaları gerekmektedir.
Diğer hava aracı kategorilerinde sorumlu pilot olarak gerçekleştirilen uçuş süresi aşağıda belirtilen durumlarda 185 saatlik uçuş süresine sayılabilecektir:
(a) başvuru sahibinin PPL(A)'ya veya PPL(H)'ye sahip olması durumunda uçaklarda ya da helikopterlerde 30 saat; ya da
(b) başvuru sahibinin CPL(A)'ya veya CPL(H)'ye sahip olması durumunda uçaklarda ya da helikopterlerde 60 saat; ya da
(c) TMG'lerde veya planörlerde 10 saat; ya da
(d) balonlarda 10 saat.

YETENEK TESTİ

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

Ek 4

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

1. CPL için yetenek testine başvuran aday, yetenek testi için kullanılacak aynı sınıfta veya tipte hava aracında eğitim almış olacaktır.
2. Aday, yetenek testinin ilgili tüm bölümlerinden geçecektir. Bölümlerdeki herhangi bir unsurdan başarısız olunması halinde o bölümden başarısız olunacaktır. Birden fazla bölümden başarısız olunması durumunda, adayın testin tümüne tekrar girmesi gerekecektir. Herhangi bir bölümde başarısız olan aday sadece başarısız olduğu bölümü tekrar edecektir. Bir önceki denemede geçilen bölümler dahil olmak üzere, tekrar girilen testin herhangi bir bölümden başarısız olunması halinde, adayın testin tümüne tekrar girmesi gerekecektir. Yetenek testinin ilgili tüm bölümleri altı ay içerisinde tamamlanacaktır. İki denemede testin ilgili tüm bölümlerini geçemeyen adayların ilave eğitim almaları gerekmektedir.
3. Başarısız olunan herhangi bir yetenek testinden sonra tekrar eğitim alınması gerekli olabilecektir. Yetenek testine girilmesinde herhangi bir deneme sayısı sınırı bulunmamaktadır.

TESTİN İCRA EDİLMESİ

4. Adayın, Uçuş Kontrol pilotu (FE) tarafından yetersiz görülen sebeplerden dolayı yetenek testine son vermeyi seçmesi halinde, aday, yetenek testinin tümüne en baştan girecektir. Testin, FE tarafından yeterli görülen sebeplerden dolayı sonlandırılması halinde, başka bir uçuşta sadece tamamlanmamış bölümler test edilecektir.
5. Kontrol pilotunun (FE) takdirinde herhangi bir manevra ya da prosedür aday tarafından sadece bir defaya mahsus tekrar edilebilir. FE, adayın uçuş becerisi sergilemesinin tam bir tekrar testini gerektirdiği uygun görmesi halinde, testi herhangi bir aşamada durdurabilecektir.
6. Adayın, hava aracını, sorumlu pilot işlevlerinin icra edilebildiği bir pozisyonda uçurması ve testi başka bir ekip üyesi yokmuş gibi icra etmesi gerekecektir. Uçuşa ilişkin sorumluluk ulusal düzenlemeler gereğince tahsis edilecektir.
7. Radyo kolaylıklarının belirlenmesi dahil olmak üzere, aday, FE'ye icra edilen kontrolleri ve görevleri belirtecektir. Kontroller, testin yapıldığı uçağa ait kontrol listesi doğrultusunda tamamlanacaktır. Teste ilişkin uçuş öncesi hazırlıkları sırasında adayın güç ayarlarını ve hızları belirlemesi gerekmektedir. Kalkışa, yaklaşmaya ve inişe ilişkin performans verileri aday tarafından, kullanılan hava aracının işletme el kitabına veya uçuş el kitabına uygun olarak hesaplanacaktır.
8. Emniyet bakımından ve diğer trafikte kabul edilemez gecikmeye sebebiyet vermektan kaçınmak için müdahalenin gerekli olduğu durumlar haricinde, FE, hava aracının operasyonunda rol almayacaktır.

B. CPL tanzimine ilişkin yetenek testinin içeriği - Uçaklar

1. Yetenek testinde kullanılacak uçağın eğitim uçakları ile ilgili standartlara uyması gerekmekte olup, söz konusu uçak, en az 4 kişi kapasiteli, ayrıca değişken hatve açılı pervaneye ve içeri alınabilir iniş takımlarına sahip olmalıdır.
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 sergileyecektir:
 - (a) uçağı, limitleri dahilinde kullanmak;
 - (b) tüm manevraları düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;
 - (c) iyi muhakeme ve havacılık tatbik etmek;
 - (d) havacılık bilgisini uygulamak ve
 - (e) uçağın kontrolünü daima, bir usulün veya manevranın başarılı sonucundan asla ciddi şekilde şüphede duyulmayacak bir şekilde idame ettirmek.

UÇUŞ TESTİ TOLERANSLARI

4. Türbülanslı koşulların ve kullanılan uçağın sevk ve idare niteliklerinin ve performansının hesaba alınmasını sağlayacak şekilde düzeltmeye tabi olmak kaydıyla, aşağıda belirtilen limitler uygulanacaktır.

Yükseklik

Normal Uçuş	± 100 feet
Benzetilmiş motor arızası ile	± 150 feet

Radyo seyrüsefer yardımcılarının takibi ± 5°

İstikamet

Normal Uçuş	± 10°
Benzetilmiş motor arızası ile	± 15°

Hız

Kalkış ve yaklaşma	± 5 knot
Diğer tüm uçuş rejimlerinde	± 10 knot

TESTİN İÇERİĞİ

5. 2(c) ve e (iv) bentlerinde belirtilen testler ve 5 inci ve 6 ncı bölümün tamamı FNPT II'de ya da FFS'de gerçekleştirilebilir.

Uçak kontrol listelerinin kullanımı, havacılık, uçağın harici görünür referanslar ile kontrolü, buzlanmayı önleme/ buzlanmayı giderle ve tehdit ve hata yönetimi tüm bölümler için geçerli olacaktır.

BÖLÜM 1 — UÇUŞ ÖNCESİ OPERASYONLAR VE KALKIŞ

a	Aşağıdakileri içeren uçuş öncesi hazırlıkları: Uçuş planlama, Dokümantasyon, ağırlık ve denge hesaplaması, hava raporu alınması, NOTAMS
b	Uçağın iç ve dış kontrolleri ve servis alma işlemleri
c	Taksi yapma ve kalkış
d	Performans bilgileri ve trim
e	Hava meydanı ve trafik patern operasyonları
f	Hareket/kalkış usulü, altimetre ayarlaması, çarpışmayı önleme (gözetleme)
g	ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri

BÖLÜM 2 — HAVADAKİ GENEL ÇALIŞMALAR

a	Uçağın harici görsel referanslarla kontrolü, düz ve yatay uçuş, tırmanma, alçalma, gözetleme dahil
b	Kritik düşük hızlarda yavaş uçuş, stall hissetme ve yeni başlamış ve tam stall'dan çıkma;
c	İniş konfigürasyonundaki dönüşler dahil olmak üzere dönüşler. 45° dik dönüşler
d	Kritik yüksek hızlarda uçuş, spiral dalışı hissetme ve dalıştan çıkma;
e	yalnızca uçuş alet ve göstergeleri referans alınarak yapılan uçuş; i. yatay/düz uçuş, seyir konfigürasyonu, istikamet, irtifa ve hız kontrolü (ii) 10°-30° yatışla tırmanış ve alçalma dönüşleri (iii) beklenmedik durumlardan kurtarma (iv) sınırlı panel aletleri

f	ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri
---	-----------------------------------

BÖLÜM 3 — YOL BOYU USULLERİ

a	Seyir konfigürasyonu Menzil / Havada Kalma Süresi hususları dahil olmak üzere, uçağın harici göreerek referan ile kontrolü
b	Oryantasyon, harita okuma
c	İrtifa, hız, istikamet kontrolü, gözetleme
d	Altimetre ayarlaması. ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri
e	Uçuş ilerlemesinin, uçuş logunun, yakıt kullanımının takibi, rota takibi hatasının değerlendirilmesi ve doğru rota takibinin tekrar sağlanması
f	Hava koşullarının gözlemlenmesi, trendlerin değerlendirilmesi, divert etme planlaması
g	Rota takibi, konumlama (NDB veya VOR), kolaylıkların belirlenmesi (aletli uçuş) Alternatif (yedek) hava meydanına divert planının uygulanması (göreerek uçuş)

BÖLÜM 4 — YAKLAŞMA VE İNİŞ PROSEDÜRLERİ

a	Variş usulleri, altimetre ayarları, kontroller, gözetleme
b	ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri
c	Düşük irtifadan pas geçme
d	Normal iniş, yan rüzgarda iniş (uygun koşullar olması halinde)
e	Kısa inişler
f	Motor boşta olarak yaklaşma (sadece tek motor)
g	Flaplar kullanılmadan iniş
h	Uçuş sonrası yapılan işlemler

BÖLÜM 5 - ANORMAL HALLER VE ACİL DURUM PROSEDÜRLERİ

Bu bölüm 1. ila 4. Bölümler ile birleştirilebilecektir.

a	Kalkış sonrası benzetilmiş motor arızası (emniyetli bir irtifada), yangın tatbikatı
b	Teçhizat arızaları Yedek iniş takımlarının açılması, elektrik ve fren arızası dahil
c	Zorunlu iniş (benzetilmiş)
d	ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri
e	Sözlü sorular

BÖLÜM 6 - BENZETİLMİŞ ASİMETRİK UÇUŞ VE İLGİLİ SINIF/TİP UNSURLARI

Bu bölüm 1. ila 5. Bölümler ile birleştirilebilecektir.

a	Kalkış sırasında benzetilmiş motor arızası (uçuş simülatöründe (FFS) gerçekleştirilmediği sürece emniyetli bir irtifada)
---	--

b	Asimetrik yaklaşma ve pas geçme
c	Asimetrik yaklaşma ve tam durmalı iniş
d	Motor kapatma (durdurma) ve yeniden başlatma (çalıştırma)
e	ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri, Havacılık
f	Kontrol Pilotu (fe) tarafından belirlendiği şekilde - sınıf/tip yetkisi yetenek testine ilişkin her nevi unsurlar, geçerli olması halinde, aşağıdakileri içerecektir: <ul style="list-style-type: none"> i. Otomatik pilotun idaresi dahil olmak üzere uçak sistemleri (ii) Basınçlandırma 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 saha ve rota FE tarafından seçilecek olup, tüm alt seviye ve tutunma çalışması onaylanmış bir hava meydanında/mahalde olacaktır. 3.Bölüm için kullanılan rotalar kalkış hava meydanında veya başka bir hava meydanında sonlanabilecek olup, varış noktalarından (destinasyonlardan) biri kontrollü hava meydanı olacaktır. Yetenek testi 2 uçuşta icra edilebilecektir. Uçuşun (uçuşların) toplam süresi en az 90 dakika olacaktır.
3. Aday, aşağıdaki becerileri sergileyecektir:
 - (a) helikopteri, limitleri dahilinde kullanmak;
 - (b) tüm manevraları düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;
 - (c) iyi muhakeme ve havacılık tatbik etmek;
 - (d) havacılık bilgisini uygulamak ve
 - (e) helikopterin kontrolünü daima, bir usulün veya manevranın başarılı sonucundan asla ciddi şekilde şüphe duyulmayacak bir şekilde idame ettirmek.

UÇUŞ TESTİ TOLERANSLARI

4. Türbülanslı koşulların ve kullanılan helikopterin sevk ve idare niteliklerinin ve performansının hesaba alınmasını sağlayacak şekilde düzeltmeye tabi olmak kaydıyla, aşağıda belirtilen limitler uygulanacaktır.

Yükseklik

Normal Uçuş	± 100 feet
Benzetilmiş büyük çaplı acil durum	± 150 feet

Radyo seyrüsefer yardımcılarının takibi ± 10°

İstikamet

Normal Uçuş	± 10°
Benzetilmiş büyük çaplı acil durum	± 15°

Hız

Çok motorlu kalkış ve yaklaşma ± 5 knot
Diğer tüm uçuş rejimlerinde ± 10 knot

Ground drift

T.O.hover I.G.E. ± 3 feet

yanlara veya geriye doğru hareket olmadan iniş

TESTİN İÇERİĞİ

5. 4.Bölümdeki unsurlar bir FNPT' de veya helikopterlere yönelik FFS'de icra edilebilecektir. Helikopter kontrol listelerinin kullanımı, havacılık, helikopterin harici görünür referanslar ile kontrolü, buzlanmayı önleme/ buzlanmayı giderme ve tehdit ve hata yönetimi tüm bölümler için geçerli olacaktır.

BÖLÜM 1 — UÇUŞ ÖNCESİ/UÇUŞ SONRASI KONTROLLER VE PROSEDÜRLER

a	Helikopter bilgisi (örneğin; teknik log; yakıt, ağırlık ve denge, performans), Uçuş Planlaması, dokümantasyon, NOTAM'lar, Hava Durumu
b	Uçuş öncesi inceleme/işlemi, parçaların belirlenmesi ve amaç
c	Kokpit incelemesi, çalıştırma prosedürü
d	Haberleşme ve seyrüsefer ekipmanı kontrolleri, frekansların seçilmesi ve ayarlanması
e	Kalkış öncesi prosedürü, R/T prosedürü, ATC irtibat-uyum
f	Park etme, motor durdurma ve uçuş sonrası prosedürü

BÖLÜM 2 TUTUNMA (HOVER) MANEVRALARI, İLERİ İDARE VE KISITLI ALANLAR

a	Kalkış ve iniş (havalanma ve konma)
b	Taksi, hover taksi
c	Ön/yan rüzgar/kuyruk rüzgarı ile durağan hover
d	Durağan hover dönüşleri, 360° sola ve sağa (nokta dönüşleri)
e	İleriye (Öne), yanlara ve geriye hover manevraları
f	Hoverden benzetilmiş motor arızası
g	Rüzgar yönünde ve rüzgar yönüne hızlı duruşlar
h	Eğimli zemin/hazırlıksız mahallerde inişler ve kalkışlar
i	Kalkışlar (çeşitli profiller)
j	Yan rüzgarda, rüzgar yönünde kalkış (tatbik mümkün ise)
k	Azami kalkış ağırlığında kalkış (gerçek veya benzetilmiş)
l	Yaklaşmalar (çeşitli profiller)
m	Sınırlı güç ile kalkış ve iniş
n	Otorotasyonlar (FE, şunlardan iki unsur seçecektir; Temel, menzil, düşük hız ve 360° dönüşler)
o	Otorotatif iniş
p	Güç kurtarma ile zorunlu iniş pratiği
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 ayarlaması
c	Uçuş ilerlemesinin, uçuş logunun, yakıt kullanımının, seyir süresinin (havada kalma süresinin) takibi, rota takibi hatasının değerlendirilmesi ve doğru rota takibinin tekrar sağlanması, rotaların takibi

d	Hava koşullarının gözlemlenmesi, divert etmenin planlanması
e	Rota takibi, konumlama (NDB veya VOR), kolaylıkların belirlenmesi
f	ATC irtibat ve regülasyonlara riayet, vb.

BÖLÜM 4 SADECE ALETLERE REFERANSLA UÇUŞ USULLERİ VE MANEVRALARI

a	Düz uçuş, istikamet, irtifa/yükseklik ve hız kontrolü
b	Belirtilen istikametlerde Rate 1 seviyesi dönüşleri, 180o ila 360o sola ve sağa
c	Belirtilen istikametlerde Rate 1 dönüşleri dahil, tırmanma ve alçalma
d	Olağandışı durumlardan kurtarmalar
e	30o yatışla dönüşler, 90o sola ve sağa dönmeler

BÖLÜM 5 ANORMAL HALLER VE ACİL DURUM PROSEDÜRLERİ (UYGUN OLDUĞUNDA BENZETİLMİŞ)

Not 1: Tek motorlu yaklaşma ve iniş dahil olmak üzere, testin çok motorlu helikopterde gerçekleştirildiği durumlarda testte benzetilmiş bir motor arızası tatbikatına yer verilecektir.

Not 2: FE, aşağıdakilerden 4 unsur seçecektir:

a	Uygun olduğu şekilde, regülatör arızası, karbüratör/motor buzlanması, yağ sistemi dahil olmak üzere motor arızaları
b	Yakıt sistemi arızası
c	Elektrik sistemi arızası
d	Tatbik edildiği şekilde, hidrolik olmadan yaklaşma ve iniş dahil olmak üzere, hidrolik sistem arızası
e	Ana rotor ve/veya anti tork sistemi arızası (sadece FFS ve müzakere)
f	İcabında duman kontrolü ve giderme dahil olmak üzere yangın tatbikatları
g	Çok motorlu helikopterler için aşağıdakileri de içerecek şekilde, ilgili uçuş el kitabında özetlenen diğer anormal haller ve acil durum prosedürleri: Kalkışta benzetilmiş motor arızası: TDP'de veya öncesinde kalkıştan vaz geçme veya TDP ya da DPATO'nun hemen sonrasında veya DPATO'da veya öncesinde emniyetli zorunlu iniş. Benzetilmiş motor arızasıyla iniş: LDP veya DPBL öncesinde motor arızası sonrasında iniş veya pas geçme

D. CPL tanzimine ilişkin yetenek testinin içeriği - Hava gemileri

- Yetenek testi için kullanılacak hava gemisi eğitim hava gemilerine ilişkin gereklilikleri karşılayacaktır.
- Uçulacak bölgeye ve rotaya Kontrol Pilotu (FE) karar verir. 3.Bölüm için kullanılan rotalar kalkış hava meydanında veya başka bir hava meydanında sonlanabilecek olup, varış noktalarından (destinasyonlardan) biri kontrollü hava meydanı olacaktır. Yetenek testi 2 uçuşta icra edilebilecektir. Uçuşun (uçuşların) toplam süresi en az 60 dakika olacaktır.
- Aday, aşağıdaki becerileri sergileyecektir:
 - hava gemisini limitleri dahilinde kullanmak;
 - tüm manevraları düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;
 - iyi muhakeme ve havacılık tatbik etmek;
 - havacılık bilgisini uygulamak ve

- (e) hava gemisinin kontrolünü daima, bir usulün veya manevranın başarılı sonucundan asla ciddi şekilde şüphe duyulmayacak bir şekilde idame ettirmek.

UÇUŞ TESTİ TOLERANSLARI

4. Türbülanslı koşulların ve kullanılan hava gemisinin sevk ve idare niteliklerinin ve performansının hesaba alınmasını sağlayacak şekilde düzeltmeye tabi olmak kaydıyla, aşağıda belirtilen limitler uygulanacaktır.

Yükseklik

Normal Uçuş	± 100 feet
Benzetilmiş büyük çaplı acil durum	± 150 feet

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 hava gemilerine yönelik FFS'de icra edilebilecektir. Hava gemisi kontrol listelerinin kullanımı, havacılık, 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 KALKIŞ

a	Aşağıdakileri içeren uçuş öncesi hazırlıkları: Uçuş planlama, Dokümantasyon, ağırlık ve denge hesaplaması, hava raporu alınması,
b	Hava gemisinin iç ve dış kontrolleri ve servis alma işlemleri
c	Direkten ayrılma prosedürü, yer manevraları ve kalkış
d	Performans bilgileri ve trim
e	Hava meydanı ve trafik patern operasyonları
f	Hareket/kalkış usulü, altimetre ayarlaması, çarpışmayı önleme (gözetleme)
g	ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri

BÖLÜM 2 — HAVADAKİ GENEL ÇALIŞMALAR

a	Hava gemisinin harici görsel referanslarla kontrolü, düz ve yatay uçuş, tırmanma, alçalma, gözetleme dahil
b	Basınç yüksekliğinde uçuş
c	Dönüşler
d	Dik alçalma ve tırmanmalar
e	yalnızca uçuş alet ve göstergeleri referans alınarak yapılan uçuş; (i) Düz uçuş, istikamet, irtifa/yükseklik ve hız kontrolü (ii) tırmanma ve alçalma sırasında yapılan dönüşler (iii) Olağandışı durumlardan kurtarmalar (iv) Sınırlı panel aletleri
f	ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri

BÖLÜM 3 — YOL BOYU USULLERİ

a	Hava gemisinin dıştan ve içten görerek kontrolü; Menzil/hava da kalma süresi hususları
---	---

b	Oryantasyon, harita okuma
---	---------------------------

c	İrtifa, hız, istikamet kontrolü, gözetleme
d	Altimetre ayarlaması, ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri
e	Uçuş ilerlemesinin, uçuş logunun, yakıt kullanımının takibi, rota takibi hatasının değerlendirilmesi ve doğru rota takibinin tekrar sağlanması
f	Hava koşullarının gözlemlenmesi, trendlerin değerlendirilmesi, divert etme planlaması
g	Rota takibi, konumlama (NDB veya VOR), kolaylıkların belirlenmesi (aletli uçuş) Alternatif (yedek) hava meydanına divert planının uygulanması (görerek uçuş)

BÖLÜM 4 — YAKLAŞMA VE İNİŞ PROSEDÜRLERİ

a	Variş usulleri, altimetre ayarları, kontroller, gözetleme
b	ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri
c	Düşük irtifadan pas geçme
d	Normal iniş
e	Kısa inişler
f	Motor boştaki olarak yaklaşma (sadece tek motor)
g	Flaplar kullanılmadan iniş
h	Uçuş sonrası yapılan işlemler

BÖLÜM 5 - ANORMAL HALLER VE ACİL DURUM PROSEDÜRLERİ

Bu bölüm 1. ila 4. Bölümler ile birleştirilebilecektir.

a	Kalkış sonrası benzetilmiş motor arızası (emniyetli bir irtifada), yangın tatbikatı
b	Teçhizat arızaları
c	Zorunlu iniş (benzetilmiş)
d	ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri
e	Sözlü sorular

BÖLÜM 6 - İLGİLİ SINIF/TİP UNSURLARI

Bu bölüm 1. ila 5. Bölümler ile birleştirilebilecektir.

a	Kalkış sırasında benzetilmiş motor arızası (uçuş simülöründe (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	Zarf basınç sistemi arızaları
e	ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri, Havacılık
f	Kontrol Pilotu (FE) tarafından belirlendiği şekilde - sınıf/tip yetkisi yetenek testine ilişkin her nevi unsurlar, geçerli olması halinde, aşağıdakileri içerecektir: (i) hava gemisi sistemleri (ii) zarf basınç sisteminin işletimi
g	Sözlü sorular

Ek 5

Entegre MPL eğitim kursu

GENEL

1. MPL entegre kursunun amacı, pilotlara, VFR ve IFR altında çok motorlu çok pilotlu türbin hava taşımacılığı uçaklarının ikinci pilotu olarak görev yapmalarına imkan vermek ve MPL almalarını sağlamak üzere gerekli yeterlilik seviyesinde eğitim vermektir.
2. MPL eğitim kursu onayı sadece Part-MS uyarınca ve ilgili hava operasyonları gereklilikleri doğrultusunda sertifikalandırılmış bir ticari taşımacılık işletmesinin bünyesinde yer alan ya da bu tür bir işletici ile özel bir anlaşma yapmış olan bir ATO'ya verilecektir. Lisans, havayolu işleticisinin dönüştürme kursu tamamlanıncaya değin belirtilen işletici ile kısıtlı (tahditli) olacaktır.
3. MPL entegre kursuna katılmak isteyen adayların tüm eğitim aşamalarını bir ATO tarafından düzenlenecek sürekli bir eğitim kursunda tamamlamaları gerekmektedir. Söz konusu eğitim yetkinliğe dayalı olacak ve çok ekip üyeli operasyon ortamında gerçekleştirilecektir.
4. Bu kursa sadece ilk defa eğitim için başvuran adaylar kabul edilecektir.
5. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
 - (a) ATPL(A) bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi;
 - (b) Görerek ve aletli uçuş eğitimi;
 - (c) çok pilotlu uçakların operasyonuna yönelik MCC eğitimi; ve
 - (d) tip yetkisi eğitimi.
6. MPL kursunun tümünü tamamlayamayan bir aday daha düşük seviyede imtiyazlara sahip bir lisans ve öngörülen gereklilikleri karşılayabildiği taktirde aletli uçuş yetkisi (IR) almaya yönelik teorik bilgi sınavı ve yetenek testi için yetkili otoriteye başvurabilecektir.

TEORİK BİLGİ

7. Onaylı MPL eğitim kursu en az 750 saatlik ATPL(A) bilgi düzeyi eğitiminden ve Alt Bölüm H uyarınca ilgili tip intibak yetkisine yönelik teorik bilgi eğitimine ayrılması gereken saatlerden oluşmalıdır.

UÇUŞ EĞİTİMİ

8. Uçuş eğitimi, eğitimin aşağıda belirtilen 4 aşamasını içerecek şekilde, gerçek ve benzetilmiş uçuşta, PF ve PNF saatlerini içeren en az 240 saatten oluşacaktır:
 - (a) Aşama 1 - Ana uçuş becerileri.
Uçakta spesifik temel tek pilot eğitimi.
 - (b) Aşama 2 - Temel.
Çok ekip üyeli operasyonların ve aletli uçuşun tanıtılması.
 - (c) Aşama 3 - Orta
Çok ekip üyeli operasyonların Part-21 uyarınca yüksek performanslı uçak olarak sertifikalandırılmış çok motorlu türbin uçağa uygulanması.
 - (d) Aşama 4 - İleri.
Havayolu odaklı bir ortamda tip yetkisi eğitimi.

Gerçek uçuştaki uçuş tecrübesi Alt Bölüm H kapsamında belirtilen tüm tecrübe gerekliliklerini, olumsuzlukları önleme eğitimini (upset recovery training), gece uçuşunu, sadece aletlere referansla uçuşu ve ilgili havacılık bilgisinin edinilmesi için gereken tecrübeyi kapsayacaktır.

- MCC gereklilikleri yukarıdaki ilgili aşamalara dahil edilecektir.
Uygun olan aşamada, uçakta veya FFS'de asimetrik eğitim verilecektir.
9. Uçuş eğitim müfredatındaki her bir eğitim aşaması, gerek destekleyici temel bilgi bakımından gerekse de uygulamalı eğitim kısımları bakımından eğitimden oluşacaktır.
10. Eğitim kursu, eğitim müfredatına ilişkin sürekli bir değerlendirme sürecini ve müfredatı takip eden öğrencilerin sürekli değerlendirilmesini içerecektir. Değerlendirmede;
- (a) yetkinliklerin ve ilgili değerlendirmenin çok pilotlu uçağın ikinci pilotunun görevi ile ilgili olması ve
- (b) öğrencilerin gerekli yetkinlikleri ilerleme sağlayan ve tatminkar bir şekilde edinmeleri sağlanacaktır.
11. Yetkinliğin sağlanması amacıyla, eğitim kursu en az 12 kalkış ve iniş içerecektir. Bu kalkışlar ve inişler, tip yetkinisinin tanzim edileceği uçakta bir öğretmenin nezaretinde icra edilecektir.

DEĞERLENDİRME SEVİYESİ

12. MPL(A)'ye başvuran aday, aşağıdaki 13. paragrafta belirtilen 9 yetkinlik unsurunun tümünde, görsel ve aletli koşullar altında en türbin motorlu uçaklarda ikinci pilot olarak görev yapmak ve etkileşim içerisinde olmak üzere gerekli görülen yetkinlik seviyesi olarak tanımlanan ileri yetkinlik seviyesinde performans sergilemiş olacaktır. Değerlendirme, bir prosedürün veya manevranın başarılı sonuç vermesini sağlamak amacı ile, uçağın veya durumun kontrolünün daima muhafaza edildiğini doğrulayacaktır. Aday, MPL performans kriterlerinde belirtildiği şekilde geçerli uçak tipinin emniyetli işletimi için gerekli olan bilgiyi, becerileri ve tutumları tutarlılık çerçevesinde sergileyecektir.

YETKİNLİK UNSURLARI

13. Aday aşağıdaki 9 yetkinlik unsurunun tümünde yetkinlik sergileyecektir:
- (1) tehdit ve hata yönetimi prensipleri dahil olmak üzere, insan performansı prensiplerini uygulamak;
- (2) uçak yer operasyonlarını icra etmek;
- (3) kalkış icra etmek;
- (4) tırmanış icra etmek;
- (5) seyir uçuşu icra etmek;
- (6) alçalma icra etmek;
- (7) yaklaşma icra etmek;
- (8) iniş icra etmek ve
- (9) iniş sonrası uçak uçuş sonrası operasyonlarını icra etmek.

BENZETİLMİŞ UÇUŞ

14. FSTD'lere ilişkin asgari gereklilikler:
- (a) Aşama 1 - Ana uçuş becerileri.
Yetkili otorite tarafından onaylanmış, aşağıdakileri özelliklere sahip olan E-eğitim ve kısmi görevlendirme cihazları:
- - throttle quadrant, side-stick kumanda veya FMS tuş takımı işlevsel replikaları gibi, normalde masaüstü bilgisayarlara ilişkin olanların ötesinde aksesuarlar içeren ve
 - uygun kuvvet uygulaması ve yanıt zamanlamasına sahip psikomotor faaliyet içeren.

- (b) Aşama 2 - Temel.
Soysal çok motorlu türbin uçağı temsil eden bir FNPT II MCC.
- (c) Aşama 3 - Orta
İkinci pilot ile işletilmesi gereken çok motorlu türbin uçağı temsil eden, muadil B seviyesi özelliklerine sahip ve aşağıdakileri içeren FSTD:
- her bir pilota 180 derecelik yatay ve 40 derecelik dikey görüş açısı sağlayan gündüz/alacakaranlık/gece görsel sistem sürekli çapraz kokpit asgari koşutlanmış görsel görüş açısı ve
- ATC ortamı simülasyonu
- (d) Aşama 4 - İleri
ATC ortamı simülasyonu dahil olmak üzere, geliştirilmiş gündüz görüş sistemine sahip seviye D veya seviye C tam muadili bir FFS.

Ek 6

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

GENEL

1. IR(A) modüler uçuş eğitim kursunun amacı, pilotları, IFR altında ve IMC'de uçaklarda görev yapmak üzere gerekli yeterlilik seviyesinde eğitmektir. Bu kurs, ayrı ayrı ya da birlikte alınabilecek iki modülden oluşmaktadır:
 - (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 oluşmaktadır. Temel Aletli Uçuş Modülünün tamamlanmasının ardından adaylara bir Kurs Tamamlama sertifikası verilecektir.
 - (b) Prosedürel Aletli Uçuş Modülü.
Bu modül, IR(A) için olan geri kalan eğitim ders konularından, 40 saat tek motor veya 45 saat çok motor aletli süre eğitiminden ve IR(A) için olan teorik bilgi kursundan oluşmaktadır.
2. Modüler IR(A) kursuna başvuran adayların, gece uçuş imtiyazlarını da içeren bir PPL(A)'ya ya da CPL(A)'ya sahip olmaları gerekmektedir. Prosedürel Aletli Uçuş Modülüne başvuran, CPL(A) sahibi olmayan aday, Temel Aletli Uçuş Modülüne ilişkin bir Kurs Tamamlama Sertifikasına sahip olacaktır. ATO çok motorlu uçak sınıfı veya tip yetkisine sahip olmayan, 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 olacaktır.
3. Modüler aletli uçuş yetkisi (IR(A)) kursunun Prosedürel Aletli Uçuş Modülünü almak isteyen bir aday, tüm eğitim safhalarını onaylı bir eğitim kursunda ara vermeden tamamlamalıdır. Prosedürel Aletli Uçuş Modülüne başlanması öncesinde, ATO, adayın temel aletli uçuş yeteneklerinin yeterliliğinden emin olacaktır. Tazeleme eğitimi gerekli şekilde verilecektir.
4. Teorik bilgi eğitimi kursu 18 ay içerisinde tamamlanacaktır. Prosedürel Aletli Uçuş Modülü ve yetenek testi, başarıyla tamamlanan teorik bilgi sınavlarının geçerlilik süresi içerisinde tamamlanacaktır.
5. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
 - (a) aletli uçuş yetkisi bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi;
 - (b) aletli uçuş eğitimi.

TEORİK BİLGİ

6. Onaylanmış modüler IR(A) kursu en az 150 saatlik eğitimden oluşacaktır.

UÇUŞ EĞİTİMİ

7. Tek motor IR(A) uçuş eğitimi en az 50 saatlik aletli uçuş eğitiminden oluşmaktadır, bunun azami 20 saati FNPT I'de aletli yer süresinden, azami 35 saati ise FFS veya FNPT II'de aletli yer süresinden oluşabilecektir. FNPT II'de ya da FFS'de gerçekleştirilmesi öngörülen aletli yer süresinin azami 10 saati FNPT I'de icra edilebilecektir.
8. Çok motor IR(A) uçuş eğitimi en az 55 saatlik aletli uçuş eğitiminden oluşmaktadır, bunun azami 25 saati FNPT I'de aletli yer süresinden, azami 40 saati ise FFS veya FNPT II'de aletli yer süresinden oluşabilecektir. FNPT II'deki veya FFS'deki aletli yer süresinin azami 10 saati FNPT I'de gerçekleştirilebilecektir. Geri kalan aletli uçuş eğitimi çok motorlu uçaklarda en az 15 saati içerecektir.
9. Çok motor tip veya sınıf yetkisine de sahip olan, ilk kez çok motor IR(A) almak isteyen tek motor IR(A) sahibi, onaylı bir ATO'da, 3 saati FFS'de veya FNPT II'de olabilecek, çok motorlu uçaklarda en az beş saatlik aletli uçuş eğitiminden oluşan bir kursu başarıyla tamamlayacaktır.

- 10.1 Bir CPL(A)'ya veya Temel Aletli Uçuş Modülüne ilişkin Kurs Tamamlama Sertifikası'na sahip olan adaylar için, yukarıdaki 7. veya 8. paragraflarda gerekli görülen toplam eğitim süresi 10 saat düşürülebilecektir.
- 10.2 IR(H) sahibi adaylar için yukarıda 7. veya 8. paragraflarda gerekli görülen toplam eğitim süresi 10 saat düşürülebilecektir.
- 10.3 Uçaktaki toplam aletli uçuş eğitimi 7. veya icabında 8. paragrafa uygun olacaktır.
- 11 IR(A) yetenek testi uçuş alıştırımları aşağıdakileri kapsayacaktır:
- (a) Temel Aletli Uçuş Modülü: En azından aşağıdakileri içeren temel aletli uçuş prosedür ve manevrası:
- harici görerek referanslar olmadan temel aletli uçuş:
- yatay uçuş,
 - tırmanma,
 - alçalma,
 - düz uçuşta, tırmanmada, alçalmada dönüşler;
- alet paterni;
- dik dönüş;
- radio seyrüsefer;
- olağandışı durumlardan kurtarmalar;
- sınırlı panel;
- stall hissetme ve yeni başlamış ve tam stall'dan çıkma;
- (b) Prosedürel Aletli Uçuş Modülü:
- (i) IFR uçuş planı hazırlığı için gereken uçuş manueli ve ilgili hava trafik servisi dokümanlarını içeren uçuş öncesi IFR prosedürleri;
- (ii) En azından 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,
 - tutuş usulleri,
 - belirlenmiş minimaya aletli yaklaşmalar,
 - pas geçme usulleri,
 - turu içerecek şekilde aletli yaklaşmalardan inişler
- (iii) uçuş içerisindeki manevralar ve belirli uçuş karakteristikleri;
- (iv) Gerekli görülürse, tek motorun benzetilmiş olarak gayri faal edilmesi ve motor kapama ve tekrar çalıştırma işlemlerinin sadece aletler referans alınarak yapılmasını içerecek şekilde (ikinci egzersiz FFS'de ya da FNPT II'de gerçekleştirilmiyorsa emniyetli bir irtifada yapılmalıdır) yukarıdaki egzersizlerde çok motor uçakların kullanılması.

B. IR(H) - Modüler uçuş eğitim kursu

1. IR(H) modüler uçuş eğitim kursunun amacı, pilotları, IFR altında ve IMC'de helikopterlerde görev yapmak üzere gerekli yeterlilik seviyesinde eğitmektir.
2. Modüler IR(H) kursuna başvuran adayların gece uçuşu yetkisi tanıyan bir PPL(H)'ye veya bir CPL(H)'ye ya da ATPL(H)'ye sahip olmaları gerekmektedir. IR(H) kursunun hava aracı eğitimi safhasına başlamadan önce adayın IR(H) yetenek testinde kullanılan helikoptere ait tip intibak yetkisine sahip olması ya da ilgili tip üzerinde onaylı tip intibak yetkisi eğitimini tamamlamış olması gerekmektedir. Yetenek testinin Çok Pilotlu koşullarda icra edilecek olması halinde, aday MCC'nin muteber bir şekilde tamamlandığını gösteren sertifikaya sahip olacaktır.
3. Modüler (IR(A) kursunu almak isteyen bir aday, tüm eğitim safhalarını onaylı bir eğitim kursunda ara vermeden tamamlamalıdır.
4. Teorik bilgi eğitimi kursu 18 ay içerisinde tamamlanacaktır. Uçuş eğitimi ve yetenek testi, başarıyla tamamlanan teorik bilgi sınavlarının geçerlilik süresi içerisinde tamamlanacaktır.
5. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
 - (a) aletli uçuş yetkisi bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi;
 - (b) aletli uçuş eğitimi.

TEORİK BİLGİ

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

UÇUŞ EĞİTİMİ

7. Tek motorlu IR(H) kursu en az 50 saatlik aletli süreden oluşacak olup, bu süre aşağıdaki şekilde olacaktır:
 - (a) 20 saate kadarı bir FNPT I(H) veya (A)'da aletli yer süresi olabilecektir. 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) 35 saate kadarı helikopterlere yönelik bir FTD 2/3'te, FNPT II/III'te veya FFS'de aletli yer süresinden oluşabilecektir.

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

8. Çok motorlu IR(H) kursu en az 55 saatlik aletli süreden oluşacak olup, bu süre aşağıdaki şekilde olacaktır:
 - (a) 20 saate kadarı bir FNPT I(H) veya (A)'da aletli yer süresi olabilecektir. 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 kadarı helikopterlere yönelik bir FTD 2/3'te, FNPT II/III'te veya FFS'de aletli yer süresinden oluşabilecektir.

Aletli uçuş eğitiminin en az 10 saati bir IRF sertifikalı çok motorlu helikopterde olacaktır.

- 9.1. ATPL(H) sahipleri için teorik eğitim 50 saat düşürülebilecektir.
- 9.2. IR(A) sahibi adaylar için eğitim süresi 10 saat düşürülebilecektir.
10. IR(H) yetenek testi uçuş alıştırmaları aşağıdakileri kapsayacaktır:
 - (a) IFR uçuş planı hazırlığı için gereken uçuş manuevi ve ilgili hava trafik servisi dokümanlarını içeren uçuş öncesi IFR prosedürleri;
 - (b) En azından 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,

tutuş usulleri,

belirlenmiş minimaya aletli yaklaşmalar,

pas geçme usulleri,

turu içerecek şekilde aletli yaklaşmalardan inişler

- (c) uçuş içerisindeki manevralar ve belirli uçuş karakteristikleri;
- (d) Gerekli görülürse, tek motorun benzetilmiş olarak gayri faal edilmesi ve motor kapama ve tekrar çalıştırma işlemlerinin sadece aletler referans alınarak yapılmasını içerecek şekilde (ikinci egzersiz FFS'de ya da FNPT II'de veya FTD 2/3'te gerçekleştirilecektir) yukarıdaki egzersizlerde çok motorlu helikopterin kullanılması.

C. IR(As) - Modüler uçuş eğitim kursu

GENEL

1. IR(As) modüler uçuş eğitim kursunun amacı, pilotları, IFR altında ve IMC'de hava gemilerinde görev yapmak üzere gerekli yeterlilik seviyesinde eğitmektir. Bu kurs, ayrı ayrı ya da birlikte alınabilecek iki modülden oluşmaktadır:
 - (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 oluşmaktadır. Temel Aletli Uçuş Modülünün tamamlanmasının ardından adaylara bir Kurs Tamamlama sertifikası verilecektir.
 - (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 oluşmaktadır.
2. Modüler IR(As) kursuna başvuran adayların gece uçuşu imtiyazı tanıyan bir PPL(As)'ye veya bir CPL(As)'ye sahip olmaları gerekmektedir. Prosedürel Aletli Uçuş Modülüne başvuran, CPL(As) sahibi olmayan aday, Temel Aletli Uçuş Modülüne ilişkin bir Kurs Tamamlama Sertifikasına sahip olacaktır.
3. Modüler aletli uçuş yetkisi (IR(As)) kursunun Prosedürel Aletli Uçuş Modülünü almak isteyen bir aday, tüm eğitim safhalarını onaylı bir eğitim kursunda ara vermeden tamamlamalıdır. Prosedürel Aletli Uçuş Modülüne başlanması öncesinde, ATO, adayın temel aletli uçuş yeteneklerinin yeterliliğinden emin olacaktır. Tazeleme eğitimi gerekli şekilde verilecektir.
4. Teorik bilgi eğitimi kursu 18 ay içerisinde tamamlanacaktır. Prosedürel Aletli Uçuş Modülü ve yetenek testi, başarıyla tamamlanan teorik bilgi sınavlarının geçerlilik süresi içerisinde tamamlanacaktır.
5. Kurs aşağıdakilerden oluşacaktır:
 - (a) aletli uçuş yetkisi bilgi düzeyine yönelik teorik bilgi eğitimi;
 - (b) aletli uçuş eğitimi.

TEORİK BİLGİ

6. Onaylı modüler IR(As) kursu en az 150 saat teorik bilgi eğitimi ve alıştırmalarını kapsayacaktır.

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 ya da 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 Sertifikası'na sahip olan adaylar için, yukarıdaki 7. paragrafta gerekli görülen toplam eğitim süresi 10 saat 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 saat düşürülebilecektir.

10. IR(As) yetenek testi uçuş alıştırmaları aşağıdakileri kapsayacaktır:
- (a) Temel Aletli Uçuş Modülü:
En azından aşağıdakileri içeren temel aletli uçuş prosedürleri ve manevraları: harici görerek referanslar olmadan temel aletli uçuş:
- yatay uçuş,
 - tırmanma,
 - alçalma,
 - düz uçuşta, tırmanmada, alçalmada dönüşler;
- alet paterni;
radyo seyrüsefer;
olağandışı durumlardan kurtarmalar;
sınırlı panel;
- (b) Prosedürel Aletli Uçuş Modülü:
- (i) IFR uçuş planı hazırlığı için gereken uçuş manuevi ve ilgili hava trafik servisi dokümanlarını içeren uçuş öncesi IFR prosedürleri;
- (ii) Aşağıdaki hususları içeren normal, anormal ve acil durumlardaki prosedür ve manevralar:
- kalkış esnasında görerek uçuştan aletli uçuşa geçiş,
 - standart aletli ayrılış ve varışlar,
 - yol boyu IFR usulleri,
 - tutuş usulleri,
 - belirlenmiş minimaya aletli yaklaşmalar,
 - pas geçme usulleri,
 - turu içerecek şekilde aletli yaklaşmalardan inişler
- (iii) uçuş içerisindeki manevralar ve belirli uçuş karakteristikleri;
- (iv) tek motorun benzetilmiş olarak gayrı faal edilmesi ve motor kapama ve tekrar çalıştırma işlemlerinin sadece aletler referans alınarak yapılmasını içerecek şekilde (ikinci egzersiz FFS'de ya da FNPT II'de gerçekteşmiyorsa emniyetli bir irtifada yapılmalıdır) yukarıdaki egzersizlerde hava gemisinin kullanılması.

Ek 7

IR yetenek testi.

1. IR'ye başvuran aday, yetenek testi için kullanılacak aynı sınıfta veya tipte hava aracında eğitim almış olacaktır.
2. Aday, yetenek testinin ilgili tüm bölümlerinden geçecektir. Bölümlerdeki herhangi bir unsurdan başarısız olunması halinde o bölümden başarısız olunacaktır. Birden fazla bölümden başarısız olunması durumunda, adayın testin tümüne tekrar girmesi gerekecektir. Herhangi bir bölümde başarısız olan aday sadece başarısız olduğu bölümü tekrar edecektir. Bir önceki denemede geçilen bölümler dahil olmak üzere, tekrar girilen testin herhangi bir bölümden başarısız olunması halinde, adayın testin tümüne tekrar girmesi gerekecektir. Yetenek testinin ilgili tüm bölümleri altı ay içerisinde tamamlanacaktır. İki denemede testin ilgili tüm bölümlerini geçemeyen adayların ilave eğitim almaları gerekmektedir.
3. Başarısız olunan herhangi bir yetenek testinden sonra tekrar eğitim alınması gerekli olabilecektir. Yetenek testine girilmesinde herhangi bir deneme sayısı sınırı bulunmamaktadır.

TESTİN İCRA EDİLMESİ

4. Test, gerçek uçuşu benzetilmiş hale getirmeyi amaçlar. Uçulacak rotaya Kontrol Pilotu karar verir. Önemli bir nokta da adayın uçuşu rutin briefing materyalinden planlaması ve yürütmesidir. Aday uçuş planlamasından sorumlu olur ve uçuşun gerçekleşmesi için gereken ekipman ve dokümanın uçakta bulundurulmasını sağlar. Uçuş süresi en az 1 saattir.
5. Adayın, kontrol pilotu tarafından yetersiz görülen sebeplerden dolayı yetenek testine son vermeyi seçmesi halinde, aday, yetenek testinin tümüne en baştan girecektir. Testin, kontrol pilotu tarafından yeterli görülen sebeplerden dolayı sonlandırılması halinde, başka bir uçuşta sadece tamamlanmamış bölümler test edilecektir.
6. Kontrol pilotunun takdirinde herhangi bir manevra ya da prosedür aday tarafından sadece bir defaya mahsus tekrar edilebilir. Kontrol pilotu, adayın uçuş becerisi sergilemesinin tam bir tekrar testini gerektirdiği uygun görmesi halinde, testi herhangi bir aşamada durdurabilecektir.
7. Aday, hava aracını, sorumlu pilot işlevlerinin icra edilebildiği bir pozisyonda uçuracak ve testi başka bir ekip üyesi yokmuş gibi icra edecektir. Emniyet bakımından ve diğer trafikte kabul edilemez gecikmeye sebebiyet vermekten kaçınmak için müdahalenin gerekli olduğu durumlar haricinde, kontrol pilotu hava aracının operasyonunda rol almayacaktır. Uçuşa ilişkin sorumluluk ulusal düzenlemeler gereğince tahsis edilecektir.
8. Karar yüksekliği/irtifası, minimum alçalma yüksekliği/irtifası ve pas geçme noktasına kontrol pilotunun kabul ededeği şekilde yaklaşma şemalarına uygun olarak aday karar verir.
9. IR'ye başvuran aday, kontrol pilotuna kontroller ve radyo kolaylıklarının tanımlanması da dahil, yapması gereken tüm görevlerini yerine getirdiğini göstermelidir. Kontroller, testin yapıldığı uçağa ait yetkilendirilmiş kontrol listesi doğrultusunda tamamlanacaktır. Teste ilişkin uçuş öncesi hazırlıkları sırasında adayın güç ayarlarını ve hızları belirlemesi gerekmektedir. Kalkışa, yaklaşımaya ve inişe ilişkin performans verileri aday tarafından, kullanılan hava aracının işletme el kitabına veya uçuş el kitabına uygun olarak hesaplanacaktır.

UÇUŞ TESTİ TOLERANSLARI

10. Aday, aşağıdaki becerileri sergileyecektir:

uçadığı, limitleri dahilinde kullanmak;

tüm manevraları düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;

iyi muhakeme ve havacılık tatbik etmek;

havacılık bilgisini uygulamak ve

hava aracının kontrolünü daima, bir usulün veya manevranın başarılı sonucundan asla ciddi şekilde şüphe duyulmayacak bir şekilde idame ettirmek.

11. Türbülanslı koşulların ve kullanılan hava aracının sevk ve idare niteliklerinin ve performansının hesaba alınmasını sağlayacak şekilde düzeltmeye tabi olmak kaydıyla, aşağıda belirtilen limitler uygulanacaktır.

Yükseklik

Genelde	± 100 feet
Karar yüksekliğinde/irtifasında inişten vazgeçmeye başlanması	+ 50 feet/- 0 feet
Minimum alçalma yüksekliği/MAP/irtifası	+ 50 feet/- 0 feet

Takip

Radyo yardımcıları üzerinden	$\pm 5^\circ$
Hassas yaklaşma süzölüş hattı ve istikametinde yarım derece sapma	

İstikamet

Tüm motorlar çalışırken	$\pm 5^\circ$
Benzetilmiş motor arızası ile	$\pm 10^\circ$

Hız

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

TESTİN İÇERİĞİ

Uçaklar

BÖLÜM 1 — UÇUŞ ÖNCESİ OPERASYONLAR VE KALKIŞ

Kontrol listesinin, havacılık bilgisinin buzlanmayı önleyici (anti-icing)/buzlanmayı giderici (de-icing)

a	Özellikle a/c 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	Taksi yapma
g	Kalkış öncesi brifingi, Kalkış
h (°)	Aletli uçuşa geçiş
i (°)	Aletli ayrılış usulleri, altimetre ayarlama
j (°)	ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri

BÖLÜM 2 — HAVADAKİ GENEL ÇALIŞMALAR (°)

a	Aşağıdakiler dahil, uçağın sadece alet referanslarıyla kontrolü: Çeşitli hızlardaki düz uçuş, trim
b	Sürdürülen Rate 1 dönüşle tırmanma ve alçalma
c	45o yatışlı dönüşler ve dik alçalma dönüşleri dahil olmak üzere alışılmadık durumlardan kurtarma
d (*)	Düz uçuşta, tırmanma/alçalma dönüşlerinde ve iniş konfigürasyonunda stall'a yaklaőmadan kurtarma - sadece uçaklar için geçerlidir

e	Sınırlı panel, verilen istikametlerde Rate 1 dönüş ile sabit tırmanma veya alçalma, beklenmedik durumlardan kurtarma - sadece uçaklar için geçerlidir
---	---

BÖLÜM 3 — YOL BOYU USULLERİ (*)

a	Önleme dahil izleme; örneğin, NDB, VOR, RNAV
b	Radyo yardımcılarının kullanımı
c	Düz uçuş, istikamet, irtifa ve hız kontrolü, güç ayarları, trim tekniği
d	Altimetre ayarları
e	ETA'ların zamanlaması ve revizyonu (gerekli olması halinde yol boyu tutuş)
f	Uçuş ilerlemesinin, yakıt logunun, yakıt kullanımının izlenmesi, sistemlerin yönetimi
g	Gerekli olması halinde benzetilmiş, buzdan korunma prosedürleri
h	ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri

BÖLÜM 4 — HASSAS YAKLAŞMA USULLERİ (*)

a	Seyrüsefer yardımcılarının ayarlanması ve kontrol edilmesi, kolaylıkların saptanması
b	Variş usulleri, altimetre kontrolleri
c	Alçalma/yaklaşma/iniş kontrolleri dahil yaklaşma ve iniş brifingi
d (*)	Tutuş usulü
e	Yayınlanmış yaklaşma usulüne uygunluk
f	Yaklaşma zamanlaması
g	İrtifa, hız, istikamet kontrolü, (sabit yaklaşma)
h (+)	İnişten vazgeçme
i (+)	Pas geçme usulü * / iniş
j	ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri

BÖLÜM 5 — HASSAS OLMAYAN YAKLAŞMA USULLERİ (*)

a	Seyrüsefer yardımcılarının ayarlanması ve kontrol edilmesi, kolaylıkların saptanması
b	Variş usulleri, altimetre ayarları
c	Alçalma/yaklaşma/iniş kontrolleri dahil yaklaşma ve iniş brifingi
d (*)	Tutuş usulü
e	Yayınlanmış yaklaşma usulüne uygunluk
f	Yaklaşma zamanlaması
g	İrtifa, hız, istikamet kontrolü, (sabit yaklaşma)

h (+)	İnişten vazgeçme
i (+)	Pas geçme usulü * / iniş
j	ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri

BÖLÜM 6 — TEK MOTOR GAYRI FAAL DURUMDA İKEN UÇUŞ (sadece çok motorlu uçaklarda) (°)

a	Kalkış sonrası veya inişten vazgeçme sırasında benzetilmiş motor arızası
b	Bir motor gayrı faal durumda iken yaklaşma, pas geçme ve prosedürel pas geçme
c	Tek motor gayrı faal durumda iken yaklaşma ve inme
d	ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri

(*) Bir FFS, FTD 2/3 ya da FNPT II'de icra edilebilecektir.

(*) Bölüm 4 veya Bölüm 5'de icra edilebilecektir.

(°) Sadece aletler referans alınarak icra edilmelidir.

Helikopterler

BÖLÜM 1 AYRILIŞ (HAREKET)

Kontrol listesinin, havacılık bilgisinin buzlanmayı önleyici (anti-icing)/buzlanmayı giderici (de-icing) prosedürlerinin vb. kullanımı tüm bölümler için geçerlidir.

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	ATC veya öğretmenin talimatlarına uygun olarak taksi yapma/havada taksileme
g	Kalkış öncesi brifingi, prosedürleri ve kontrolleri
h	Aletli uçuşa geçiş
i	Aletli ayrılış (hareket) usulleri

BÖLÜM 2 GENEL İDARE

a	Aşağıdakiler dahil, helikopterin sadece alet referanslarıyla kontrolü:
b	Sürdürülen Rate 1 dönüşle tırmanma ve alçalma
c	30o yatışlı dönüşler ve dik alçalma dönüşleri dahil olmak üzere alışılmadık durumlardan kurtarma

BÖLÜM 3 YOL BOYU IFR USULLERİ

a	Önleme dahil izleme; örneğin, NDB, VOR, RNAV
b	Radyo yardımcılarının kullanımı
c	Düz uçuş, istikamet, irtifa ve hız kontrolü, güç ayarları
d	Altimetre ayarları
e	Zamanlama ve ETA revizyonu

f	Uçuş ilerlemesinin, yakıt loğunun, yakıt kullanımının izlenmesi, sistemlerin yönetimi
g	Gerekli ve tatbiki mümkün olması halinde benzetilmiş, buzdan korunma prosedürleri
h	ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri

BÖLÜM 4 HASSAS YAKLAŞMA

a	Seyrüsefer yardımcılarının ayarlanması ve kontrol edilmesi, kolaylıkların saptanması
b	Variş usulleri, altimetre kontrolleri
c	Alçalma/yaklaşma/iniş kontrolleri dahil yaklaşma ve iniş brifingi
d (*)	Tutuş usulü
e	Yayınlanmış yaklaşma usulüne uygunluk
f	Yaklaşma zamanlaması
g	İrtifa, hız, istikamet kontrolü, (sabit yaklaşma)
h (*)	İnişten vazgeçme
i (*)	Pas geçme usulü / iniş
j	ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri

BÖLÜM 5 HASSAS OLMAYAN YAKLAŞMA

a	Seyrüsefer yardımcılarının ayarlanması ve kontrol edilmesi, kolaylıkların saptanması
b	Variş usulleri, altimetre kontrolleri
c	Alçalma/yaklaşma/iniş kontrolleri dahil yaklaşma ve iniş brifingi
d (*)	Tutuş usulü
e	Yayınlanmış yaklaşma usulüne uygunluk
f	Yaklaşma zamanlaması
g	İrtifa, hız, istikamet kontrolü, (sabit yaklaşma)
h (*)	İnişten vazgeçme
i (*)	Pas geçme usulü (*) / iniş
j	ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri

BÖLÜM 6 - ANORMAL HALLER VE ACİL DURUM PROSEDÜRLERİ

Bu bölüm 1. ila 5. Bölümler ile birleştirilebilecektir. Bu test, aşağıdaki durumlarda, helikopterin kontrolüne, arızalı motorun saptanmasına, derhal yapılacak işlemlere (konma tatbikatları), takip gerektiren işlemlere ve kontrollere ve uçuş tutarlılığına ilişkin olacaktır:

a	Kalkış sonrasında ve yaklaşımda/yaklaşma sırasında benzetilmiş motor arızası(**) (FFS'de veya FNPT II/III, FTD 2,3'de icra edilmediği sürece emniyetli bir irtifada)
b	Stabilite takviye cihazlarının/hidrolik sisteminin (geçerli olması halinde) arızalanması
c	Sınırlı panel
d	Otorotasyon ve önceden ayarlanmış bir irtifaya kurtarma
e	Uçuş idare cihazı olmadan manüel olarak hassas yaklaşma(***) Uçuş idare cihazı ile manüel olarak hassas yaklaşma(***)

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

(**) Sadece çok motorlu helikopter.

(***) Sadece tek bir unsur test edilecektir.

Hava gemileri

BÖLÜM 1 — UÇUŞ ÖNCESİ OPERASYONLAR VE KALKIŞ

Kontrol listesinin, havacılık bilgisinin, ATC irtibatı uyumunun ve R/T prosedürlerinin kullanımı tüm bölümler için

a	Özellikle a/c 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 prosedürü, yerde manevra
g	Kalkış
h	Aletli uçuşa geçiş
i	Aletli ayrılış usulleri, altimetre ayarlama
j	ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri

BÖLÜM 2 GENEL İDARE

a	Hava gemisinin sadece alet referanslarıyla kontrolü
b	Sürdürülen Rate 1 dönüşle tırmanma ve alçalma
c	Olağandışı durumlardan kurtarmalar
d	Sınırlı panel

BÖLÜM 3 YOL BOYU IFR USULLERİ

a	Önleme dahil izleme; örneğin, NDB, VOR, RNAV
b	Radyo 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 irtibatı - uyum, R/T usulleri

BÖLÜM 4 HASSAS YAKLAŞMA PROSEDÜRLERİ

a	Seyrüsefer yardımcılarının ayarlanması ve kontrol edilmesi, kolaylıkların saptanması
b	Variş usulleri, altimetre kontrolleri
c	Alçalma/yaklaşma/iniş kontrolleri dahil yaklaşma ve iniş brifingi
d (*)	Tutuş usulü
e	Yayınlanmış yaklaşma usulüne uygunluk

f	Yaklaşma zamanlaması
g	Sabit yaklaşma (irtifa, hız ve istikamet kontrolü)
h (+)	İnişten vazgeçme
i (+)	Pas geçme usulü / iniş
j	ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri

BÖLÜM 5 HASSAS OLMAYAN YAKLAŞMA PROSEDÜRLERİ

a	Seyrüsefer yardımcılarının ayarlanması ve kontrol edilmesi, kolaylıkların saptanması
b	Variş usulleri, altimetre ayarları
c	Alçalma/yaklaşma/iniş kontrolleri dahil yaklaşma ve iniş brifingi
d (*)	Tutuş usulü
e	Yayınlanmış yaklaşma usulüne ile uygunluk
f	Yaklaşma zamanlaması
g	Sabit yaklaşma (irtifa, hız ve istikamet kontrolü)
h (+)	İnişten vazgeçme
i (+)	Pas geçme usulü / iniş
j	ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri

BÖLÜM 6 – TEK MOTOR ÇALIŞMAZ HALDE UÇUŞ

Bu bölüm 1. ila 5. Bölümler ile birleştirilebilecektir. Bu test, aşağıdaki durumlarda, hava gemisinin kontrolüne, arızalı motorun saptanmasına, derhal yapılacak işlemlere, takip gerektiren işlemlere, kontrollere ve uçuş tutarlılığına ilişkin

a	Kalkış sonrası veya inişten vazgeçme sırasında benzetilmiş motor arızası
b	Tek motor gayrı faal durumda iken yaklaşma ve prosedürel pas geçme
c	Tek motor gayrı faal durumda iken yaklaşma ve inme ve pas geçme prosedürü
d	ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri

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

Ek 8

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

Kredi sadece, yetki sahibinin tek motorlu ve tek pilotlu çok motorlu uçaklar için IR imtiyazları temdit edildiğinde verilecektir.

IR içeren yeterlilik kontrolü yapıldığında ve yetki sahibi geçerli şekilde aşağıdakine sahip olduğunda: Kredi, aşağıdakine ilişkin yeterlilik kontrolünde IR için geçerlidir:

MP tip yetkisi	SE sınıf (*) ve
Yüksek performanslı kompleks uçak tip yetkisi	SE tip yetkisi (*), ve SP ME sınıf ve SP ME yüksek performanslı olmayan kompleks uçak tip yetkisi, sadece Appendix 9 ekinde öngörüldüğü şekilde tek pilotlu yüksek performanslı olmayan kompleks uçaklara yönelik yetenek testinin 3B bölümü için kredi (*)
SP ME yüksek performanslı olmayan kompleks uçak tip yetkisi, tek pilot olarak kullanılan	SP ME sınıf (*), ve SP ME yüksek performanslı olmayan kompleks uçak tip yetkisi, ve
SP ME yüksek performanslı olmayan kompleks uçak tip yetkisi, MP operasyonu ile kısıtlı (tahditli)	a. SP ME sınıf (*), ve b. SP ME yüksek performanslı olmayan kompleks uçak tip yetkisi (*), ve
SP ME sınıf yetkisi, tek pilot olarak kullanılan	SE sınıf ve tip yetkisi, ve SP ME sınıf, ve SP ME yüksek performanslı olmayan kompleks uçak tip yetkisi
SP ME sınıf yetkisi, MP operasyonu ile kısıtlı (tahditli)	SE sınıf ve tip yetkisi (*), ve SP ME sınıf (*), ve SP ME yüksek performanslı olmayan kompleks uçak tip yetkisi (*)
SP SE sınıf yetkisi	SE sınıf ve tip yetkisi
SP SE tip yetkisi	SE sınıf ve tip yetkisi

(*) Önceki 12 ay içerisinde, adayın tek pilotlu operasyonda SP sınıf veya tip uçakta en az üç IFR ayrılışı ve yaklaşması icra etmiş olması ya da çok motorlu yüksek performanslı olmayan kompleks olmayan uçaklar bağlamında tek pilotlu operasyonda sadece aletler referans alınarak uçurulan tek pilotlu yüksek performanslı olmayan kompleks olmayan uçaklarda yetenek testinin 6. bölümünü geçmiş olması koşuluyla.

B. Helikopterler

Kredi sadece, yetki sahibinin tek motorlu ve tek pilotlu tek motorlu helikopterler için IR imtiyazları temdit edildiğinde verilecektir.

IR içeren yeterlilik kontrolü yapıldığında ve yetki sahibi geçerli şekilde aşağıdakine sahip olduğunda:	Kredi, aşağıdakine ilişkin yeterlilik kontrolünde IR için geçerlidir:
MP tip yetkisi	SE tip yetkisi (*), ve SP ME tip yetkisi (*).
SP ME tip yetkisi, tek pilot olarak kullanılan	SE tip yetkisi, SP ME tip yetkisi.
SP ME tip yetkisi, MP operasyonu ile kısıtlı (tahditli)	SE tip yetkisi, (*) SP ME tip yetkisi.

* Önceki 12 ay içerisinde, tek pilotlu operasyonda SP tip helikopterde en az 3 IFR ayrılışı ve yaklaşmasının icra edilmiş olması koşuluyla.

Ek 9

MPL, ATPL tip ve sınıf yetkilerine yönelik yetenek testi ve yeterlilik kontrolü ile IE'ye yönelik yeterlilik kontrolü**A. Genel Hususlar**

1. Yetenek testine başvuran aday, yetenek testi için kullanılacak aynı sınıfta veya tipte hava aracında eğitim almış olacaktır.
2. İki denemede testin tüm bölümlerini geçemeyen adayların ilave eğitim almaları gerekmektedir.
3. Yetenek testine girilmesinde herhangi bir deneme sayısı sınırı bulunmamaktadır.

EĞİTİMİN, YETENEK TESTİNİN/YETERLİLİK KONTROLÜNÜN İÇERİĞİ

4. Part-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde aksi yönde bir hüküm bulunmadığı müddetçe, uçuş eğitimi müfredatı işbu Appendix hükümlerine uygun olacaktır. Müfredat, Part-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verileri doğrultusunda, benzer hava aracı tiplerindeki geçmiş tecrübeye kredi verilecek şekilde azaltılabilecektir.
5. ATPL tanzimine yönelik yetenek testleri hariç tutulmak kaydıyla, söz konusu tipe ilişkin olarak Part-21 uyarınca oluşturulan operasyonel uygunluk verilerinde öngörüldüğü taktirde, pilotun gerekli vasıflara sahip olduğu diğer tipler ve varyantlar için de geçerli olan yetenek testi konuları için kredi verilebilecektir.

TESTİN/KONTROLÜN İCRA EDİLMESİ

6. Kontrol pilotu, konu ile ilgili olarak, yetkili otorite tarafından geliştirilmiş ve onaylanmış benzetilmiş operasyonları içeren farklı yetenek testi ya da yeterlilik kontrolü senaryoları arasından seçim yapabilecektir. Mevcut bulunması halinde, işbu Bölümde öngörüldüğü şekilde, tam uçuş simülatörleri ve onaylanmış diğer eğitim yardımcı araçları kullanılacaktır.
7. Yeterlilik kontrolü sırasında kontrol pilotu sınıf ya da tip intibak yetkisi sahibinin yeterli düzeyde teorik bilgiye sahip olup olmadığını kontrol edecektir.
8. Adayın, kontrol pilotu tarafından yetersiz görülen sebeplerden dolayı yetenek testine son vermeyi seçmesi halinde, aday, yetenek testinin tümüne en baştan girecektir. Testin, kontrol pilotu tarafından yeterli görülen sebeplerden dolayı sonlandırılması halinde, başka bir uçuşta sadece tamamlanmamış bölümler test edilecektir.
9. Kontrol pilotunun takdirinde herhangi bir manevra ya da prosedür aday tarafından sadece bir defaya mahsus tekrar edilebilir. Kontrol pilotu, adayın uçuş becerisi sergilemesinin tam bir tekrar testini gerektirdiği uygun görmesi halinde, testi herhangi bir aşamada durdurabilecektir.
10. Testi/kontrolü tek pilot koşullarında aldığı durumlarda, adayın, hava aracını, sorumlu pilot veya ikinci pilot işlevlerinin icra edilebildiği bir pozisyonda uçurması ve testi başka bir ekip üyesi yokmuş gibi icra etmesi gerekecektir. Uçuşa ilişkin sorumluluk ulusal düzenlemeler gereğince tahsis edilecektir.
11. Teste ilişkin uçuş öncesi hazırlıkları sırasında adayın güç ayarlarını ve hızları belirlemesi gerekmektedir. Radyo kolaylıklarının belirlenmesi dahil olmak üzere, aday, kontrol pilotuna icra edilen kontrolleri ve görevleri belirtecektir. Kontroller, testin yapıldığı uçağa ait kontrol listesi ve duruma uygun olduğu taktirde MCC konsepti doğrultusunda tamamlanacaktır. Kalkışa, yaklaşmaya ve inişe ilişkin performans verileri aday tarafından, kullanılan hava aracının işletme el kitabına veya uçuş el kitabına uygun olarak hesaplanacaktır. Karar yüksekliği/irtifası, minimum alçalma yüksekliği/irtifası ve pas geçme noktası ile ilgili olarak kontrol pilotu ile mutabakata varılacaktır.
12. Emniyet bakımından ve diğer trafikte kabul edilemez gecikmeye sebebiyet vermekten kaçınmak için müdahalenin gerekli olduğu durumlar haricinde, kontrol pilotu hava aracının operasyonunda rol almayacaktır. **ÇOK PİLOTLU ÇOK PİLOTLU OPERASYONLARDA İŞLETİLDİĞİ DURUMLARDA HAVA ARACI TİP İNTİBAK YETKİSİ, TEK PİLOTLU UÇAK TİP İNTİBAK YETKİSİ VE MPL VE ATPL YETENEK TESTİNE/YETERLİLİK KONTROLÜNE ÖZGÜ GEREKLİLİKLER**
13. Çok pilotlu operasyonlarda işletildiği durumlarda tek pilotlu hava aracı ve tek pilotlu uçak yetenek testlerinin çoklu ekip ortamında icra edilmesi gerekmektedir. Diğer bir aday ya da tip yetkisine ve yeterli vasıflara sahip başka bir pilot, ikinci pilot olarak görev yapabilir. Bir hava aracı kullanılıyor ise ikinci pilotun kontrol pilotu veya öğretmen olması gerekmektedir.

14. Adayın, MCC uyarınca PF veya PNF olarak icra edilebilecek olan anormal ve acil durum prosedürleri hariç olmak üzere, yetenek testinin tüm bölümleri sırasında "uçan pilot" (PF) olarak görev yapması gerekmektedir. İlk defa çok pilotlu hava aracı tip yetkisi veya ATPL verilmesi için başvuran aday, "uçmayan pilot" (PNF) olarak görev yapma becerisini gösterecektir. Testteki tüm unsurların seçili koltuktan yapılabilmesi halinde, aday test için sol veya sağ koltukta oturmayı seçebilecektir.
15. Aşağıdaki hususlar, PF ya da PNF olmasına bakılmaksızın, ATPL ya da çok pilotlu hava aracı veya tek pilotlu bir uçakta çok pilotlu operasyonlar için tip yetkisi başvurusunda bulunan adayların sorumlu pilot görevine terfi için yapılan uçuş testinde kontrol pilotu tarafından özellikle kontrol edilecektir:
 - (a) uçuş ekibi işbirliği idaresi;
 - (b) Uygun gözetim ile hava aracı operasyonunun genel kontrolünün sürdürülmesi ve
 - (c) Operasyonun durumuna ilişkin emniyet hususları ve ilgili kurallara göre acil durumları da içerecek şekilde önceliklerin belirlenmesi ve karar verilmesi.
16. IR yetkisi dahil edildiği taktirde, 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 intibak eğitim kursu hava aracında 2 saatten az uçuş eğitimini içerirse, yetenek testi sadece bir FFS'de simülatör gerçekleştirilebilecek ve uçaktaki uçuş eğitiminden önce tamamlanabilecektir. . Bu durumda, hava aracındaki uçuş eğitimini içeren tip intibak eğitim kursu tamamlama sertifikası yeni tip yetkisi adayın lisansına işlenmeden önce yetkili otoriteye gönderilecektir.

B. Uçak kategorisine özgü gereklilikler

GEÇME NOTLARI

1. Tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar dışındaki tek pilotlu uçaklar bağlamında, adayın yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün tüm bölümlerinden başarıyla geçmesi gerekmektedir. Bölümlerdeki herhangi bir unsurdan başarısız olunması halinde o bölümden başarısız olunacaktır. Birden fazla bölümden başarısız olunması durumunda, adayın testin veya kontrolün tümüne tekrar girmesi gerekecektir. Sadece bir bölümden başarısız olan adaylar, başarısız olunan bölümü tekrar alacaklardır. Bir önceki denemede geçilen bölümler dahil olmak üzere, tekrar girilen testin veya kontrolün herhangi bir bölümden başarısız olunması halinde, adayın testin veya kontrolün tümüne tekrar girmesi gerekecektir. Tek pilotlu çok motorlu uçaklar için ilgili testin veya kontrolün, asimetrik uçuş ile ilgili 6. bölümünün başarıyla geçilmesi gerekmektedir.
2. Çok pilotlu ve tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar bağlamında, adayın yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün tüm bölümlerinden başarıyla geçmesi gerekmektedir. Beşten fazla unsurdan başarısız olunması durumunda, adayın testin veya kontrolün tümüne tekrar girmesi gerekecektir. Beş veya beşin altında unsurdan başarısız olan aday, başarısız olunan unsurları tekrar alacaktır. Bir önceki denemede geçilen unsurlar dahil olmak üzere, tekrar girilen testin veya kontrolün herhangi bir unsurundan başarısız olunması halinde, adayın testin veya kontrolün tümüne tekrar girmesi gerekecektir. 6.Bölüm, ATPL veya MPL yetenek testinin bir parçası değildir. Adayın sadece 6.Bölümden geçmemesi veya 6.Bölümü almaması halinde, tip yetkisi Cat II veya III imtiyazları olmadan tanzim edilecektir. Tip yetkisi imtiyazlarının kapsamının CAT II'yi veya CAT III'ü içerecek şekilde genişletilebilmesi için adayın ilgili hava aracı tipinde 6. bölümü başarıyla geçmesi gerekmektedir.

UÇUŞ TESTİ TOLERANSI

3. Aday, aşağıdaki becerileri sergileyecektir:
 - (a) uçağı, limitleri dahilinde kullanmak;
 - (b) tüm manevraları düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;
 - (c) iyi muhakeme ve havacılık tatbik etmek;
 - (d) havacılık bilgisini uygulamak ve
 - (e) uçağın kontrolünü daima, bir usulün veya manevranın başarılı sonuç vermesini sağlayacak şekilde idame ettirmek.
 - (f) Tatbiki mümkün hallerde, uçuş ekibi koordinasyonu ve sağlık açısından zayıf düşülmesi durumunda uygulanacak prosedürleri anlamak ve uygulamak ve
 - (g) Tatbiki mümkün hallerde, diğer uçuş ekibi üyeleri ile etkin biçimde haberleşmek.

4. Türbülanslı koşulların ve kullanılan uçağın sevk ve idare niteliklerinin ve performansının hesaba alınmasını sağlayacak şekilde düzeltmeye tabi olmak kaydıyla, aşağıda belirtilen limitler uygulanacaktır.

Yükseklik

Genel olarak	± 100 feet
Karar yüksekliğinde pas geçmeyi (go-around) başlatmak	± 50 feet/0 feet
Minimum alçalma yüksekliği/irtifası	+ 50 feet/- 0 feet

Takip

Radyo yardımcıları üzerinden	$\pm 5^\circ$
Hassas yaklaşma süzölüş hattı ve istikametinde yarım derece sapma	

İstikamet

Tüm motorlar çalışırken	$\pm 5^\circ$
Benzetilmiş motor arızası ile	$\pm 10^\circ$

Hız

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

EĞİTİMİN/YETENEK TESTİNİN/YETERLİLİK KONTROLÜNÜN İÇERİĞİ

5. yüksek performanslı kompleks uçaklar dışındaki tek pilotlu uçaklar:

- (a) Aşağıdaki semboller aşağıdaki anlamlara sahiptir:
P = Sorumlu Pilot veya İkinci Pilot ve Uçan Pilot (PF) ve Uçmayan Pilot (PNF) olarak eğitilen pilot
X= Mevcut olması halinde bu egzersiz için uçuş simülatörü kullanılacaktır, aksi taktirde manevra veya prosedür (usul) için uygun olan bir uçak kullanılacaktır.
P# = Eğitim, gözetim altında uçak kontrolü ile tamamlanacaktır.
- (b) Pratik 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:
A = Uçak
FFS = Tam uçuş simülatörü
FTD= Uçuş Eğitim Cihazı (ME sınıf yetkisi için FNPT II dahil)
- (c) Bölüm 3B ve çok motor için Bölüm 6'daki yıldızlı (*) unsurlar, aletli uçuş yetkisi temdidinin/yenilemesinin yetenek testine veya yeterlilik testine dahil edilmesi halinde sadece aletlere referans ile uçulacaktır. Yıldızlı (*) işaretlerin yetenek testi veya yeterlilik kontrolü sırasında sadece aletlere referans ile uçulmaması halinde ve aletli uçuş yetkisi (IR) imtiyazları kredilendirilmediğinde, tip/sınıf yetkisi sadece VRF ile kısıtlı (tahditli) olacaktır.
- (d) Bölüm 3A sadece VRF ile kısıtlı (tahditli) bir tip veya çok motorlu sınıf yetkisini temdit etmek için, önceki 12 ay içerisinde 10 hat sektörlük gerekli tecrübenin tamamlanmamış olduğu durumlarda doldurulacaktır. Bölüm 3B'nin doldurulması halinde Bölüm 3A'ya gerek bulunmamaktadır.
- (e) Yetenek testi veya yeterlilik kontrolü sütununda "M" harfinin olması, zorunlu egzersizleri veya birden fazla egzersizin bulunduğunu gösterecektir.

- (f) Onaylı tip veya sınıf yetkisi kursunun parçasını teşkil etmeleri halinde, tip veya çok motorlu sınıf yetkilerine yönelik pratik eğitim için FFS veya FNPT II kullanılacaktır. Kursun onaylanması için aşağıdaki hususlar geçerli olacaktır:
- (i) uçuş simülatörünün veya FNPTII'nin Part-OR içerisinde belirtilen özellikleri;
 - (ii) öğretmenlerin vasıfları;
 - (iii) kursta sunulan uçuş simülatörü veya FNPT II eğitimi miktarı; ve
 - (iv) eğitime tabi tutulan pilotun vasıfları ve daha önceki tecrübesi.
- (g) Çok pilotlu operasyonlarda bir yetenek testinin ya da yeterlilik kontrolünün icra edildiği durumlarda, tip yetkisi çok pilotlu operasyonlar ile sınırlandırılacaktır.

YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR DIŞINDAKİ TEK PİLOTLU UÇAKLAR:	UYGULAMALI EĞİTİM				SINIF YA DA TİP İNTİBAK YETKİSİNE YÖNELİK YETENEK TESTİ/YETERLİLİK KONTROLÜ	
	Manevralar/Usuller			Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	FTD	FFS	A		FFS A	
BÖLÜM 1						
1. Ayrılış 1.1. Aşağıdakileri içeren uçuş öncesi hazırlıkları: Dokümantasyon Ağırlık ve Denge Hava brifingi NOTAM						
1.2. Motor çalıştırma öncesi kontrolleri						
1.2.1. Harici	P#		P			
1.2.2. İç			P		M	
1.3. Motor çalıştırma: Normal Arızalar	P				M	
1.4. Taksi yapma		P			M	
1.5. Ayrılış (Hareket) öncesi kontrolleri: Motor çalıştırma (geçerli olması halinde)	P				M	
1.6. Kalkış usulü Uçuş El kitabı flap ayarları ile normal Yan rüzgar (koşulların uygun olması halinde)		P				
1.7. Tırmanma: V _x /V _y İstikametlere dönüşler Düz uçuşa geçiş		P			M	

YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR DIŞINDAKİ TEK PİLOTLU UÇAKLAR:	UYGULAMALI EĞİTİM				SINIF YA DA TİP İNTİBAK YETKİSİNE YÖNELİK YETENEK TESTİ/YETERLİLİK KONTROLÜ		
	Manevralar/Usuller	FTD	FFS	A	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol Edildi FFS A	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
1.8. ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri							
BÖLÜM 2							
2. Havadaki Çalışmalar (VMC)							
2.1. Flaplı ve flapsız kritik düşük hız dahil olmak üzere muhtelif hızlarda düz uçuş ve yatay uçuş (tatbiki mümkün olduğunda VMCA'ya yaklaşma dahil)		P					
2.2. Dik dönüşler (360o sola ve sağ 45o yatışta)		P				M	
2.3. Stall'ler ve kurtarma: (i) Tam stall (ii) Yaklaşma konfigürasyonu ve güçle yatışla alçalma dönüşünde stall'a yaklaşma (iii) İniş konfigürasyonunda ve güçle stall'a yaklaşma (iv) Stall'a yaklaşma, kalkış flap açık halde ve tırmanma gücüyle tırmanma dönüşü (sadece tek motor uçak)		P				M	
2.4. Otomatik pilot ve uçuş yönlendiricisi kullanarak idare (Bölüm 3'de icra edilebilecektir) tatbiki mümkün ise.		P				M	
2.5. ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri							
BÖLÜM 3A							
3A. Yol boyu usulleri VFR (Bakınız B.5(c) ve (d)) 3A.1. Uçuş planı, parakete rota hesabı ve harita okuma							

YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR DIŞINDAKİ TEK PİLOTLU UÇAKLAR:	UYGULAMALI EĞİTİM				SINIF YA DA TİP İNTİBAK YETKİSİNE YÖNELİK YETENEK TESTİ/YETERLİLİK KONTROLÜ	
				Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol Edildi FFS A	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
Manevralar/Usuller	FTD	FFS	A			
3A.2. İrtifan, istikamet ve hızın idaresi						
3A.3. Oryantasyon, zamanlama ve ETA revizyonu						
3A.4. Radyo seyrüsefer yardımcılarının kullanımı (geçerli olması halinde)						
3A.5. Uçuş idaresi (uçuş logu, yakıt, sistemler ve buzlanma dahil rutin kontroller)						
3A.6. ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri						
BÖLÜM 3B						
3B. Aletli Uçuş						
3B.1.* Ayrılış IFR		P			M	
3B.2.* Yol boyu IFR		P			M	
3B.3.* Tutuş usulleri		P			M	
3B.4.* 200 ft (60 m)'lik DH/A'ya ILS veya usul minimasına (süzölüş eğimi kesişmesi için otomatik pilot kullanılabilir)		P			M	
3B.5.* MDH/A ve MAP'a hassas olmayan yaklaşma		P			M	
3B.6.* Pusula ve irtifa göstergesinin benzetilmiş arızalarını içeren uçuş egzersizleri: Rate 1 dönüşler Olağandışı durumlardan kurtarmalar	P				M	
3B.7.* Yer saptayıcının veya süzölüş hattının arızalanması	P					
3B.8* ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri						

YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR DIŞINDAKİ TEK PİLOTLU UÇAKLAR:	UYGULAMALI EĞİTİM				SINIF YA DA TİP İNTİBAK YETKİSİNE YÖNELİK YETENEK TESTİ/YETERLİLİK KONTROLÜ	
				Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol Edildi FFS A	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
Manevralar/Usuller	FTD	FFS	A			
Kasten boş bırakılmıştır						
KISIM 4						
4. Varış ve İnişler						
4,1. Hava meydanı varış usulü		P			M	
4,2. Normal iniş		P			M	
4,3. Flapsız iniş		P			M	
4,4. Yan rüzgar inişleri (uygun koşulların olması halinde)		P				
4,5. Pistin 2000 ft üzerine kadar ve üzerinden motor boşa olarak yaklaşma ve iniş (sadece tek motorlu uçak)		P				
4,6. Asgari irtifadan pas geçme		P			M	
4,7. Gece pas geçme ve iniş (tatbiki mümkün ise)	P					
4,8. ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri						
KISIM 5						
5. Anormal haller ve acil durum prosedürleri Bu bölüm 1. ila 4. Bölümler ile birleştirilebilecektir.						
5,1. Makul bir hızda kalkıştan vazgeçme		P			M	
5,2. Kalkış sonrasında benzetilmiş motor arızası (SADECE TEK MOTOR)			P		M	

YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR DIŞINDAKİ TEK PİLOTLU UÇAKLAR:	UYGULAMALI EĞİTİM				SINIF YA DA TİP İNTİBAK YETKİSİNE YÖNELİK YETENEK TESTİ/YETERLİLİK KONTROLÜ		
	Manevralar/Usuller	FTD	FFS	A	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol Edildi FFS A	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
5,4. Benzetilmiş acil durumlar: i. Uçuş sırasında yangın veya duman ii. Uygun olduğu şekilde sistem arızaları	P						
5,5. Motor durdurma ve yeniden çalıştırma (sadece ME yetenek testi)(hava aracında gerçekleştirilmesi halinde emniyetli bir irtifada)	P						
5,6. ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri							
KISIM 6							
6. Benzetilmiş asimetrik uçuş 6.1.* (Bu bölüm 1. ila 5. Bölümler ile birleştirilebilecektir 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 durmalı iniş	P					M	
6.4. ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri							

6. Çok pilotlu uçaklar ve tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar:
- (a) Aşağıdaki semboller aşağıdaki anlamlara sahiptir:
P= tip yetkisi tanzimi için Sorumlu Pilot veya İkinci Pilot ve Uçan Pilot (PF) ve Uçmayan Pilot (PNF) olarak eğitilen pilot
X= Mevcut olması halinde bu egzersiz için uçuş simülatörü kullanılacaktır, aksi taktirde manevra veya prosedür (usul) için uygun olan bir uçak kullanılacaktır.
P# = Eğitim, gözetim altında uçak kontrolü ile tamamlanacaktır.
- (b) Pratik 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:
A = Uçak
FFS = Tam uçuş simülatörü
FTD= Uçuş Eğitim Cihazı
OTD= Diğer Eğitim cihazları
- (c) Yıldız işaretli (*) konular sadece alet referansları kullanılarak uçulacaktır. Yetenek testi veya yeterlilik kontrolü sırasında bu koşulun karşılanmaması halinde, tip yetkisi sadece VFR ile kısıtlı (tahditli) olacaktır.
- (d) Yetenek testi/yeterlilik kontrolü sütununda "M" harfinin olması, zorunlu egzersizleri gösterecektir.
- (e) FFS'nin, onaylı bir tip-yetki eğitimi kursunun parçasını teşkil etmesi halinde, pratik eğitim için bir FFS kullanılacaktır. Kursun onaylanması için aşağıdaki hususlar geçerli olacaktır:
(i) FFS'nin veya FNPTII'nin özellikleri;
(ii) öğretmenlerin vasıfları;
(iii) kursta temin edilen uçuş simülatörü veya FNPT II eğitimi miktarı; ve
(iv) eğitime tabi tutulan pilotun vasıfları ve daha önceki tecrübesi.
- (f) Manevraların ve usullerin çok pilotlu operasyonlarda, çok pilotlu uçaklar ve tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar için MCC'yi de içermesi gerekmektedir.
- (g) Manevraların ve usullerin tek pilotlu operasyonlarda tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklarda tek pilot olarak görev yapmak suretiyle icra edilmesi gerekmektedir.
- (h) Tek pilotlu yüksek performanslı kompleks uçaklar bağlamında, çok pilotlu operasyonlarda bir yetenek testinin ya da yeterlilik kontrolünün icra edildiği durumlarda, tip yetkisi çok pilotlu operasyonlar ile sınırlandırılacaktır. Adayın tek pilot imtiyazlarına sahip olmak istemesi durumunda, ek olarak, 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5'de yer alan manevralar/usuller ile, 3.4 bölümünde yer alan manevralardan/prosedürlerden en az bir tanesinin tek pilot olarak tamamlanması gerekmektedir.
- (i) FCL.720(A)(e) doğrultusunda tanzim edilmiş tahditli bir tip yetkisi bağlamında, adayın tip yetkisine yönelik olarak, kalkış ve iniş aşamalarına ilişkin uygulamaları egzersizler dışında, diğer adaylarla aynı tip yetkisi gerekliliklerini karşılaması gerekmektedir.

ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM				ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Manevralar/Usuller					Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
KISIM 1							
1. Uçuş hazırlığı							
1.1. Performans hesaplaması	P						
1.2. Helikopterin dışının gözle incelenmesi, her bir unsurun ve inceleme amacının belirlenmesi.	P#			P			
1.3. Kokpit kontrolü		P					
1.4. Motorların çalıştırılması öncesinde kontrol listesi kullanımı, çalıştırma usulleri, radyo ve seyrüsefer ekipmanı kontrolü, seyrüsefer ve haberleşme frekanslarının seçilmesi ve ayarlanması	P					M	
1.5. Hava trafik kontrol veya öğretmenin talimatlarına uygun olarak taksi yapma			P				
1.6. Kalkış öncesi kontrolleri		P				M	
KISIM 2							
2. Kalkışlar							
2.1. Hızlandırılmış kalkış dahil olmak üzere, farklı flap ayarları ile normal kalkışlar			P				
2.2.* Aletli kalkış, rotasyon sırasında veya havalanmanın hemen sonrasında aletli uçuşa geçiş gereklidir							

ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM				ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Manevralar/Usuller					Eğitim tamamlandığında öğretmen'in parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
2.3. Yan rüzgar şartlarında kalkış			P				
2.4. Azami kalkış ağırlığında kalkış (gerçek veya benzetilmiş azami kalkış ağırlığı)			P				
2.5. Benzetilmiş motor arızası ile kalkışlar 2.5.1.* V2'ye ulaştıktan hemen sonra (nakliye kategorisi uçaklar olarak veya commuter kategorisi uçaklar sertifikalandırılmamış uçaklarda, motor arızası pist sonundan asgari 500 ft yüksekliğe varılmadan benzetilmeyecektir. Kalkış ağırlığı ve irtifada standart yoğunluk (yoğunluk yüksekliği) bakımından nakliye kategorisi uçak ile aynı performansa sahip olmayan uçaklarda öğretmen motor arızasını V2 'ye ulaşmadan hemen sonra benzetebilecektir.			P				
2.5.2* V1 ve V2 arasında motor arızası			P	X		M Sadece FFS	
2.6. V1'e ulaşmadan önce makul bir hızda kalkıştan vazgeçme			P	X		M	

ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM				ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Manevralar/Usuller	OTD	FTD	FFS	A	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol Edildi FFS A	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	KISIM 3						
3. Uçuş Manevraları ve Usulleri							
3.1. Spoyler ile ve spoylerler olmadan dönüşler			P				
3.2. Kritik Mach sayısına ulaştıktan sonra Tuck under ve Mach düzensiz osilasyonları ve uçanın diğer spesifik uçuş özellikleri (örneğin, Dutch Roll (tono'dan yunuslama hareketine geçiş)).			P	X Bu egzersiz için hava aracı kullanılamayacaktır.			
Aşağıdaki sistemlerin normal ve anormal çalışmaları:						M	Her ikisi de dahil olmak üzere 3.4.0 ila 3.4.14'den asgari 3 anormal zorunlu olarak seçilecektir.
3.4.0. Motor (gerekli olması halinde pervane)	P						
3.4.1. Basınçlandırma ve air conditioning (havalandırma)	P						
3.4.2. Pitot/statik sistem	P						
3.4.3. Yakıt sistemi	P						
3.4.4. Elektrik sistemi	P						

ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM				ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Manevralar/Usuller					Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.4.5. Hidrolik sistem	P						
3.4.6. Uçuş kumanda ve Trim sistemi	P						
3.4.7. Buzlanmayı önleme ve giderme sistemi, alev siperi (Glare shield) ısınması	P						
3.4.8. Otomatik Pilot/Uçuş yönlendiricisi	P					M (Sadece tek pilot)	
3.4.9. Stall uyarı cihazları veya stall önleme cihazları ve stabilite takviye cihazları	P						
3.4.10. Yere yakınlık uyarı sistemi, Hava radarı, radyo alimetre, transponder		P					
3.4.11. Radyolar, seyrüsefer ekipmanı, aletler, uçuş idare sistemi	P						
3.4.12. İniş takımı ve fren	P						
3.4.13. Slat ve flap sistemi	P						
3.4.14. Yardımcı güç ünitesi	P						
Kasten boş bırakılmıştır							
3,6 Anormal Haller ve Acil Durum Prosedürleri						M	Her ikisi de dahil olmak üzere 3.6.1 ila 3.6.9'dan asgari üç unsur zorunlu olarak seçilecektir.

ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM				ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Manevralar/Usuller	OTD	FTD	FFS	A	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
						FFS A	
3.6.1. Yangın tatbikatları, örneğin; Motor, APU, kabin, kargo kompartımanı, kokpit, kanat ve elektrik yangınları, tahliye dahil.		P					
3.6.2. Duman kontrolü ve giderme		P					
3.6.3. Motor arızaları, emniyetli bir irtifada motor durdurma ve yeniden başlatma		P					
3.6.4. Yakıt boşaltma (benzetilmiş)		P					
3.6.5. Kalkışta/inişte windshear			P	X		Sadece FFS	
3.6.6. Benzetilmiş kabin basıncı arızası/Acil durum alçalması			P				
3.6.7. Uçuş ekibi üyesinin inkapasite olması		P					
3.6.8. Uygun uçak Uçuş El Kitabında belirtilen diğer acil durum prosedürleri		P					
3.6.9. ACAS olayı	P			Bu egzersiz için hava aracı kullanılmayacaktır.		Sadece FFS	
3,7. 45° yatışla dik dönüşler, 180° ila 360 ° sola ve sağa		P					

ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM				ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Manevralar/Usuller					Eğitim tamamlandığında öğretmen'in parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.8. Kalkış konfigürasyonunda (flaplar kalkış pozisyonunda), seyir uçuşu konfigürasyonunda ve iniş konfigürasyonunda (flapler iniş pozisyonunda, iniş takımı açık halde) stall'un erken fark edilmesi ve stall tedbirleri (stall uyarı cihazının aktivasyonuna kadar).			P				
3.8.1. Tırmanma, seyir ve yaklaşma konfigürasyonunda tam stall'dan kurtarma veya stall uyarı cihazının aktivasyonu sonrasında tam kurtarma			P	X			
3.9. Aletli uçuş usulleri							
3.9.1.* Ayrılış (hareket) ve varış rotalarına ve ATC talimatlarına bağlılık		P				M	
3.9.2.* Tutuş usulleri		P					
3.9.3.* 60 m (200 ft) altında olmayan bir karar yüksekliğinde/irtifasında (DH) hassas yaklaşımlar							
3.9.3.1 * Manüel olarak (elle), uçuş yönlendiricisi olmadan			P			M (sadece yetenek testi)	
3.9.3.2 * Manüel olarak (elle), uçuş yönlendiricisi olmadan			P				
3.9.3.3.* otomatik pilotla			P				

ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM				ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Manevralar/Usuller					Eğitim tamamlandığında öğretmen parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
<p>3.9.3.4* elle, bir motor benzetilmiş çalışmaz halde; motor arızasının tekerlek koymaya kadar dış markeri (OM) geçmeden önce son yaklaşma sırasında veya tam pas geçme yaklaşım usulü genelinde benzetilmesi gerekmektedir.</p> <p>Nakliye kategorisi uçaklar (JAR/FAR 25) olarak veya commuter kategorisi uçaklar (SFAR 23) olarak sertifikalandırılmamış uçaklarda, benzetilmiş motor arızasıyla yaklaşma ve pas geçmenin sağlanması 3.9.4 kapsamında tanımlanan hassas olmayan yaklaşma ile bağlantılı olarak başlatılacaktır. Pas geçme, yayınlanmış mania klerans yüksekliğine/irtifasına (OCH/A) ulaşırken başlatılacak olmakla birlikte, pist eşik yükseliş açısının 500 ft üzerinde asgari alçalma yüksekliğine/irtifasına (MDH/A) ulaşmadan önce olacaktır Kalkış ağırlığı ve irtifada standart yoğunluk (yoğunluk yüksekliği) bakımından nakliye kategorisi uçak ile aynı performansa sahip olmayan uçaklarda öğretmen motor arızasını 3.9.3.4. gereğince benzetebilecektir.</p>			P			M	
3.9.4.* MDH/A'ya hassas olmayan yaklaşma			P*			M	

ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM				ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Manevralar/Usuller					Eğitim tamamlandığında öğretmen'in parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
<p>3.9.5. Aşağıdaki koşullar altında turlayarak yaklaşma:</p> <p>(a)* Benzetilmiş aletli uçuş koşullarında yerel aletli yaklaşma kolaylıkları gereğince söz konusu hava meydanındaki izin verilen asgari turlayarak yaklaşma irtifasına yaklaşma;</p> <p>Bunun ardından:</p> <p>(b) İzin verilen asgari turlayarak yaklaşma irtifasında, a) maddesinde kullanılan son yaklaşımdan en az 90o pist orta hattında başka bir piste turlayarak yaklaşma;</p> <p>Not: a) ve b) maddelerinin ATC sebeplerine bağlı olarak mümkün olmaması halinde, benzetilmiş düşük görüş paterni yapılabilecektir.</p>				P		M	
BÖLÜM 4							
4. Pas Geçme Usulleri							
4.1. Karar yüksekliğine varılması üzerine ILS yaklaşması sonrasında tüm motorlar çalışır* halde pas geçme (inişten vazgeçme).							

ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM				ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Manevralar/Usuller					Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
4.2. Diğer pas geçme usulleri			P*				
4.3.* DH, MDH veya MAPt'ye ulaşılmasına müteakiben aletli yaklaşma sonrasında benzetilmiş kritik motor arızası ile manüel olarak pas geçme (inişten vazgeçme).			P*			M	
4.4. Pist eşiğinin 15 m (50 ft) üstünde inişten vazgeçme ve pas geçme.							
KISIM 5							
5. İnişler			P				
5.1. DH'ye ulaşılması üzerine görerek uçuşa geçiş ile ILS yaklaşması sonrasında normal inişler*							
5.2. Herhangi bir trim dışı pozisyonda benzetilmiş yatay stabilizer sıkışması ile iniş			P		Bu egzersiz için hava aracı kullanılamayacaktır.		
5.3. Yan rüzgarda iniş (Tatbik edilebilmesi halinde, a/c (hava aracı)).			P				
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	

ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM				ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Manevralar/Usuller	OTD	FTD	FFS	A	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
						FFS A	
5.6. İki motor çalışmaz halde iniş: - 3 motorlu uçaklar: AFM verisi doğrultusunda tatbik edilebildiği sürece orta motor ve bir dış motor. - 4 motorlu uçaklar: bir taraftaki 2 motor			P	X			M Sadece FFS (sadece yetenek testi)
<i>Genel Açıklamalar:</i> En az 200 ft (60 m)'lik bir karar yüksekliğine aletli yaklaşımlar için tip yetkisinin kapsamının genişletilmesine ilişkin özel gereklilikler, yani Cat II/III operasyonları.							
BÖLÜM 6							
En az 60 m (200 ft)'lik bir karar yüksekliğine aletli yaklaşımlara ilişkin tip yetkisine ilişkin ilave yetkilendirme (CAT II/III) Aşağıdaki manevralar ve usuller, en az 60 m (200 ft)'lik bir DH'ye aletli yaklaşımlara izin verilmesine yönelik asgari eğitim gereklilikleridir. Aşağıdaki aletli yaklaşımlar ve pas geçme usulleri sırasında en az 60 m (200 ft)'lik DH'ye aletli yaklaşımların tip sertifikasyonu için gerekli görüle tüm uçak ekipmanları kullanılacaktır.							
6.1.* Asgari yetkilendirilmiş RVR'de kalkıştan vazgeçme.			P*	X Bu egzersiz için hava aracı kullanılamayacaktır.		M*	

ÇOK PİLOTLU UÇAKLAR VE TEK PİLOTLU YÜKSEK PERFORMANSLI KOMPLEKS UÇAKLAR		UYGULAMALI EĞİTİM				ATPL/MPL/TİP YETKİSİ YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Manevralar/Usuller					Eğitim tamamlandığında öğretmen parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
6.2.* ILS yaklaşmaları: Benzetilmiş aletli uçuş koşullarında, uçuş yönlendirme sistemi kullanılarak geçerli DH'ye alçalma. Standart ekip koordinasyonu prosedürleri (görev paylaşımı, çağırma prosedürleri, karşılıklı gözetim, bilgi alışverişi ve destek) gözlemlenecektir.			P			M	
6.3.* Pas geçme DH'ye ulaşılması üzerine 6.2'de belirtilen yaklaşmalar sonrasında. Bu eğitim ayrıca, (benzetilmiş) yetersiz RVR, windshear, başarılı bir yaklaşma için yaklaşma limitlerini aşan uçak sapması ve DH'ye ulaşılması öncesinde yer/hava ekipmanı arızası, benzetilmiş uçak(hava) ekipmanı arızasıyla pas geçme (inişten vazgeçme) konularını da içerecektir.			P			M*	
6.4.* İniş (İnişler) Aletli yaklaşma sonrasında DH'de belirlenen görsel referans kullanılarak. Spesifik uçuş yönlendirme sistemine bağlı olarak otomatik iniş yapılacaktır.			P			M	
<i>Not: CAT II/III operasyonları ilgili hava operasyonları gerekliliklerine uygun bir şekilde icra edilecektir. .</i>							

7. Sınıf yetkileri - deniz

Bölüm 6 sadece VRF ile kısıtlı (tahditli) bir tip veya çok motorlu sınıf yetkisini temdit etmek için, önceki 12 ay içerisinde 10 hat sektörlük gerekli tecrübenin tamamlanmamış olduğu durumlarda doldurulacaktır.

SINIF YETKİSİ DENİZ	UYGULAMALI EĞİTİM	
Manevralar/Usuller	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
BÖLÜM 1		
1. Ayrılış		
1.1. Aşağıdakileri içeren uçuş öncesi hazırlıkları: Dokümantasyon Ağırlık ve Denge Hava brifingi 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 (Hareket) öncesi kontrolleri: Motor çalıştırma (Tatbikinin mümkün olması halinde)		
1.9. Kalkış usulü Uçuş El kitabı flap ayarları ile normal Yan rüzgar (koşulların uygun olması halinde)		
1.10. Tırmanma İstikametlere dönüşler Düz uçuşa geçiş		
1.11. ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri		
BÖLÜM 2		
2. Havadaki çalışmalar (VFR)		
2.1. Flaplı ve flapsız kritik düşük hız dahil olmak üzere muhtelif hızlarda düz uçuş ve yatay uçuş (tatbiki mümkün olduğunda VMCA'ya yaklaşma dahil)		

SINIF YETKİSİ DENİZ	UYGULAMALI EĞİTİM	
Manevralar/Usuller	Eğitim tamamlandığında öğretmen parafı	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
2.2. Dik dönüşler (360o sola ve sağ 45o yatışta)		
2.3. Stall'ler ve kurtarma: (i) Tam stall (ii) Yaklaşma konfigürasyonu ve güçle yatışla alçalma dönüşünde stall'a yaklaşma (iii) İniş konfigürasyonunda ve güçle stall'a yaklaşma (iv) Stall'a yaklaşma, kalkış flap açık halde ve tırmanma gücüyle tırmanma dönüşü (sadece tek motor uçak)		
2.4. ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri		
BÖLÜM 3		
3. Yol boyu usulleri VFR		
3.1. Uçuş planı, parakete rota hesabı ve harita okuma		
3.2. İrtifak, istikamet ve hızın idaresi		
3.3. Oryantasyon, zamanlama ve ETA revizyonu		
3.4. Radyo seyrüsefer yardımcılarının kullanımı (geçerli olması halinde)		
3.5. Uçuş idaresi (uçuş logu, yakıt, sistemler ve buzlanma dahil rutin kontroller)		
3.6. ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri		
BÖLÜM 4		
4. Varış ve İnişler		
4.1. Hava meydanı varış usulü (sadece deniz uçakları)		
4.2. Normal iniş		
4.3. Flapsız iniş		
4.4. Yan rüzgar inişleri (uygun koşulların olması halinde)		
4.5. Su seviyesinin 2000 ft üzerine kadar ve üzerinden motor boşa olarak yaklaşma ve iniş (sadece tek motorlu uçak)		

SINIF YETKİSİ DENİZ	UYGULAMALI EĞİTİM	
Manevralar/Usuller	Eğitim tamamlandığında öğretmen parafı	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
4.6. Asgari irtifadan pas geçme		
4.7. Durgun suya iniş Dalgalı suya iniş		
4.8. ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri		
KISIM 5		
5. Anormal haller ve acil durum prosedürleri Bu bölüm 1. ila 4. Bölümler ile birleştirilebilecektir.		
5.1. Makul bir hızda kalkıştan vazgeçme		
5.2. Kalkış sonrasında benzetilmiş motor arızası (sadece tek motorlu uçaklar)		
5.3. Güç olmadan benzetilmiş zorunlu iniş (sadece tek motorlu uçaklar)		
5.4. Benzetilmiş acil durumlar: i. Uçuş sırasında yangın veya duman ii. Uygun olduğu şekilde sistem arızaları		
5.5. ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri		
KISIM 6		
6. Benzetilmiş asimetrik uçuş Bu bölüm 1. ila 5. Bölümler ile birleştirilebilecektir.		
6.1. Kalkış sırasında benzetilmiş motor arızası (FFS veya FNPT II'de gerçekleştirilmediği sürece emniyetli bir irtifada)		
6.2. Motor durdurma ve yeniden çalıştırma (sadece ME yetenek testi)		
6.3. Asimetrik yaklaşma ve pas geçme		
6.4. Asimetrik yaklaşma ve tam durmalı iniş		
6.5. ATC irtibatı - uyum, R/T usulleri		

C. Helikopter kategorisine özgü gereklilikler

1. Tip yetkilerine ve ATPL'ye yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri bağlamında, adayın yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün 1 ila 4. bölümleri ile 6. bölümünden başarıyla geçmesi gerekmektedir. Beşten fazla konuda başarısız olunması durumunda, adayın testin veya kontrolün tümüne tekrar girmesi gerekecektir. 5'in altında konudan başarısız olan adaylar, başarısız olunan konuları tekrar alacaklardır. 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.
2. IR yeterlilik kontrolü bağlamında adayın yeterlilik kontrolünün 5. bölümünü başarıyla geçmesi gerekmektedir. Üçten fazla konuda başarısız olunması durumunda, adayın 5. bölümün tümüne tekrar girmesi gerekecektir. En fazla üç konuda başarısız olan aday, başarısız olunan konuları tekrar alacaktır. Tekrar girilen kontrolün herhangi bir unsurundan başarısız olunması veya 5. bölümün daha önceden geçilen unsurlardan herhangi birinden başarısız olunması halinde adayın tüm kontrole tekrar girmesi gerekecektir.

UÇUŞ TESTİ TOLERANSI

3. Aday, aşağıdaki becerileri sergileyecektir:

- (a) helikopteri, limitleri dahilinde kullanmak;
- (b) tüm manevraları düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;
- (c) iyi muhakeme ve havacılık tatbik etmek;
- (d) havacılık bilgisini uygulamak ve
- (e) helikopterin kontrolünü daima, bir usulün veya manevranın başarılı sonucundan asla şüphe duyulmayacak bir şekilde idame ettirmek.
- (f) Tatbiki mümkün hallerde, uçuş ekibi koordinasyonu ve sağlık açısından zayıf düşülmesi durumunda uygulanacak prosedürleri anlamak ve uygulamak ve
- (g) Tatbiki mümkün hallerde, diğer uçuş ekibi üyeleri ile etkin biçimde haberleşmek.

4. Türbülanslı koşulların ve kullanılan uçağın sevk ve idare niteliklerinin ve performansının hesaba alınmasını sağlayacak şekilde düzeltmeye tabi olmak kaydıyla, aşağıda belirtilen limitler uygulanacaktır.

- (a) IFR uçuş limitleri;

Yükseklik:

Genel olarak	± 100 feet
Karar irtifasında/yüksekliğinde pas geçmeyi (go-around) başlatmak	± 50 feet/-0 feet
Minimum alçalma yüksekliği/irtifası	+ 50 feet/- 0 feet

Takip

Radyo yardımcıları üzerinden	± 5°
------------------------------	------

Hassas yaklaşma süzülüş hattı ve istikametinde yarım derece sapma

İstikamet	
Normal operasyonlar	$\pm 5^\circ$
anormal operasyonlar/acil durumlar	$\pm 10^\circ$
Hız:	
Genel olarak	± 10 knot
Benzetilmiş motor arızası sırasında	+ 10 knot/- -5 knot
(b) VFR uçuş limitleri	
Yükseklik:	
Genel olarak	± 100 feet
İstikamet:	
Normal operasyonlar	$\pm 5^\circ$
Anormal operasyonlar/acil durumlar	$\pm 10^\circ$
Hız:	
Genel olarak	± 10 knot
Benzetilmiş motor arızası sırasında	+ 10 knot/- 5 knot
Ground drift:	
T.O.hover I.G.E.	± 3 feet
İniş ± 2 feet (arkaya(geriye) veya yanal 0 feet uçuşla)	

EĞİTİMİN/YETENEK TESTİNİN/YETERLİLİK KONTROLÜNÜN İÇERİĞİ

GENEL

- Aşağıdaki semboller aşağıdaki anlamlara sahiptir:
P = SPH tip yetkisi tanzimi için sorumlu pilot olarak eğitilen pilot veya MPH tip yetkisi için sorumlu pilot veya ikinci pilot ve Uçan Pilot (PF) ve Uçmayan Pilot (PNF) olarak eğitilen pilot
- Pratik 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
- 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.
- 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.
- Yetenek testi/yeterlilik kontrolü sütununda "M" harfinin olması, zorunlu egzersizleri gösterecektir.
- FSTD'nin, tip-yetki eğitimi kursunun parçasını teşkil etmesi halinde, pratik eğitim için bir FSTD kullanılacaktır.

Kurs için aşağıdaki hususlar geçerli olacaktır:

- uçuş simülatörünün veya FNPTII'nin Part-OR içerisinde belirtilen özellikleri;
- öğretmenin veya kontrol pilotunun vasıfları;
- kursta sunulan FSTD eğitimi miktarı;
- eğitime tabi tutulan pilotun vasıfları ve benzer tipler üzerinde daha önceki tecrübesi.

(iv) yeni tip yetkisinin tanzimi sonrasında temin edilen gözetim altında uçuş tecrübesi miktarı.

11. Çok pilotlu helikopter tip yetkisine ve ATPL(H) tanzimine yönelik yetenek testine başvuran adaylar sadece 1. ila 4. Bölümleri ve geçerli olması halinde 6.Bölümü alacaklardır.
12. Çok pilotlu helikopter tip yetkisi temdidü veya yenilemesi için yeterlilik kontrolüne başvuran adaylar sadece 1. ila 4. Bölümleri ve geçerli olması halinde 6.Bölümü alacaklardır.

TEK/ÇOK PİLOTLU HELİKOPTERLER	UYGULAMALI EĞİTİM				YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
	FTD	FFS	H	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol Edildi FFS H	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
BÖLÜM 1 Uçuş Öncesi Hazırlıkları ve Kontrolleri						
1.1. Helikopterin dışının gözle incelenmesi, her bir unsurun ve inceleme amacının belirlenmesi.			P		M (helikopterde icra edilmesi halinde)	
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 taksi yapma/havada taksileme		P			M	
1.5. Kalkış öncesi prosedürleri ve kontrolleri	P				M	
BÖLÜM 2 Uçuş Manevraları ve Usulleri						
2.1. Kalkışlar (çeşitli profiller)		P			M	
2.2. Eğimli zeminde ve yan rügarda kalkışlar ve inişler		P				
2.3. Azami kalkış ağırlığında kalkış (gerçek veya benzetilmiş azami kalkış ağırlığı)	P					
2.4. TDP'ye veya DPATO'yq ulaşmadan hemen önce benzetilmiş motor arızası ile kalkış		P			M	
2.4.1. TDP'ye veya DPATO'yq ulaştıktan hemen sonra benzetilmiş motor arızası ile kalkış		P			M	
2.5. Belirtilmiş istikametlere tırmanış ve alçalma dönüşleri	P				M	

TEK/ÇOK PİLOTLU HELİKOPTERLER	UYGULAMALI EĞİTİM				YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
	FTD	FFS	H	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol Edildi FFS H	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
Manevralar/Usuller						
2.5.1. 30 derecelik yatışlarda dönüşler, sola ve sağa 180 derece ila 360 derece, sadece aletler referans alınarak	P				M	
2.6. Otorotatif alçalma	P				M	
2.6.1. Otorotatif iniş (sadece SEH) veya güç 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	
BÖLÜM 3 Aşağıdaki sistem ve prosedürlerin normal ve anormal hallerde kullanımı:						
3. Aşağıdaki sistem ve prosedürlerin normal ve anormal hallerde kullanımı:					M	Bu bölümden asgari 3 unsur zorunlu olarak seçilecektir
3.1. Motor	P					
3.2. Air conditioning (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 kontrol ve Trim sistemi	P					
3.8. Buzlanmayı önleyici ve buzlanmayı giderici sistemler:	P					
3.9. Otomatik Pilot/Uçuş yönlendiricisi	P					
3.10. Stabilite takviye cihazları	P					

TEK/ÇOK PİLOTLU HELİKOPTERLER	UYGULAMALI EĞİTİM				YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
	FTD	FFS	H	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol Edildi FFS H	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
Manevralar/Usuller						
3.11. Hava radarı, radyo altimetre, transponder	P					
3.12. Saha Seyrüsefer Sistemi	P					
3.13. İniş takımı sistemi	P					
3.14. Yardımcı güç ünitesi	P					
3.15. Radyo, seyrüsefer ekipmanı, aletler, uçuş idare sistemi	P					
BÖLÜM 4 Anormal Haller ve Acil Durum Prosedürleri						
4. Anormal haller ve acil durum prosedürleri					M	Bu bölümden asgari 3 unsur zorunlu olarak seçilecektir
4.1. Yangın tatbikatları (tatbik edilebilmesi halinde tahliye dahil)	P					
4.2. Duman kontrolü ve giderme	P					
4.3. Motor arızaları, emniyetli bir irtifada motor durdurma ve yeniden başlatma	P					
4.4. Yakıt boşaltma (benzetilmiş)	P					
4.5. Kuyruk rotoru kumanda arızası (tatbik edilebilmesi halinde)	P					
4.5.1. Kuyruk rotoru kaybı (tatbik edilebilmesi halinde)	P		Bu egzersiz için helikopter kullanılmayacaktır.			
4.6. Uçuş ekibi üyesinin inkapasite olması - sadece MPH	P					
4.7. Aktarım arızaları	P					
4.8. Uygun Uçuş El Kitabında belirtilen diğer acil durum prosedürleri	P					

TEK/ÇOK PİLOTLU HELİKOPTERLER	UYGULAMALI EĞİTİM				YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
	FTD	FFS	H	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol Edildi FFS H	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
BÖLÜM 5 Aletli Uçuş Usulleri (IMC 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 (Hareket) sırasında benzetilmiş motor arızası	P*				M*	
5.2. Ayrılış (hareket) ve varış rotalarına ve ATC talimatlarına bağlılık	P*				M*	
5.3. Tutuş usulleri	P*					
5.4. CAT 1 karar yüksekliğine ILS yaklaşmaları	P*					
5.4.1. Elle, uçuş yönlendiricisi olmadan	P*				M*	
5.4.2. Uçuş idare cihazı ile veya uçuş idare cihazı olmadan manüel olarak hassas yaklaşma*	P*				M*	
5.4.3. Otomatik pilot bağlanmış olarak	P*					
5.4.4. Elle, benzetilmiş tek motor çalışmaz halde. (Motor arızasının tekerlek koymaya kadar dış markeri (OM) geçmeden önce son yaklaşma sırasında veya tam pas geçme yaklaşım usulü genelinde benzetilmesi gerekmektedir)	P*				M*	
5.5. Asgari alçalma irtifasına kadar hassas olmayan yaklaşma MDA/H	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 çalışmaz vaziyette pas geçme	P*				M*	

TEK/ÇOK PİLOTLU HELİKOPTERLER	UYGULAMALI EĞİTİM				YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
	FTD	FFS	H	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol Edildi FFS H	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
Manevralar/Usuller						
5.7. Güç kurtarma ile IMC otorotasyon	P*				M*	
5.8. Olağandışı durumlardan kurtarmalar	P*				M*	
BÖLÜM 6 Opsiyonel Ekipmanın Kullanımı						
6. Opsiyonel ekipmanın kullanımı	P					

D. Dikey kalkışlı hava aracı kategorisine özđü gereklilikler

- Dikey kalkışlı hava aracı tip yetkilerine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri bağlamında, adayın yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün 1 ila 5. bölümleri ile 6. bölümünden (tatbiki mümkün olduğu takdirde) başarıyla geçmesi gerekmektedir. Beşten fazla konuda başarısız olunması durumunda, adayın testin/kontrolün tümüne tekrar girmesi gerekecektir. 5'in altında konudan başarısız olan adaylar, başarısız olunan konuları tekrar alacaklardır. 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

- Aday, aşağıdaki becerileri sergileyecektir:
 - dikey kalkışlı hava aracını, limitleri dahilinde kullanmak;
 - tüm manevraları düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;
 - iyi muhakeme ve havacılık tatbik etmek;
 - havacılık bilgisini uygulamak ve
 - dikey kalkışlı hava aracının kontrolünü daima, bir usulün veya manevranın başarılı sonucundan asla şüphe duyulmayacak bir şekilde idame ettirmek.
 - Ekip koordinasyon ve kapasite prosedürlerini idrak ve tatbik etmek.
 - diğer uçuş ekibi üyeleri ile etkin biçimde haberleşmek.
- Türbülanslı koşulların ve kullanılan hava aracının sevk ve idare niteliklerinin ve performansının hesaba alınmasını sağlayacak şekilde düzeltmeye tabi olmak kaydıyla, aşağıda belirtilen limitler uygulanacaktır.
 - IFR uçuş limitleri;

Yükseklik:

Genel olarak	± 100 feet
Karar irtifasında/yüksekliğinde pas geçmeyi (go-around) başlatmak	± 50 feet/-0 feet
Minimum alçalma yüksekliği/irtifası	+ 50 feet/- 0 feet

Takip
Radyo yardımcıları üzerinden $\pm 5^\circ$
Hassas yaklaşma süzülüş hattı ve istikametinde yarım derece sapma

İstikamet:
Normal operasyonlar $\pm 5^\circ$
Anormal operasyonlar/acil durumlar $\pm 10^\circ$

Hız:
Genel olarak ± 10 knot
Benzetilmiş motor arızası sırasında $+ 10$ knot/ $- 5$ knot

(b) VFR uçuş limitleri

Yükseklik:
Genel olarak ± 100 feet

İstikamet:
Normal operasyonlar $\pm 5^\circ$
Anormal operasyonlar/acil durumlar $\pm 10^\circ$

Hız:
Genel olarak ± 10 knot
Benzetilmiş motor arızası sırasında $+ 10$ knot/ $- 5$ knot

Ground drift:
T.O.hover I.G.E. ± 3 feet
İniş ± 2 feet (arkaya(geriye) veya yanal 0 feet uçuşla)

EĞİTİMİN/YETENEK TESTİNİN/YETERLİLİK KONTROLÜNÜN İÇERİĞİ

4. Aşağıdaki semboller aşağıdaki anlamlara sahiptir:
P= tip yetkisi tanzimi için Sorumlu Pilot veya İkinci Pilot ve Uçan Pilot (PF) ve Uçmayan Pilot (PNF) olarak eğitilen 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
 - (a) Dikey kalkışlı hava aracı tip yetkisine yönelik yetenek testine başvuran adaylar sadece 1. ila 5. Bölümleri ve geçerli olması halinde 6.Bölümü alacaklardır.
 - (b) Dikey kalkışlı hava aracı tip yetkisi temdidi veya yenilemesi için yeterlilik kontrolüne başvuran adaylar 1. ila 5. Bölümleri ve geçerli olması halinde 6. ve/veya 7. Bölümü alacaklardır.
 - (c) Yıldız işaretli (*) konular sadece alet referansları kullanılarak uçulacaktır. Yetenek testi veya yeterlilik kontrolü sırasında bu koşulun karşılanmaması halinde, tip yetkisi sadece VFR ile kısıtlı (tahditli) olacaktır.

7. Yetenek testi/yeterlilik kontrolü sütununda "M" harfinin olması, zorunlu egzersizleri gösterecektir.
8. Uçuş Simülasyonu Eğitim Cihazlarının onaylı bir tip yetki eğitimi kursunun parçasını teşkil etmesi halinde, pratik eğitim için bir Uçuş Simülasyonu Eğitim Cihazı kullanılacaktır. Kursun onaylanması için aşağıdaki hususlar geçerli olacaktır:
- (a) uçuş simülasyonu eğitim cihazının Part-OR içerisinde belirtilen özellikleri;
- (b) öğretmenin vasıfları;

DİKEY KALKIŞLI HAVA ARACI KATEGORİSİ		UYGULAMALI EĞİTİM				YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Manevralar/Usuller					Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
BÖLÜM 1 Uçuş Öncesi Hazırlıkları ve Kontrolleri							
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 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 taksi yapma		P					
1.5. Güç kontrolü de dahil olmak üzere kalkış öncesi usuller	P					M	
BÖLÜM 2 Uçuş Manevraları ve Usulleri							
2. Normal VFR kalkış profilleri; Yan rüzgarlar da dahil olmak üzere pist operasyonları (STOL ve VTOL) Yükseltilmiş heliportlar Yer seviyesindeki heliportlar		P				M	
a. Azami kalkış ağırlığında kalkış (gerçek veya benzetilmiş azami kalkış ağırlığı)		P					

DİKEY KALKIŞLI HAVA ARACI KATEGORİSİ		UYGULAMALI EĞİTİM				YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Manevralar/Usuller					Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
i.	Kalkıştan Vaz Geçme (Rejected Take-Off): pist operasyonları sırasında yükseltilmiş heliport operasyonları sırasında yer seviyesindeki operasyonlar sırasında		P			M	
i.	Karar noktasını geçtikten sonra benzetilmiş motor arızası ile kalkış: Pist operasyonları sırasında Yükseltilmiş heliport operasyonları sırasında Yer seviyesindeki operasyonlar sırasında		P			M	
b.	Helikopter modunda yere doğru otorotatif alçalma (Bu egzersiz için hava aracı kullanılamayacaktır)	P				M Sadece FFS	
i.	Helikopter modunda yere doğru windmill alçalması (Bu egzersiz için hava aracı kullanılamayacaktır)		P			M Sadece FFS	
c.	Normal VFR iniş profilleri; pist operasyonları (STOL ve VTOL) yükseltilmiş heliportlar yer seviyesindeki heliportlar		P			M	
i.	Karar noktasına ulaştıktan sonra benzetilmiş motor arızası ile iniş: Pist operasyonları sırasında Yükseltilmiş heliport operasyonları sırasında Yer seviyesindeki operasyonlar sırasında						

DİKEY KALKIŞLI HAVA ARACI KATEGORİSİ		UYGULAMALI EĞİTİM				YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Manevralar/Usuller					Eğitim tamamlandığında öğretmen'in parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
d.	Karar noktası öncesinde benzetilmiş motor arızası sonrasında pas geçme veya iniş		P			M	
BÖLÜM 3 Aşağıdaki sistem ve prosedürlerin normal ve anormal hallerde kullanımı:							
3.	Aşağıdaki sistem ve prosedürlerin normal ve anormal hallerde kullanımı (bu egzersiz için yeterli vasıflara sahip olması koşuluyla bir FSTD'de icra edilebilecektir)					M	Bu bölümden asgari 3 unsur zorunlu olarak seçilecektir
3.1.	Motor	P					
3.2.	Basınçlandırma ve air conditioning (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, alev siperi (Glare shield) ısınması	P					
3.9.	Otomatik Pilot/Uçuş yönlendiricisi	P					

DİKEY KALKIŞLI HAVA ARACI KATEGORİSİ		UYGULAMALI EĞİTİM				YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Manevralar/Usuller					Eğitim tamamlandığında öğretmen'in parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3.10. Stall uyarı cihazları veya stall önleme cihazları ve stabilite takviye cihazları	P					M	
3.11. Hava radarı, radyo altimetre, transponder, yer yakınlık uyarı sistemi (bulunmakta ise)	P						
3.12. İniş takımı sistemi	P						
3.13. Yardımcı güç ünitesi	P						
3.14. Radyo, seyrüsefer ekipmanı, aletler ve uçuş idare sistemi	P						
3.15. Flap sistemi	P						
BÖLÜM 4 Anormal Haller ve Acil Durum Prosedürleri							
4. Anormal haller ve acil durum prosedürleri (bu egzersiz için yeterli vasıflara sahip olması koşuluyla bir FSTD'de icra edilebilecektir)						M	Bu bölümden asgari 3 unsur zorunlu olarak seçilecektir
a. Yangın tatbikatları, örneğin; Motor, APU, kargo kompartımanı, kokpit ve elektrik yangınları, tahliye dahil.	P						
b. Duman kontrolü ve giderme	P						
c. Motor arızaları, durdurma ve yeniden çalıştırma (Bu egzersiz için hava aracı kullanılamayacaktır) Helikopter modundan uçak moduna ve uçak modundan helikopter moduna OEI dönüştürme	P					Sadece FFS	

DİKEY KALKIŞLI HAVA ARACI KATEGORİSİ		UYGULAMALI EĞİTİM				YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Manevralar/Usuller					Eğitim tamamlandığında öğretmen'in parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
d. Yakıt boşaltma (benzetilmiş, bulunmakta ise)	P						
e. Kalkış ve iniş sırasında windshear (Bu egzersiz için hava aracı kullanılmayacaktır)			P			Sadece FFS	
f. Benzetilmiş kabin basıncı arızası/acil durum alçalması (Bu egzersiz için hava aracı kullanılmayacaktır)	P					Sadece FFS	
g. ACAS olayı (bu egzersiz için hava aracı kullanılmayacaktır)	P					Sadece FFS	
h. Uçuş ekibi üyesinin inkapasite olması	P						
i. Aktarım arızaları	P					Sadece FFS	
j. Tırmanma, seyir ve yaklaşma konfigürasyonunda tam stall'dan kurtarma (motor devrede iken veya devrede değilken) veya stall uyarı cihazının aktivasyonu sonrasında tam kurtarma (bu egzersiz için hava aracı kullanılmayacaktır)	P					Sadece FFS	
k. Uygun Uçuş El Kitabında belirtilen diğer acil durum prosedürleri	P						
BÖLÜM 5 Aletli Uçuş Usulleri (IMC veya benzetilmiş IMC'de icra edilecektir)							
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*	

DİKEY KALKIŞLI HAVA ARACI KATEGORİSİ		UYGULAMALI EĞİTİM				YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Manevralar/Usuller					Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.2. Ayrılış (hareket) ve varış rotalarına ve ATC talimatlarına bağlılık	P*					M*	
5.3. Tutuş usulleri	P*						
5.4. 60 m (200 ft) altında olmayan bir karar yüksekliğinde hassas yaklaşımlar	P*						
5.4.1. Elle, uçuş yönlendiricisi olmadan	P*					M* (sadece yetenek testi)	
5.4.2. Elle, uçuş yönlendiricisi ile	P*						
5.4.3. Otomatik pilot kullanılarak	P*						
5.4.4. Elle, bir motor benzetilmiş çalışmaz halde; motor arızasının tekerlek koymaya kadar dış markeri (OM) geçmeden önce son yaklaşma sırasında veya tam pas geçme yaklaşım usulü tamamlanana kadar benzetilmesi gerekmektedir.	P*					M*	
5.5. Aşgari alçalma irtifasına kadar hassas olmayan yaklaşma MDA/H	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 çalışmaz vaziyette pas geçme	P*					M*	

DİKEY KALKIŞLI HAVA ARACI KATEGORİSİ		UYGULAMALI EĞİTİM				YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Manevralar/Usuller					Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.7. Sadece helikopter modunda pistte güç kurtarma ile IMC otorotasyon (bu egzersiz için hava aracı kullanılmayacaktır)	P*					M* Sadece FFS	
5.8. Olağandışı durumlardan kurtarmalar (bu egzersiz kullanılan FFS'nin kalitesine bağlıdır)	P*					M*	
BÖLÜM 6 - 60 m'den daha bir düşük karar yüksekliğine aletli yaklaşımlara ilişkin tip yetkisine ilişkin ilave yetkilendirme (CAT II/III)							
6. 60 m'den daha düşük bir karar yüksekliğine aletli yaklaşımlara ilişkin tip yetkisine ilişkin ilave yetkilendirme (CAT II/III) Aşğıdaki manevralar ve usuller, 60 m'den (200 ft) daha düşük bir DH'ye aletli yaklaşımlara izin verilmesine yönelik asgari eğitim gereklilikleridir. Aşğıdaki aletli yaklaşımlar ve pas geçme usulleri sırasında 60 m'den (200 ft) daha düşük bir DH'ye aletli yaklaşımların tip sertifikasyonu için gerekli görüle tüm dikey kalkışlı hava aracı ekipmanları kullanılacaktır.							
6.1. Asgari yetkilendirilmiş RVR'de kalkıştan vazgeçme.		P				M*	
6.2. ILS yaklaşımları: Benzetilmiş aletli uçuş koşullarında, uçuş yönlendirme sistemi kullanılarak geçerli DH'ye alçalma. Ekip koordinasyonuna yönelik standart		P				M*	

prosedürlere (SOP) uyulmalıdır.							
------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--

DİKEY KALKIŞLI HAVA ARACI KATEGORİSİ		UYGULAMALI EĞİTİM				YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Manevralar/Usuller					Eğitim tamamlandığında öğretmen'in parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.3.	DH'ye ulaşılması üzerine 6.2'de belirtilen yaklaşımlar sonrasında. Bu eğitim ayrıca, (benzetilmiş) yetersiz RVR, windshear, başarılı bir yaklaşma için yaklaşma limitlerini aşan hava aracı sapması ve DH'ye ulaşılması öncesinde yer/hava ekipmanı arızası, benzetilmiş uçak(hava) ekipmanı arızasıyla pas geçme (inişten vazgeçme) konularını da içerecektir.		P				M*
6.4.	Aletli yaklaşma sonrasında DH'de belirlenen görsel referans kullanılarak. Spesifik uçuş yönlendirme sistemine bağlı olarak otomatik iniş yapılacaktır.		P				M*
BÖLÜM 7 – Opsiyonel ekipman							
7.	Opsiyonel ekipmanın kullanımı		P				

E. Hava gemisi kategorisine özgü gereklilikler

- Hava gemisi tip yetkilerine yönelik yetenek testleri ve yeterlilik kontrolleri bağlamında, adayın yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün 1 ila 5. bölümleri ile 6. bölümünden (tatbiki mümkün olduğu taktirde) başarıyla geçmesi gerekmektedir. Beşten fazla konuda başarısız olunması durumunda, adayın testin/kontrolün tümüne tekrar girmesi gerekecektir. 5'in altında konudan başarısız olan adaylar, başarısız olunan konuları tekrar alacaklardır. Tekrar girilen testin/kontrolün herhangi bir unsurundan başarısız olunması veya daha önceden geçilen unsurlardan herhangi birinden başarısız olunması halinde adayın tüm teste tekrar girmesi gerekecektir. Yetenek testinin veya yeterlilik kontrolünün tüm bölümleri altı ay içerisinde tamamlanacaktır.

UÇUŞ TESTİ TOLERANSI

- Aday, aşağıdaki becerileri sergileyecektir:
 - hava gemisini limitleri dahilinde kullanmak;
 - tüm manevraları düzgün ve doğru şekilde tamamlamak;
 - iyi muhakeme ve havacılık tatbik etmek;

- (iv) havacılık bilgisini uygulamak ve
(v) hava gemisinin kontrolünü daima, bir usulün veya manevranın başarılı sonucundan asla şüphe duyulmayacak bir şekilde idame ettirmek.
(vi) Ekip koordinasyon ve inkapasitasyon prosedürlerini idrak ve tatbik etmek.
(vii) diğer uçuş ekibi üyeleri ile etkin biçimde haberleşmek.
3. Türbülanslı koşulların ve kullanılan hava gemisinin sevk ve idare niteliklerinin ve performansının hesaba alınmasını sağlayacak şekilde düzeltmeye tabi olmak kaydıyla, aşağıda belirtilen limitler uygulanacaktır.
- (a) IFR uçuş limitleri;

Yükseklik:

Genel olarak	± 100 feet
Karar irtifasında/yüksekliğinde pas geçmeyi (go-around) başlatmak	± 50 feet/-0 feet
Minimum alçalma yüksekliği/irtifası	+ 50 feet/- 0 feet

Takip

Radyo yardımcıları üzerinden	± 5°
Hassas yaklaşma süzülüş hattı ve istikametinde yarım derece sapma	

İstikamet:

Normal operasyonlar	± 5°
Anormal operasyonlar/acil durumlar	± 10°

Hız:

Genel olarak	± 10 knot
Benzetilmiş motor arızası sırasında	+ 10 knot/- -5 knot

(b) VFR uçuş limitleri

Yükseklik:

Genel olarak	± 100 feet
--------------	------------

İstikamet:

Normal operasyonlar	± 5°
Anormal operasyonlar/acil durumlar	± 10°

EĞİTİMİN/YETENEK TESTİNİN/YETERLİLİK KONTROLÜNÜN İÇERİĞİ

4. Aşağıdaki semboller aşağıdaki anlamlara sahiptir:
P= tip yetkisi tanzimi için Sorumlu Pilot veya İkinci Pilot ve Uçan Pilot (PF) ve Uçmayan Pilot (PNF) olarak eğitilen 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
 As = Hava gemisi
- (a) Hava gemisi tip yetkisine yönelik yetenek testine başvuran adaylar sadece 1. ila 5. Bölümleri ve geçerli olması halinde 6.Bölümü alacaklardır.
- (b) Hava gemisi tip yetkisi temdidi veya yenilemesi için yeterlilik kontrolüne başvuran adaylar sadece 1. ila 5. Bölümleri ve geçerli olması halinde 6.Bölümü alacaklardır.
- (c) Yıldız işaretli (*) konular sadece alet referansları kullanılarak uçulacaktır. Yetenek testi veya yeterlilik kontrolü sırasında bu koşulun karşılanmaması halinde, tip yetkisi sadece VFR ile kısıtlı (tahditli) olacaktır.
7. Yetenek testi/yeterlilik kontrolü sütununda "M" harfinin olması, zorunlu egzersizleri gösterecektir.
8. Uçuş Simülasyonu Eğitim Cihazlarının tip yetki eğitimi kursunun parçasını teşkil etmesi halinde, pratik eğitim için bir Uçuş Simülasyonu Eğitim Cihazı kullanılacaktır. Kurs için aşağıdaki hususlar geçerli olacaktır:
- (a) uçuş simülasyonu eğitim cihazının Part-OR içerisinde belirtilen özellikleri;
- (b) öğretmen vasıfları;

HAVA GEMİSİ KATEGORİSİ	UYGULAMALI EĞİTİM					YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
	OTD	FTD	FFS	As	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
Manevralar/Usuller						FFS As	
BÖLÜM 1 Uçuş Öncesi Hazırlıkları ve Kontrolleri							
1.1. Uçuş öncesi kontrolleri				P			
1.2. Kokpit kontrolü	P						
1.3. Çalıştırma prosedürleri, radyo ve seyrüsefer ekipmanı kontrolü, seyrüsefer ve haberleşme frekanslarının seçilmesi ve ayarlanması		P				M	
1.4. Direktten ayrılma usulleri ve Yerde Manevra			P			M	

HAVA GEMİSİ KATEGORİSİ	UYGULAMALI EĞİTİM					YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
	OTD	FTD	FFS	As	Eğitim tamamlandığında öğretmen'in parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
Manevralar/Usuller						FFS As	
1.5. Kalkış öncesi prosedürleri ve kontrolleri	P					M	
BÖLÜM 2 Uçuş Manevraları ve Usulleri							
2.1. Normal VFR kalkış profili;			P			M	
2.2. Benzetilmiş motor arızası ile kalkışlar			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 ya da yakın bir yükseklikte uçma			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	
2.12. Ağırlıkla iniş < 0 (Ağır İniş)			P			M	
Kasten boş bırakılmıştır							

HAVA GEMİSİ KATEGORİSİ	UYGULAMALI EĞİTİM					YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Manevralar/Usuller					Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
BÖLÜM 3 Aşağıdaki sistem ve prosedürlerin normal ve anormal hallerde kullanımı:							
3. Aşağıdaki sistem ve prosedürlerin normal ve anormal hallerde kullanımı (bu egzersiz için yeterli vasıflara sahip olması koşuluyla bir FSTD'de icra edilebilecektir)						M	Bu bölümden asgari 3 unsur zorunlu olarak seçilecektir
3.1. Motor	P						
3.2. Zarfın 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. Otomatik Pilot/Uçuş yönlendiricisi	P						
3.10. Stabilite	P						
3.11. Hava radarı, radyo altimetre, transponder, yer yakınlık uyarı sistemi (bulunmakta ise)	P						
3.12. İniş takımı sistemi	P						

HAVA GEMİSİ KATEGORİSİ	UYGULAMALI EĞİTİM					YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
	OTD	FTD	FFS	As	Eğitim tamamlandığında öğretmen'in parafı	Kontrol Edildi FFS As	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
Manevralar/Usuller							
3.13. Yardımcı güç ünitesi	P						
3.14. Radyo, seyrüsefer ekipmanı, aletler ve uçuş idare sistemi	P						
Kasten boş bırakılmıştır							
BÖLÜM 4 Anormal Haller ve Acil Durum Prosedürleri							
4. Anormal haller ve acil durum prosedürleri (bu egzersiz için yeterli vasıflara sahip olması koşuluyla bir FSTD'de icra edilebilecektir)						M	Bu bölümden asgari 3 unsur zorunlu olarak seçilecektir
4.1. Yangın tatbikatları, örneğin; Motor, APU, kargo kompartımanı, kokpit ve elektrik yangınları, tahliye dahil.	P						
4.2. Duman kontrolü ve giderme	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 inkapasite olması	P						
4.5. Aktarım/Dişli kutusu arızaları	P					Sadece FFS	
4.6. Uygun Uçuş El Kitabında belirtilen diğer acil durum prosedürleri	P						

HAVA GEMİSİ KATEGORİSİ	UYGULAMALI EĞİTİM					YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
	OTD	FTD	FFS	As	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
BÖLÜM 5 Aletli Uçuş Usulleri (IMC 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 (Hareket) sırasında benzetilmiş motor arızası	P*					M*	
5.2. Ayrılış (hareket) ve varış rotalarına ve ATC talimatlarına bağlılık	P*					M*	
5.3. Tutuş usulleri	P*						
5.4. 60 m (200 ft) altında olmayan bir karar yüksekliğinde hassas yaklaşımlar	P*						
5.4.1. Elle, uçuş yönlendiricisi olmadan	P*					M* (sadece yetenek testi)	
5.4.2. Elle, uçuş yönlendiricisi ile	P*						
5.4.3. Otomatik pilot kullanılarak	P*						
5.4.4. Elle, bir motor benzetilmiş çalışmaz halde; motor arızasının tekerlek koymaya kadar dış markeri (OM) geçmeden önce son yaklaşma sırasında veya tam pas geçme yaklaşım usulü tamamlanana kadar benzetilmesi gerekmektedir.	P*					M*	
5.5. Asgari alçalma irtifasına kadar hassas olmayan yaklaşma MDA/H	P*					M*	

HAVA GEMİSİ KATEGORİSİ	UYGULAMALI EĞİTİM					YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
	OTD	FTD	FFS	As	Eğitim tamamlandığında öğretmenin parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
Manevralar/Usuller						FFS As	
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 çalışmaz vaziyette pas geçme	P*					M*	
5.7. Olağandışı durumlardan kurtarmalar (bu egzersiz kullanılan FFS'nin kalitesine bağlıdır)	P*					M*	
BÖLÜM 6 - 60 m'den daha bir düşük karar yüksekliğine aletli yaklaşımlara ilişkin tip yetkisine ilişkin ilave yetkilendirme (CAT II/III)							
6. 60 m'den daha düşük bir karar yüksekliğine aletli yaklaşımlara ilişkin tip yetkisine ilişkin ilave yetkilendirme (CAT II/III) Aşığıdaki manevralar ve usuller, en az 60 m (200 ft)'lik bir DH'ye aletli yaklaşımlara izin verilmesine yönelik asgari eğitim gereklilikleridir. Aşığıdaki aletli yaklaşımlar ve pas geçme usulleri sırasında en az 60 m (200 ft)'lik DH'ye aletli yaklaşımların tip sertifikasyonu için gerekli görüle tüm hava gemisi ekipmanları kullanılacaktır.	P*					M*	

HAVA GEMİSİ KATEGORİSİ	UYGULAMALI EĞİTİM					YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
	OTD	FTD	FFS	As	Eğitim tamamlandığında öğretmen'in parafı	Kontrol Edildi FFS As	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
6.1. Asgari yetkilendirilmiş RVR'de kalkıştan vazgeçme.		P				M*	
6.2. ILS Yaklaşımları Benzetilmiş aletli uçuş koşullarında, uçuş yönlendirme sistemi kullanılarak geçerli DH'ye alçalma. Ekip koordinasyonuna yönelik standart prosedürlere (SOP) uyulmalıdır.		P				M*	
6.3. Pas geçme DH'ye ulaşılması üzerine 6.2'de belirtilen yaklaşımlar sonrasında. Bu eğitim ayrıca, (benzetilmiş) yetersiz RVR, windshear, başarılı bir yaklaşma için yaklaşma limitlerini aşan hava aracı sapması ve DH'ye ulaşılması öncesinde yer/hava ekipmanı arızası, benzetilmiş uçak(hava) ekipmanı arızasıyla pas geçme (inişten vazgeçme) konularını da içerecektir.		P				M*	
6.4. İniş (İnişler) Aletli yaklaşma sonrasında DH'de belirlenen görsel referans kullanılarak. Spesifik uçuş yönlendirme sistemine bağlı olarak otomatik iniş yapılacaktır.		P				M*	

HAVA GEMİSİ KATEGORİSİ	UYGULAMALI EĞİTİM					YETENEK TESTİ VEYA YETERLİLİK KONTROLÜ	
Manevralar/Usuller					Eğitim tamamlandığında öğretmen'in parafı	Kontrol Edildi	Test tamamlandığında kontrol pilotunun parafı
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
BÖLÜM 7 – Opsiyonel ekipman							
7. Opsiyonel ekipmanın kullanımı		P					

EK II (ANNEX II)

MEVCUT ULUSAL UÇAK VE HELİKOPTER LİSANSLARININ VE YETKİLERİNİN DÖNÜŞTÜRÜLMESİNE İLİŞKİN KOŞULLAR

A.1 UÇAKLAR

1. Pilot lisansları

Bir Üye Devlet tarafından ulusal şartları doğrultusunda tanzim edilen pilot lisansları, adayın aşağıdaki koşulları yerine getirmesi kaydıyla, Part-FCL lisansına dönüştürülecektir:

- (a) ATPL(A) ve CPL(A) için , sahip olunan lisansın imtiyazlarına ilişkin tip/sınıf ve aletli uçuş yetkisi için Part-FCL'de öngörülen temdit gerekliliklerini bir yeterlilik kontrolü olarak yerine getirmeleri;
 (b) Part-OPS ile Part-FCL'nin ilgili bölümleri hakkında bilgi sahibi olduklarını kanıtlamaları;
 (c) FCL.055 uyarınca dil yeterliğine sahip olduklarını kanıtlamaları;
 (d) aşağıdaki tabloda belirtilen gereklilikler ile uygunluk dahilinde olmaları gerekmektedir:

Sahip olunan ulusal lisans	Toplam uçuş saati tecrübesi	Her nevi diğer gereklilikler	Değiştirilmiş Part-FCL lisansı ve koşulları (geçerli olması halinde)	Koşulların kaldırılması	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	Çok pilotlu uçaklarda PIC olarak 1500 saatin üzerinde uçuş	Yoktur	ATPL(A)	Geçerli değildir.	(a)
ATPL(A)	Çok pilotlu uçaklarda 1500 saatin üzerinde uçuş	Yoktur	(c)(4)'de olduğu üzere	(c)(5)'de olduğu üzere	(b)
ATPL(A)	Çok pilotlu uçaklarda 500 saatin üzerinde uçuş	FCL.515 tarafından gerekli görülen uçuş planlamasına ve performansına ilişkin bilginin gösterilmesi	İkinci pilot olarak kısıtlı tip yetkisi ile ATPL(A)	Part-FCL Annex 9 eki tarafından gerekli görülen PIC olarak hareket etme becerisinin gösterilmesi	(c)
CPL/IR(A) ve lisansı tanzim eden Üye Devlette bir ICAO ATPL teori testinden geçmiş		(i) FCL.310 ve FCL.615(b) tarafından gerekli görülen uçuş planlamasına ve performansına ilişkin bilginin gösterilmesi (ii) FCL 720.A(c)'nin kalan gerekliliklerinin karşılanması	ATPL teori kredili CPL/IR(A)	Geçerli değildir.	(d)
CPL/IR(A)	Çok pilotlu uçaklarda veya tek pilotlu uçaklardaki çok pilotlu operasyonlarda Part-OPS 1 veya muadili ulusal operasyonel gereklilikler doğrultusunda CS 23 komüter kategoride 500 saatin üzerinde uçuş.	(i) lisansı tanzim eden Üye Devlette ATPL(A) bilgisine ilişkin sınavdan geçilmesi * (ii) FCL 720.A(c)'nin kalan gerekliliklerinin karşılanması	ATPL teori kredili CPL/IR(A)	Geçerli değildir.	(e)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	Tek pilotlu uçaklarda PIC olarak 500 saatin üzerinde uçuş	Yoktur	Tek pilotlu uçaklar ile kısıtlanmış tip/sınıf yetkileri ile CPL/IR(A)		(f)
CPL/IR(A)	Tek pilotlu uçaklarda PIC olarak 500 saatin altında uçuş	CPL/IR seviyesi için öngörülen uçuş planlamasına ve uçuş performansına ilişkin bilginin gösterilmesi	(4)(f) gibi	Part-FCL tarafından gerekli görülen çok pilotlu tip yetkisinin alınması	(g)
CPL(A)	Tek pilotlu uçaklarda PIC olarak 500 saatin üzerinde uçuş	Geçerli olması halinde gece uçuşu yetkisi	Tek pilotlu uçaklar ile kısıtlanmış tip/sınıf yetkileri ile CPL(A)		(h)
CPL(A)	Tek pilotlu uçaklarda PIC olarak 500 saatin altında uçuş	(i) Geçerli olması halinde gece uçuşu yetkisi (ii) FCL.310 tarafından gerekli görülen uçuş planlamasına ve performansına ilişkin bilginin gösterilmesi	(4)(h) gibi		(i)
PPL/IR(A)	IFR gereğince 75 veya üzerinde	Aletli uçuş yetkisine gece uçuşu imtiyazlarının dahil edilmemesi halinde gece uçuşu yetkisi	PPL/IR(A) (PPL olarak kısıtlanmış IR)	FCL.615(b) tarafından gerekli görülen uçuş planlamasına ve performansına ilişkin bilginin gösterilmesi	(j)
PPL(A)	Uçaklarda 70 saat veya üzerinde uçuş	Radyo seyrüsefer yardımcılarının kullanımının sergilenmesi.	PPL(A)		(k)

* Daha önceden bir çok pilotlu uçak tip yetkisine sahip olan CPL sahiplerinin, aynı uçak tipini kullanmaya devam ederken ATPL(A) teori bilgisine ilişkin sınavdan geçmelerine gerek bulunmamakla birlikte, bu kişilere Part-FCL lisansı için ATPL(A) teori kredisi verilmeyecektir. Farklı bir çok pilotlu uçak için başka bir tip yetkisine ihtiyaç duymaları halinde, bu kişilerin aşağıdaki tablonun (3). kolonun (e) (i) maddesi ile uygunluk dahilinde olmaları gerekmektedir.

2. Öğretmen sertifikaları

Bir Üye Devlet tarafından ulusal şartları doğrultusunda tanzim edilen öğretmen sertifikaları, adayın aşağıdaki koşulları yerine getirmesi kaydıyla, Part-FCL sertifikasına dönüştürülecektir:

Sahip olunan ulusal sertifikalar veya imtiyazlar	Tecrübe	Her nevi diğer gereklilikler	Değiştirilmiş Part-FCL Sertifikası
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	ilgili sertifikaya ilişkin olarak Part-FCL'de öngörüldüğü şekilde	Geçerli Değildir	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. SFI sertifikası

Bir Üye Devlet tarafından ulusal şartları doğrultusunda tanzim edilen SFI sertifikası, adayın aşağıdaki koşulları yerine getirmesi kaydıyla, Part-FCLsertifikasına dönüştürülecektir:

Sahip olunan ulusal sertifika	Tecrübe	Her nevi diğer gereklilikler	Değiştirilmiş Part-FCL Sertifikası
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	MPA pilotu olarak 1500 saatin üzerinde uçuş	(i) Üye Devlet tarafından tanzim edilmiş uçaklara yönelik CPL, MPL veya ATPL sahip olmak veya sahip olmuş olmak; (ii) MCC dahil olmak üzere, geçerli tip yetkisi kursunun uçuş simülatörü içeriğini tamamlamış olmak.	SFI(A)
SFI(A)	SFI olarak 3 yıllık son dönem tecrübesi	MCC dahil olmak üzere, geçerli tip yetkisi kursunun uçuş simülatörü içeriğini tamamlamış olmak.	SFI(A)

Dönüştürme en fazla 3 yıl için geçerli olacaktır. Temdidi Part-FCL'de öngörülen gerekliliklerin yerine getirilmesi koşuluna tabidir.

4. STI sertifikası

Bir Üye Devlet tarafından ulusal şartları doğrultusunda tanzim edilen STI sertifikası, adayın aşağıdaki tabloda yer verilen koşulları yerine getirmesi kaydıyla, Part-FCL sertifikasına dönüştürülecektir.

Sahip olunan ulusal sertifika	Tecrübe	Her nevi diğer gereklilikler	Değiştirilmiş Sertifika
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	SPA pilotu olarak 500 saatin üzerine uçuş	(i) Üye Devlet tarafından tanzim edilmiş bir pilot lisansına sahip olmak veya sahip olmuş olmak; (ii) amaçlanan eğitime uygun olan bir FSTD'de JAR-FCL 2.240 İlave 9 gereğince bir yeterlilik kontrolü tamamlanmış olacaktır	STI(A)
STI(A)	STI olarak 3 yıllık son dönem tecrübesi	amaçlanan eğitime uygun olan bir FSTD'de Part-FCL Annex 9 eki gereğince bir yeterlilik kontrolü tamamlanmış olacaktır	STI(A)

Sertifikanın temdidi Part-FCL'de öngörülen gerekliliklerin yerine getirilmesi koşuluna tabidir.

A.2 HELİKOPTERLER

1. Pilot lisansları

Bir Üye Devlet tarafından ulusal şartları doğrultusunda tanzim edilen pilot lisansları, adayın aşağıdaki koşulları yerine getirmesi kaydıyla, Part-FCL lisansına dönüştürülecektir:

- sahip olunan lisansın imtiyazlarına ilişkin tip ve aletli uçuş yetkisi için Part-FCL'de öngörülen temdit gerekliliklerini bir yeterlilik kontrolü olarak yerine getirmeleri;
- Part-OPS ile Part-FCL'nin ilgili bölümleri hakkında bilgi sahibi olduklarını kanıtlamaları;
- FCL.055 uyarınca dil yeterliliğine sahip olduklarını kanıtlamaları;

(d) aşağıdaki tabloda belirtilen gereklilikler ile uygunluk dahilinde olmaları gerekmektedir:

Sahip olunan ulusal lisans	Toplam uçuş saati tecrübesi	Her nevi diğer gereklilikler	Değiştirme Part-FCL lisansı ve koşulları (geçerli olması halinde)	Koşulların kaldırılması	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) geçerli IR(H)	Çok pilotlu helikopterlerde PIC olarak 1.000 saatin üzerinde uçuş	Yoktur	ATPL(H) ve IR	Geçerli değildir.	(a)
ATPL(H) IR(H) imtiyazları olmadan	Çok pilotlu helikopterlerde PIC olarak 1.000 saatin üzerinde uçuş	Yoktur	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) geçerli IR(H)	Çok pilotlu helikopterlerde 1.000 saatin üzerinde uçuş	Yoktur	ATPL(H) ve ikinci pilot olarak kısıtlı tip yetkisine sahip IR	Part-FCL Annex 9 eki tarafından gerekli görülen PIC olarak hareket etme becerisinin gösterilmesi	(c)
ATPL(H) IR(H) imtiyazları olmadan	Çok pilotlu helikopterlerde 1.000 saatin üzerinde uçuş	Yoktur	İkinci pilot olarak kısıtlı tip yetkisine sahip ATPL(H)	Part-FCL Annex 9 eki tarafından gerekli görülen PIC olarak hareket etme becerisinin gösterilmesi	(d)
ATPL(H) geçerli IR(H)	Çok pilotlu uçaklarda 500 saatin üzerinde uçuş	FCL.515 ve FCL.615(b) tarafından gerekli görülen uçuş planlamasına ve performansına ilişkin bilginin gösterilmesi	(4)(c) gibi	(5)(c) gibi	(e)
ATPL(H) IR(H) imtiyazları olmadan	Çok pilotlu helikopterlerde 500 saatin üzerinde uçuş	(3)(e) gibi	(4)(d) gibi	(5)(d) gibi	(f)
CPL/IR(H) ve lisansı tanzim eden Üyesi Devlette bir ICAO ATPL(H) teori testinden geçmiş		(i) FCL.310 ve FCL.615(b) tarafından gerekli görülen uçuş planlamasına ve performansına ilişkin bilginin gösterilmesi (ii) FCL 720.H(b)'nin kalan gerekliliklerinin karşılanması	ICAO ATPL(H) teori testinin Part-FCL ATPL düzeyinde olduğunun tespit edilmesi koşuluyla ATPL(H) teori kredisine sahip CPL/IR(H)	Geçerli değildir.	(g)
CPL/IR(H)	Çok pilotlu helikopterlerde 500 saatin üzerinde uçuş	(i) lisansı tanzim eden Üye Devlette Part-FCL ATPL(H) teorik bilgisine ilişkin sınavdan geçilmesi (*) (ii) FCL 720.H(b)'nin kalan gerekliliklerinin karşılanması	Part-FCL ATPL teori kredili CPL/IR(H)	Geçerli değildir.	(h)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	Tek pilotlu helikopterlerde PIC olarak 500 saatin üzerinde uçuş	Yoktur	Tek pilotlu helikopterler ile kısıtlanmış tip/sınıf yetkileri ile CPL/IR(H)	Part-FCL'de öngörüldüğü şekilde çok pilotlu tip yetkisine sahip olmak	(i)
CPL/IR(H)	Tek pilotlu helikopterlerde PIC olarak 500 saatin altında uçuş	FCL.310 ve FCL.615(b) tarafından gerekli görülen uçuş planlamasına ve performansına ilişkin bilginin gösterilmesi	(4)(i) gibi		(j)
CPL(H)	Tek pilotlu helikopterlerde PIC olarak 500 saatin üzerinde uçuş	Gece uçuş yetkisi	Tek pilotlu helikopterler ile kısıtlanmış tip yetkileri ile CPL(H)		(k)
CPL(H)	Tek pilotlu helikopterlerde PIC olarak 500 saatin altında uçuş	FCL.310 tarafından gerekli görülen uçuş planlamasına ve performansına ilişkin bilginin gösterilmesi	(4)(k) gibi		(l)
CPL(H) Gece uçuşu yetkisi olmaksızın	Tek pilotlu helikopterlerde PIC olarak 500 saatin üzerinde uçuş		(4)(k) gibi ve gündüz gerçekleştirilwen VFR operasyonları ile sınırlı olmak üzere	Part-FCL'de öngörüldüğü şekilde çok pilotlu tip yetkisine ve gece uçuş yetkisine sahip olmak	(m)
CPL(H) Gece uçuşu yetkisi olmaksızın	Tek pilotlu helikopterlerde PIC olarak 500 saatin altında uçuş	FCL.310 tarafından gerekli görülen uçuş planlamasına ve performansına ilişkin bilginin gösterilmesi	(4)(k) gibi ve gündüz gerçekleştirilwen VFR operasyonları ile sınırlı olmak üzere		(n)
PPL/IR(H)	IFR gereğince 75"e eşit veya üzerinde	aletli uçuş yetkisine gece uçuşu imtiyazlarının dahil edilmemesi halinde gece uçuşu yetkisi	PPL/IR(H) (PPL olarak kısıtlanmış IR)	FCL.615(b) tarafından gerekli görülen uçuş planlamasına ve performansına ilişkin bilginin gösterilmesi	(o)
PPL(H)	helikopterlerde 75 saat veya üzerinde uçuş	Radyo seyrüsefer yardımcılarının kullanımının sergilenmesi	PPL(H)		(p)

* Daha önceden çok pilotlu helikopter tip yetkisine sahip olan CPL sahiplerinin, ayın helikopter tipini kullanmaya devam ederken ATPL teori bilgisine ilişkin sınavdan geçmelerine gerek bulunmamakla birlikte, bu kişilere JAR-FCL lisansı için ATPL(H) teori kredisi verilmeyecektir. Farklı bir çok pilotlu helikopter için başka bir tip yetkisine ihtiyaç duymaları halinde, bu kişilerin aşağıdaki tablonun (3). kolonun (h) (i) maddesi ile uygunluk dahilinde olmaları gerekmektedir.

2. Öğretmen sertifikaları

Bir Üye Devlet tarafından ulusal şartları doğrultusunda tanzim edilen öğretmen sertifikaları, adayın aşağıdaki koşulları yerine getirmesi kaydıyla, Part-FCL lisansına dönüştürülecektir:

Sahip olunan ulusal sertifikalar veya imtiyazlar	Tecrübe	Her nevi diğer gereklilikler	Değiştirilmiş Sertifika
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	ilgili sertifikaya ilişkin olarak Part-FCL'de öngöröldüğü şekilde		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)(*)

Sertifikanın temdidini Part-FCL'de öngörölen gerekliliklerin yerine getirilmesi koşuluna tabidir.

3. SFI sertifikası

Bir Üye Devlet tarafından ulusal şartları doğrultusunda tanzim edilen SFI'ler, adayın aşığıdaki koşulları yerine getirmesi kaydıyla, Part-FCL lisansına dönüştürülecektir:

Sahip olunan ulusal sertifika	Tecrübe	Her nevi diğer gereklilikler	Değiştirilmiş Sertifika
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	MPH pilotu olarak 1000 saatin üzerinde uçuş	(i) bir Üye Devlet tarafından tanzim edilmiş bir CPL'ye, MPL'ye veya ATPL'ye sahip olması ya da geçmişte sahip olmuş olması; (ii) MCC dahil olmak üzere, geçerli tip yetkisi kursunun uçuş simülatörü içeriğini tamamlamış olmak.	SFI(H)
SFI(H)	SFI olarak 3 yıllık son dönem tecrübesi	MCC dahil olmak üzere, geçerli tip yetkisi kursunun simülatör içeriğini tamamlamış olmak.	SFI(H)

Sertifikanın temdidini Part-FCL'de öngörölen gerekliliklerin yerine getirilmesi koşuluna tabidir.

4. STI sertifikası

Bir Üye Devlet tarafından ulusal şartları doğrultusunda tanzim edilen STI sertifikası, adayın aşığıdaki tabloda yer verilen koşulları yerine getirmesi kaydıyla, Part-FCL sertifikasına dönüştürülecektir.

Sahip olunan ulusal sertifika	Tecrübe	Her nevi diğer gereklilikler	Değiştirilmiş Sertifika
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	SPH pilotu olarak 500 saatin üzerine uçuş	(i) Üye Devlet tarafından tanzim edilmiş bir pilot lisansına sahip olmak veya sahip olmuş olmak; (ii) amaçlanan eğitime uygun olan bir FSTD'de JAR-FCL 2.240 İlave 9 gereğince bir yeterlilik kontrolü tamamlanmış olacaktır	STI(H)
STI(H)	STI olarak 3 yıllık son dönem tecrübesi	amaçlanan eğitime uygun olan bir FSTD'de Part-FCL Annex 9 eki gereğince bir yeterlilik kontrolü tamamlanmış olacaktır	STI(H)

Sertifikanın temdidini Part-FCL'de öngörölen gerekliliklerin yerine getirilmesi koşuluna tabidir.

EK III

ÜÇÜNCÜ ÜLKELER TARAFINDAN VEYA ÜÇÜNCÜ ÜLKELER ADINA TANZİM EDİLMİŞ LİSANSLARIN KABULÜNE İLİŞKİN KOŞULLAR

A. LİSANSLARIN TEMDİDİ

Genel Hususlar

1. Üçüncü bir ülke tarafından Chicago Anlaşmasının Annex 1 ekinde öngörülen gerekliliklere uygun bir şekilde tanzim edilmiş bir pilot lisansının bir Üye Devletin yetkili otoritesi tarafından temdidi mümkün olabilecektir. Pilotlar ikamet ettikleri ya da yerleşik oldukları Üye Devletin yetkili otoritesine ya da Üye Devletlerin sınırları içerisinde ikamet etmemeleri halinde, uçtukları ya da uçmayı hedefledikleri operatörün ticari merkezinin bulunduğu yerin yetkili otoritesine müracaat etmelidirler.
2. Ana lisansın geçerliliğini koruyor olması koşuluyla, lisansın geçerlilik süresi 1 yılı aşmamalıdır. Pilotun geçerlilik süresi içerisinde Part-CFL uyarınca bir lisans tanzimi için müracaatta bulunmuş olması ya da bu amaçla eğitim almakta olması koşuluyla, bu süre temdidi tanzim etmiş olan yetkili otorite tarafından bir sefere mahsus olarak uzatılabilecektir. Bu uzatma lisansın Part-FCL doğrultusunda tanzim edilebilmesi için gereken süreyi kapsmalıdır. Bir Üye Devlet tarafından kabul edilmiş bir lisansa sahip olan kişilerin imtiyazlarını Part-FCL'de öngörülen koşullar doğrultusunda tatbik etmeleri gerekmektedir.

Ticari hava taşımacılığına ve diğer ticari faaliyetlere ilişkin pilot lisansları

3. Ticari hava taşımacılığına ve diğer ticari faaliyetlere ilişkin pilot lisanslarına sahip olan kişilerin aşağıdaki gereklilikleri karşılamaları gerekmektedir:
 - (a) yetenek testi olarak, sahip olunan lisansın imtiyazları ile ilgili Part-FCL'nin tip veya sınıf yetki temdit gerekliliklerini tamamlamak
 - (b) Part-OPS ile Part-FCL'nin ilgili bölümleri hakkında bilgi sahibi olduklarını kanıtlamak;
 - (c) Part-OPS ile Part-FCL'nin ilgili bölümleri hakkında bilgi sahibi olduklarını kanıtlamak;
 - (d) Part-Medical gereğince tanzim edilmiş Sınıf 1 Sağlık Sertifikasına sahip olmak;
 - (e) uçaklar bağlamında, aşağıdaki tabloda yer verilen tecrübe gerekliliklerini karşılamak:

Sahip olunan lisans	Toplam uçuş saati tecrübesi	İmtiyazlar	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	Çok pilotlu uçaklarda PIC olarak 1500 saatin üzerinde uçuş	Çok pilotlu uçaklarda PIC olarak ticari hava taşımacılığı	(a)
ATPL(A) veya CPL(A)/IR*	Operasyonel gereklilikler doğrultusunda çok pilotlu uçaklarda PIC veya ikinci pilot olarak 1500 saatin üzerinde uçuş	Çok pilotlu uçaklarda ikinci pilot olarak ticari hava taşımacılığı	(b)
CPL(A)/IR	IR alınmasından itibaren ticari hava taşımacılığında PIC olarak 1000 saatin üzerinde uçuş	Tek pilotlu uçaklarda PIC olarak ticari hava taşımacılığı	(c)
CPL(A)/IR	Operasyonel gereklilikler doğrultusunda tek pilotlu uçaklarda PIC veya ikinci pilot olarak 1.000 saatin üzerinde uçuş	Part-OPS gereğince tek pilotlu uçaklarda ikinci pilot olarak ticari hava taşımacılığı	(d)
ATPL(A), CPL(A)/IR, CPL(A)	Kbulün talep edildiği faaliyet rolünde 200 saat dahil olmak üzere, TMGler dışındaki uçaklarda 700 saatin üzerinde uçuş ve son iki ay içerisinde söz konusu rolde 50 saatlik uçuş.	İmtiyazların ticari hava taşımacılığı dışındaki operasyonlarda yer alan uçaklarda tatbiki	(e)

(1)	(2)	(3)	
CPL(A)	500 saati deniz uçağı operasyonlarında olmak kaydıyla ticari hava taşımacılığında PIC olarak 1 500 saatin üzerinde uçuş	Tek pilotlu uçaklarda PIC olarak ticari hava taşımacılığı	(f)

* Çok pilotlu uçaklarda CPL(A)/IR sahipleri kabul öncesinde ICAO ATPL(A) seviye bilgisi sergilemiş olacaklardır.

(f) helikopterler bağlamında, aşığıdaki tabloda yer verilen tecrübe gerekliliklerini karşılamak:

Sahip olunan lisans	Toplam uçuş saati tecrübesi	İmtiyazlar	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) geçerli IR	Çok pilotlu helikopterlerde PIC olarak 1.000 saatin üzerinde uçuş	VRF ve IR operasyonlarında çok pilotlu helikopterlerde sorumlu pilot olarak ticari hava taşımacılığı	(a)
ATPL(H) IR imtiyazları olmadan	Çok pilotlu helikopterlerde PIC olarak 1.000 saatin üzerinde uçuş	VRF operasyonlarında çok pilotlu helikopterlerde ticari hava taşımacılığı	(b)
ATPL(H) geçerli IR	Çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak 1.000 saatin üzerinde uçuş	VRF ve IR operasyonlarında çok pilotlu helikopterlerde ikinci pilot olarak ticari hava taşımacılığı	(c)
ATPL(H) IR imtiyazları olmadan	Çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak 1.000 saatin üzerinde uçuş	VRF operasyonlarında çok pilotlu helikopterlerde ikinci pilot olarak ticari hava taşımacılığı	(d)
CPL(H)/IR*	Çok pilotlu helikopterlerde pilot olarak 1.000 saatin üzerinde uçuş	Çok pilotlu helikopterlerde ikinci pilot olarak ticari hava taşımacılığı	(e)
CPL(H)/IR	IR alınmasından itibaren ticari hava taşımacılığında PIC olarak 1000 saatin üzerinde uçuş	Tek pilotlu helikopterlerde PIC olarak ticari hava taşımacılığı	(f)
IR imtiyazlarına sahip olarak ya da olmaksızın ATPL(H) ve ayrıca CPL(H)/IR, CPL(H)	Temdidin talep edildiği faaliyet rolünde 200 saat dahil olmak üzere, CS-27/29 veya muadili kapsamında sertifikalandırılmış helikopterler dışındaki helikopterlerde 700 saatin üzerinde uçuş ve son iki ay içerisinde söz konusu rolde 50 saatlik uçuş.	İmtiyazların ticari hava taşımacılığı dışındaki operasyonlarda yer alan helikopterlerde tatbiki	(g)

* Çok pilotlu helikopterlerde CPL(H)/IR sahipleri kabul öncesinde ICAO ATPL seviye bilgisi sergilemiş olacaklardır.

Ticari olmayan faaliyetlere ilişkin, aletli uçuş yetkisini içeren pilot lisansları

4. Aletli uçuş yetkisini içeren hususi pilot lisansları veya aletli uçuş yetkisini içeren CPL ve ATPL lisansları bağlamında, sadece hususi pilotluk imtiyazını tatbik etmek istediği durumlarda, pilotun aşığıda belirtilen gereklilikleri yerine getirmesi gerekmektedir:

- sahip olduğu lisansın imtiyazlarına ilişkin aletli uçuş yetkisine ve tip veya sınıf intibak yetkilerine yönelik yetenek testini Part-CFL'nin Appendix 7 ve Appendix 9 ekleri doğrultusunda tamamlamak;
- Hava Hukuku, Hava Kodları, Uçuş Planlama ve Performans (IR) ve İnsan Performansı konularında yeterli bilgi sahibi olduğunu göstermek;
- FCL.055 uyarınca İngilizce bilgisine sahip olduğunu kanıtlamak;
- en azından, Chicago Anlaşmasının Annex 1 eki doğrultusunda tanzim edilmiş geçerli bir 2. Sınıf sağlık sertifikasına sahip olmak; ve
- ilgili hava aracı kategorisinde sorumlu pilot olarak en azından 100 saatlik aletli uçuş tecrübesine sahip olmak.

Ticari olmayan faaliyetlere ilişkin, aletli uçuş yetkisini içermeyen pilot lisansları

5. Aletli uçuş yetkisini içermeyen hususi pilot lisansları veya CPL ve ATPL lisansları bağlamında, sadece hususi pilotluk imtiyazını tatbik etmek istediği durumlarda, pilotun aşağıda belirtilen gereklilikleri yerine getirmesi gerekmektedir:
- Hava Hukuk ve İnsan Performansı konularında yeterli bilgi sahibi olduğunu göstermek;
 - Part-FCL'de öngöröldüğü şekilde PPL yetenek testini başarıyla geçmek;
 - lisansın sahip olduğu imtiyazlara ilişkin olarak tip ya da sınıf intibak yetkisi tanzimi konusunda PArt-FCL'de öngörölen gereklilikleri yerine getirmek;
 - en azından, Chicago Anlaşmasının Annex 1 eki doğrultusunda tanzim edilmiş bir 2. Sınıf sağlık sertifikasına sahip olmak;
 - FCL.055 uyarınca dil yeterliliğine sahip olduğunu kanıtlamak;
 - ilgili hava aracı kategorisinde pilot olarak en azından 100 saatlik asgari tecrübeye sahip olmak.

Pilot lisanslarının belirli süreli spesifik görevler için temdit edilmesi

6. Adayın aşağıda belirtilen gereklilikleri yerine getirmesi koşuluyla, yukarıdaki fıkraların hükümlerine bakılmaksızın, imalatçı uçuşları bağlamında, Üye Devletler, üçüncü bir ülke tarafından, ilk kez hizmete sunulacak hava araçlarına yönelik eğitim uçuşları, gösterimler, ferry ya da test uçuşları gibi belirli süreli spesifik görevlere yönelik olarak azami 12 aylık bir dönem için Chicago Anlaşmasının Annex 1 eki doğrultusunda tanzim edilmiş bir lisansı kabul edebileceklerdir.
- Chicago Anlaşmasının Annex 1 eki doğrultusunda tanzim edilmiş uygun bir lisansa ve sağlık sertifikasına, ilgili yetkilere ve vasıflara sahip olmak;
 - doğrudan ya da dolaylı olarak uçak imalatçısı tarafından istihdam edilmiş olmak.

Bu durumda lisans sahibinin imtiyazları tip yetkisinin ilk verililiğine ilişkin uçuş eğitimi ve test işlemleri, işleticinin pilotları tarafından icra edilen ilk hat uçuşunun gözetimi, teslimat veya ferry uçuşları, ilk hat uçuşu, uçuş gösterimleri veya test uçuşları icra etmekle sınırlı olacaktır.

B. LİSANSLARIN DÖNÜşTÜRÖLMESİ

1. Üçüncü bir ülke tarafından Chicago Anlaşmasının Annex 1 ekinin gerekliliklerini yerine getirecek iekilde tanzim edilen PPL/BPL/SPL, CPL veya ATPL lisansları bir Üye Devletin yetkili otoritesi tarafından tek pilot sınıf ya da tip intibak yetkisine sahip bir Part-FCL PPL/BPL/SPL'ye dönüştürölebilecektir. Pilotun ikamet ettiği veya yerleşik olduğu Üye Devletin yetkili otoritesine müracaat etmesi gerekmektedir.
2. Bu tür lisansların sahipleri ilgili hava aracı kategorisi için aşağıda belirtilen asgari gereklilikleri karşılayacaklardır:
- Hava Hukuku ve İnsan Performansı konusunda yazılı bir sınavdan geçmek,
 - duruma bağlı olarak Part-FCL doğrultusunda PPL, BPL veya SPL yetenek testinden geçmek;
 - Al Bölüm H uyarınca ilgili sınıfa ya da tip intibak yetkisinin tanzimi için öngörölen gereklilikleri karşılamak;
 - en azından Part-Medical gereğince tanzim edilmiş bir 2. Sınıf Sağlık Sertifikasına sahip olmak;
 - FCL.055 uyarınca dil yeterliliğine sahip olduğunu kanıtlamak;
 - pilot olarak en az 100 saatlik uçuş süresini tamamlamış olmak.

C. SINIF VE TİP İNTİBAK YETKİLERİNİN KABULÖ

1. Adayın aşağıda belirtilen gereklilikleri yerine getirmesi koşuluyla, üçüncü bir ülke tarafından tanzim edilmiş bir lisansta yer alan geçerli sınıf ya da tip intibak yetkileri bir Part-FCL lisansına eklenebilecektir:
- Part-FCL uyarınca, ilgili sınıf ya da tip intibak yetkisinin tanzimi için gereken tecrübe gerekliliklerini ve ön koşulları karşılamak;
 - Part-FCL uyarınca, ilgili sınıf ya da tip intibak yetkisinin tanzimi için gereken yetenek testini başarıyla geçmek;
 - son dönemde uçuş pratiğine sahip olmak;

- (d) en azından:
- (i) uçak sınıf yetkileri için, söz onusu sınıfta pilot olarak 100 saatlik uçuş tecrübesine sahip olmak;
 - (i) uçak tip yetkileri için, söz onusu sınıfta pilot olarak 500 saatlik uçuş tecrübesine sahip olmak;
 - (iii) asgari sertifikalı kalkış ağırlığı 3 175 kg'ye kadar olan helikopterlerde, söz konusu tipte pilot olarak 100 saatlik uçuş tecrübesine sahip olmak;
 - (iv) diğer tüm helikopterlerde, söz onusu sınıfta 350 saatlik uçuş tecrübesine sahip olmak;

EK IV

[PART-MED]

ALT BÖLÜM (SUBPART) A

GENEL GEREKLİLİKLER

BÖLÜM 1

Genel Hususlar**MED.A.001 Yetkili otorite**

İşbu Part bağlamında yetkili otorite:

- (a) hava sağlık muayene merkezleri (AeMC) bağlamında:
 - (1) AeMC'nin ticari merkezinin bulunduğu Üye Devlet tarafından belirlenen otorite;
 - (2) AeMC'nin üçüncü bir ülkede yerleşik olması durumunda, Ajans;
- (b) uçuş tabipleri (AME) bağlamında:
 - (1) AME'nin muayenehanesinin bulunduğu Üye Devlet tarafından belirlenen otorite;
 - (2) AME'nin muayenehanesi üçüncü bir ülkede bulunmakta ise, AME'nin AME sertifikası için müracaatta bulunduğu Üye Devlet tarafından belirlenen otorite;
- (c) pratisyen hekimler (GMP) bağlamında, GMP'nin faaliyetlerini bildirdiği Üye Devlet tarafından belirlenen otorite;
- (d) kabin ekibinin sağlık açısından uçuşa uygunluğunu değerlendiren iş sağlığı hekimleri (OHMP) bağlamında, OHMP'nin faaliyetlerini bildirdiği Üye Devlet tarafından belirlenen otorite olacaktır.

MED.A.005 Kapsam

İşbu Bölümde aşağıda belirtilen hususlara ilişkin gereklilikler açıklanmaktadır:

- (a) pilot lisansının ya da öğrenci pilotların imtiyazlarının tatbiki için gerekli olan sağlık sertifikasının tanzimi, geçerlilik süresi, temdidi ve yenilenmesi;
- (b) kabin ekibinin sağlık açısından uçuşa uygunluğu;
- (c) AME'lerin sertifikasyonu; ve
- (d) GMP'lerin ve iş sağlığı hekimlerinin (OHMP) vasıfları.

MED.A.010 Tanımlar

İşbu Bölümde:

- 'Akredite tıbbi durum kanaati' lisans veren otorite tarafından kabul edilebilir nitelikte bir ya da daha fazla sayıda uzman hekim tarafından, ilgili vakaya yönelik olarak, nesnel ve ayrımcılık gütmeyen kriterlere dayanılarak, gerektiğinde uçuş operasyonları veya diğer uzmanlarla istişare içerisinde varılan kanaat anlamını taşıyacaktır.
- 'Değerlendirme' herhangi bir kişinin sağlık açısından uçuşu uygunluğu konusunda, söz konusu kişinin tıbbi açıdan geçmişine ve/veya işbu Bölüm uyarınca gerçekleştirilmesi öngörülen sağlık muayenelerine ve gerekli görülen diğer muayenelere ve/veya ECG, tansiyon ölçümleri, kan testleri ve röntgen filmleri de dahil olmak ancak bunlarla sınırlı kalmamak kaydıyla çeşitli tıbbi tetkiklere dayanılarak varılan kanaat anlamını taşıyacaktır,
- 'Renk ayırt etme kabiliyeti' adayın hava seyrüseferinde kullanılan renkleri kolaylıkla tefrik edebilmesi ve havacılıkta kullanılan renkli ışıkları doğru bir şekilde tanımlayabilmesi becerisi anlamını taşıyacaktır,
- 'Göz uzmanı' optometri konusunda yetkin, patolojik durumları fark etmesini sağlayacak seviyede eğitim almış bir oftalmolog veya göz sağlığı uzmanı anlamını taşıyacaktır,

- 'Muayene' özellikle hastalıkları teŖhis etmek amacı ile icra edilen bir kontrol, elle kontrol, vurarak muayene, stetoskop ile muayene ya da sair araŖtırma yöntemleri anlamını taşıyacaktır,
- 'AraŖtırma' bir sağlık sorununun mevcut olup olmadığını tespit etmek amacı ile, adayın Ŗüphelenilen patolojik durumunun muayeneler ve tetkikler vasıtasıyla değerlendirilmesi anlamını taşıyacaktır,
- 'Lisans veren otorite' lisansı tanzim eden ya da herhangi bir kiŖinin lisans tanzim etmesi için müracaat ta bulunduğu Üye Devletin yetkili otoritesi veya kiŖinin henüz bir lisans başvurusunda bulunmadığı durumlarda, iŖbu Bölüm uyarınca tanımlanan yetkili otorite anlamını taşıyacaktır,
- 'Tahdit' herhangi bir sağlık sertifikasına, lisansa ya da kabin ekibi sağlık raporuna eklenen ve söz konusu lisansın ya da kabin ekibi onayının imtiyazlarının tatbiki sırasında uyulması gereken Ŗerh,
- 'Kırma kusuru' standart yöntemler kullanılarak ametropisi en yüksek medyanda diyoptri cinsinden ölçülen emetropiden sapma anlamını taşıyacaktır.

MED.A.015 Hasta-doktor mahremiyeti

Sağlık muayenelerine, değerlendirmelerine ve sertifikasyonuna müdahil olan tüm görevliler hasta-doktor mahremiyetinin her koŖul altında korunmasını sağlayacaklardır.

MED.A.020 Tıbbi uygunlukta azalma

- (a) Lisans sahipleri aŖađıda belirtilen durumlarda lisanslarının imtiyazlarını ve ilgili yetkileri tatbik etmemelidirler
- (1) sağlık durumlarında, bu imtiyazları emniyetli bir Ŗekilde tatbik etmelerini engelleyecek herhangi bir bozulma tespit etmeleri halinde;
 - (2) ilgili lisansın imtiyazlarını emniyetli bir Ŗekilde tatbik etmelerini engellemesi muhtemel reçeteli ya da reçetesiz bir ilaç kullanmaları halinde;
 - (3) uęuŖ emniyetini tehlikeye dūŖürebilecek tıbbi tedavi, cerrahi tedavi veya sair tedavi görmeleri halinde.
- (b) Ayrıca, lisans sahipleri aŖađıda belirtilen durumlarda vakit kaybetmeksizin bir uęuŖ tabibine baŖvurmalıdırlar:
- (1) herhangi bir cerrahi operasyona ya da invaziv müdahaleye maruz kaldıkları taktirde;
 - (2) herhangi bir ilacı düzenli olarak kullanmaya baŖladıkları taktirde;
 - (3) uęuŖ ekibi üyesi olarak görevlerini yapmayı engelleyici önemli bir yaralanmaya veya sakatlanmaya maruz kaldıkları taktirde;
 - (4) uęuŖ ekibi üyesi olarak görevlerini yapmayı engelleyici önemli bir hastalıktan mustarip oldukları taktirde;
 - (5) gebe oldukları taktirde;
 - (6) herhangi bir hastanede veya sağlık kliniğinde yatırıldıkları taktirde;
 - (7) ilk kez düzeltici lense ihtiyaç duyduklarında.
- (c) Bu durumlarda:
- (1) 1. Sınıf ve 2. Sınıf sağlık sertifikasına sahip olan kiŖilerin bir AeMC'ye veya AME'ye danıŖmaları gerekmektedir. AeMC veya AME lisans sahibinin sağlık açısından uęuŖa uygunluğunu muayene edecek ve sağlığının imtiyazlarını yeniden tatbik etmeye uygun olup olmadığına karar verecektir;
 - (2) LAPL sağlık sertifikalarına sahip olan kiŖilerin söz konusu sağlık sertifikasını imzalamıŖ olan AeMC'ye, AME'ye veya GMP'ye danıŖmalıdırlar. AeMC, AME veya GMP lisans sahibinin sağlık açısından uęuŖa uygunluğunu muayene edecek ve sağlığının imtiyazlarını yeniden tatbik etmeye uygun olup olmadığına karar verecektir.

- (d) Kabin ekibi üyeleri sağlık açısından uçuşa uygunluklarında emniyet ile ilgili görevlerini ve sorumluluklarını yerine getirmelerine mani olabilecek herhangi bir bozulma tespit ettiklerinde hava aracında herhangi bir görev ifa etmeyecek ve kabin ekibi onaylarının imtiyazlarını tatbik etmeyeceklerdir.
- (e) Ayrıca yukarıda (b)(1) ila (b)(5) arasındaki bentlerde belirtilen sağlık sorunlarından herhangi birine maruz kalmaları durumunda, kabin ekibi üyeleri duruma bağlı olarak bir AME'ye, AeMC'ye ya da OHMP'ye danışacaklardır. AME, AeMC veya OHMP kabin ekibi üyesinin sağlık açısından uçuşa uygunluğunu muayene edecek ve sağlığının emniyet ile ilgili görevlerini yeniden üstlenmeye uygun olup olmadığına karar verecektir.

MED.A.025 AeMC, AME, GMP ve OHMP'nin yükümlölükleri

- (a) Sağlık muayenelerini veya değerlendirmelerini icra ederken AeMC, AME, GMP ve OHMP'nin:
- (1) kişi ile adaylarla herhangi bir dil engeli olmaksızın iletişim kurulabilmesini sağlaması;
 - (2) kişiyi, tıbbi açıdan geçmişi ile ilgili olarak eksik, tutarsız veya yanlış bilgiler vermesinin sonuçları hakkında bilgilendirmesi gerekmektedir.
- (b) Sağlık muayenesinin ve/veya değerlendirmesinin ardından AeMC, AME, GMP ve OHMP'nin:
- (1) kişiye sağlığının uçuşa uygun olduğu ya da olmadığını bildirmeli veya duruma bağlı olarak kişiyi lisans veren otoriteye, AeMC'ye ya da AME'ye sevk etmelidir;
 - (2) uçuş eğitimini ya da lisansın veya kabin ekibi onayının imtiyazlarının tahdidine yol açabilecek her türlü kısıtlamaya kişiye bildirmelidir;
 - (3) kişinin sağlığının uçmaya uygun bulunmaması halinde, kişiye ikinci bir incelemeden geçme hakkına sahip olduğunu hatırlatmalıdır; ve
 - (4) sağlık sertifikası için başvuran kişiler bağlamında, değerlendirme sonucunu içeren imzalı ya da elektronik olarak tasdik edilmiş bir raporu sağlık sertifikasının sureti ile birlikte gecikmeksizin lisans veren otoriteye göndermelidir.
- (c) AeMC'ler, AME'ler, GMP'ler ve OHMP'ler işbu Bölüm uyarınca icra edilen sağlık muayenelerine ve değerlendirmelerine ve bunların sonuçlarına ilişkin kayıtları ulusal mevzuta uygun bir şekilde tutacaklardır.
- (d) Sağlık sertifikasyonu ve/veya gözetim fonksiyonları için gerekli görölmesi halinde, AeMC, AME, GMP ya da OHMP talep edildiğinde, tüm sağlık kayıtlarını ve raporlarını yetkili otoritenin sağlık eksperine sunacaktır.

BÖLÜM 2

Sağlık sertifikası gereklilikleri.

MED.A.030 Sağlık sertifikaları

- (a) Öğrenci pilotlar ilgili lisans için gerekli olan geçerli bir sağlık sertifikasına sahip olmadan yalnız umayacaklardır.
- (b) Hafif hava aracı pilotu lisansına (LAPL) müracaat eden ya da sahip olan kişilerin en azından bir LAPL sağlık sertifikasına sahip olmaları gerekmektedir.
- (c) Hususi pilot lisansına (PPL), planör pilotu lisansına (SPL) ya da balon pilotu lisansına (BPL) müracaat eden ya da sahip olan kişilerin en azından 2. sınıf sağlık sertifikasına sahip olmaları gerekmektedir.
- (d) SPL veya BPL'ye müracaat eden ya da sahip olan ve ticari planör ya da balon uçuşlarına müdahil olan kişilerin en azından 2. sınıf sağlık sertifikasına sahip olmaları gerekmektedir.
- (e) PPL'ye ya da LAPL'ye geçe uçuşu yetkisinin de eklenmesi durumunda lisans sahibinin renk ayırt etme kabiliyetine sahip olması gerekmektedir.
- (f) Ticari pilot lisansına (CPL), çok ekip üyeli pilot lisansına (MPL) ya da havayolu nakliye pilotu lisansına (ATPL) müracaat eden ya da sahip olan kişilerin 1. sınıf sağlık sertifikasına sahip olmaları gerekmektedir.
- (g) PPL'ye aletli uçuş yetkisinin eklenmesi durumunda, lisans sahibinin 1. Sınıf sağlık sertifikasına sahip olan kişiler için gereken periyotlara ve standartlara uygun olarak, saf ton odyometri muayenesinden geçmesi gerekecektir.
- (h) Lisans sahipleri aynı anda işbu Bölüm uyarınca düzenlenmiş birden fazla sağlık sertifikasına sahip olamayacaklardır.

MED.A.035 Sağlık sertifikası başvurusu

- (a) Sağlık sertifikası başvuruları yetkili otorite tarafından öngörülen şekilde yapılmalıdır.
- (b) Sağlık sertifikasına başvuran kişiler duruma bağlı olarak AeMC'ye, AME'ye veya GMP'ye aşağıdaki bilgi ve belgeleri sunmalıdır:
- (1) kimlik belgelerini;
 - (2) aşağıdaki hususları içeren imzalı bir beyanı:
 - (i) tıbbi açıdan geçmişlerine yönelik tıbbi bulguları;
 - (ii) daha önce sağlık sertifikası muayenesine tabi tutulup tutulmadıklarını ve tabi tutulmuşlar ise bu muayenenin kimin tarafından gerçekleştirildiğini ve sonucunu;
 - (iii) sağlık açısından uçuşa uygun olmadıklarının tespit edilmiş olup olmadığını ya da saplık sertifikalarının askıya alınmış ya da iptal edilmiş olup olmadığını.
- (c) Sağlık sertifikasının temdidi ya da yenilenmesi için başvuran kişilerin sağlık sertifikalarını muayene öncesinde AeMC'ye, AME'ye veya GMP'ye ibraz etmeleri gerekmektedir.

MED.A.040 Sağlık sertifikalarının tanzimi, temdidi ve yenilenmesi

- (a) Sağlık sertifikası ancak gerekli sağlık muayenelerinin ve/veya değerlendirmelerinin tamamlanmasının ve kişinin sağlığının uçuşa uygun bulunmasının ardından tanzim veya temdit edilebilecek ya da yenilenebilecektir.
- (b) İlk kez tanzim edilen sağlık sertifikaları:
- (1) 1. sınıf sağlık sertifikalarının bir AeMC tarafından tanzim edilmesi gerekmektedir.
 - (2) 2. sınıf sağlık sertifikalarının bir AeMC veya AME tarafından tanzim edilmesi gerekmektedir.
 - (3) LAPL sağlık sertifikalarının bir AeMC ya da AME tarafından veya lisansı tanzim eden Üye Devletin ulusal yasaları tarafından müsaade edildiği takdirde bir GMP tarafından düzenlenmesi gerekmektedir.
- (c) Temdit ve yenileme:
- (1) 1. Sınıf ve 2. Sınıf sağlık sertifikalarının bir AeMC veya AME tarafından temdit edilmesi veya yenilenmesi edilmesi gerekmektedir.
 - (2) LAPL sağlık sertifikalarının bir AeMC ya da AME tarafından veya lisansı tanzim eden Üye Devletin ulusal yasaları tarafından müsaade edildiği takdirde bir GMP tarafından temdit edilmesi veya yenilenmesi gerekmektedir.
- (d) AeMC, AME veya GMP sağlık sertifikasını ancak aşağıda belirtilen koşullarda tanzim veya temdit edecekler ya da yenileyeceklerdir:
- (1) başvuru sahibinin tıbbi açıdan geçmişlerine yönelik tüm bilgileri eksiksiz bir şekilde sunması ve AeMC, AME ya da GMP tarafından talep edilmesi halinde, başvuru sahibinin doktoru ya da herhangi bir sağlık uzmanı tarafından gerçekleştirilen sağlık muayenelerinin ve tetkiklerinin sonuçlarını sunması; ve
 - (2) AeMC'nin, AME'nin veya GMP'nin, başvuru sahibinin işbu Bölümde öngörülen tüm gereklilikleri karşıladığını doğrulamak amacı ile, sağlık değerlendirmesini, ilgili sağlık sertifikası için gereken sağlık muayenelerine ve tetkiklerine dayanarak yapmış olması.
- (e) AME, AeMC veya başvuru sahibinin bu makama sevk edilmesi durumunda yetkili otorite, sağlık sertifikasını tanzim ya da temdit etmeden veya yenilemeden önce, klinik açıdan endike olması durumunda, başvuru sahibinin ilave sağlık muayenelerine ve incelemelerine tabi tutulmasını talep edebilecektir.
- (f) Lisans veren otorite aşağıda belirtilen durumlarda bir sağlık sertifikası tanzim edebilecek ya da daha önce tanzim edilmiş bir sağlık sertifikasını yeniden tanzim edebilecektir:
- (1) vakanın kendisine sevk edilmiş olması durumunda;
 - (2) sertifika üzerindeki bilgilerin düzeltilmesi gerektiğini tespit etmiş olması halinde.

MED.A.045 Sağlık sertifikalarının geçerlilik süresi, temdid ve yenilenmesi

- (a) *Geçerlilik*
- (1) 1. sınıf sağlık sertifikaları 12 ay süre ile geçerli olacaktır.
 - (2) 1. sınıf sağlık sertifikalarının geçerlilik süresi aşağıda belirtilen durumlarda 6 aya düşürülecektir:
 - i. lisans sahibinin tek pilotlu ticari hava taşımacılığı operasyonlarında yolcu taşınması ve 40 'yaşına ulaşmış olması;
 - ii. lisans sahibinin 60 yaşına ulaşmış olması.
 - (3) 2. sınıf sağlık sertifikalarının geçerlilik süreleri aşağıda belirtilmiştir.
 - i. lisans sahibi 40 yaşına ulaşmaya kadar 60 ay. lisans sahibi 40 yaşına ulaşmadan önce tanzim edilmiş olan sağlık sertifikalarının geçerlilik süresi, lisans sahibi 42 yaşına ulaştığında sona erecektir.
 - ii. lisans sahibi 40 ila 50 yaş arasında iken 24 ay. lisans sahibi 50 yaşına ulaşmadan önce tanzim edilmiş olan sağlık sertifikalarının geçerlilik süresi, lisans sahibi 51 yaşına ulaştığında sona erecektir; ve
 - iii. lisans sahibi 50 yaşını geçtikten sonra 12 ay.
 - (4) LAPL sağlık sertifikalarının geçerlilik süreleri aşağıda belirtilmiştir:
 - i. lisans sahibi 40 yaşına ulaşmaya kadar 60 ay. lisans sahibi 40 yaşına ulaşmadan önce tanzim edilmiş olan sağlık sertifikalarının geçerlilik süresi, lisans sahibi 42 yaşına ulaştığında sona erecektir.
 - ii. lisans sahibi 40 yaşını geçtikten sonra 24 ay.
 - (5) İlgili muayeneler veya özel tetkikler de dahil olmak üzere, sağlık sertifikalarının geçerlilik süresi:
 - i. başvuru sahibinin sağlık muayenesinin gerçekleştirildiği tarihteki yaşına bağlı olarak belirlenecektir; ve
 - ii. ilk kez tanzim edilen ya da yenilenen sertifikalar bağlamında, sağlık muayenesinin gerçekleştirildiği tarihten itibaren, temdit edilen sertifikalar bağlamında ise bir önceki sağlık sertifikasının geçerlilik süresinin sona erdiği tarihten itibaren hesaplanacaktır.
- (b) *Temdit*

Sağlık sertifikasının temdidine yönelik muayeneler ve/veya değerlendirmeler sağlık sertifikasının geçerlilik süresinin sona ereceği tarihten en geç 45 gün önce gerçekleştirilebilecektir.

- (c) *Yenileme*
- (1) Sağlık sertifikasına sahip olan kişinin (b) bendi hükümlerine uymaması durumunda, yenileme muayenesinin ve/veya değerlendirmesinin gerçekleştirilmesi gerekecektir.
 - (2) 1. sınıf ve 2. sınıf sağlık sertifikalarına ilişkin olarak:
 - i. sağlık sertifikasının geçerlilik süresinin sona erdiği tarihten itibaren 2 yıldan fazla bir süre geçmiş olması halinde, AeMC veya AME yenileme muayenesini ancak başvuru sahibinin sağlık kayıtlarını değerlendirdikten sonra gerçekleştirecektir;
 - ii. sağlık sertifikasının geçerlilik süresinin sona erdiği tarihten itibaren 5 yıldan fazla bir süre geçmiş olması halinde ilk kez tanzim edilecek sağlık sertifikaları için öngörülen muayene koşulları geçerli olacak ve değerlendirme temdit gerekliliklerine dayanılarak gerçekleştirilecektir.
 - (3) LAPL sağlık sertifikaları bağlamında, AeMC, AME veya GMP başvuru sahibinin tıbbi açıdan geçmişini değerlendirecek ve sağlık muayenesini ve/veya değerlendirmesini MED.B.095 doğrultusunda icra edecektir.

MED.A.050 Sevk

- (a) 1. Sınıf ya da 2. Sınıf sağlık sertifikası için başvuruda bulunan kişilerin MED.B.001 uyarınca lisans veren otoriteye sevk edilmeleri durumunda, AeMC veya AME ilgili tıbbi kayıtları lisan veren otoriteye devredecektir.

- (b) LAPL sağlık sertifikası için başvuruda bulunan kişilerin MED.B.001 uyarınca AeMC'ye veya AME'ye sevk edilmeleri durumunda, GMP ilgili tıbbi kayıtları AeMC'ye veya AME'ye devredecektir

ALT BÖLÜM B

PİLOT SAĞLIK SERTİFİKASI GEREKLİLİKLERİ.

KISIM 1

Genel Hususlar

MED.B.001 Sağlık sertifikalarına uygulanan tahditler

- (a) *1. sınıf ve 2. sınıf sağlık sertifikalarına uygulanan tahditler:*
- (1) Başvuru sahibinin ilgili sağlık sertifikası sınıfı için öngörülen gereklilikleri tam olarak karşılamadığı ancak uçuş güvenliğini tehlikeye düşürmesine ihtimal verilmediği durumlarda, AeMC veya AME:
- (i) 1. Sınıf sağlık sertifikası başvurusunda bulunan kişiler bağlamında, başvuru sahibinin sağlık açısından uçuşa uygunluğuna ilişkin kararın verilmesi için başvuru sahibini işbu Alt Bölümde öngörüldüğü şekilde lisans veren otoriteye sevk edecektir;
- (ii) işbu alt Bölüm uyarınca lisans veren otoriteye sevk edilmesine gerek görülmeyen vakalarda, başvuru sahibinin sertifika üzerine şerh düşülen bir ya da daha fazla sayıda tahdide uyararak görevini emniyetli bir şekilde yerine getirip getiremeyeceğini değerlendirecek ve sağlık sertifikasını gerekli görülen tahditleri içerecek şekilde tanzim edecektir;
- (iii) 2. Sınıf sağlık sertifikası başvurusunda bulunan kişiler bağlamında başvuru sahibinin sertifika üzerine şerh düşülen bir ya da daha fazla sayıda tahdide uyararak görevini emniyetli bir şekilde yerine getirip getiremeyeceğini değerlendirecek ve sağlık sertifikasını lisans veren otorite ile istişare etmek suretiyle gerekli görülen tahditleri içerecek şekilde tanzim edecektir;
- (iv) AeMC veya AME sağlık sertifikasını, başvuru sahibini lisans veren otoriteye sevk etmeksizin, aynı tahditlerle temdit edebilecek veya yenileyebilecektir.
- (b) *LAPL sağlık sertifikalarına uygulanan tahditler*
- (1) GMP, başvuru sahibinin tıbbi açıdan geçmişini gerektiği şekilde değerlendirdikten sonra, başvuru sahibinin sağlık açısından uçuşa uygunluk gerekliliklerini tam olarak karşılamadığına kanaat getirdiği takdirde, sadece düzeltici lens ile ilgili bir tahdidin gerektiği durumlar dışında, başvuru sahibini AeMC'ye veya AME'ye sevk edecektir.
- (2) LAPL sağlık sertifikası başvuru sahibinin kendilerin sevk edilmiş olması halinde, AeMC veya AME MED.B.095 hükümlerini dikkate almak suretiyle, başvuru sahibinin sertifika üzerine şerh düşülen bir ya da daha fazla sayıda tahdide uyararak görevini emniyetli bir şekilde yerine getirip getiremeyeceğini değerlendirecek ve sağlık sertifikasını gerekli görülen tahditleri içerecek şekilde tanzim edecektir. AeMC'nin veya AME'nin daima, pilotu yolcu taşıma tahdidine tabi tutulmasının gerekip gerekmediğini dikkate alıp değerlendirmesi gerekmektedir (Operasyonel Yolcu Kısıtlaması, OPL).
- (3) GMP LAPL sağlık sertifikasını, başvuru sahibini AeMC'ye veya AME'ye sevk etmeksizin, aynı tahditlerle temdit edebilecek veya yenileyebilecektir.
- (c) Herhangi bir tahdidin uygulanmasının gerekip gerekmediğinin değerlendirilmesinde aşağıda belirtilen hususlar dikkate alınacaktır:
- (1) akredite tıbbi durum kanaatinde, belirli durumlarda, başvuru sahibinin, sayısal olsun ya da olmasın, herhangi bir gerekliliği yerine getirememesinin lisansın imtiyazlarının tatbikinin uçuş emniyetini tehlikeye atmayacak nitelikte olduğunun belirtilmiş olup olmadığı;
- (2) başvuru sahibinin ifa edilecek operasyona ilişkin yetenekleri, becerileri ve tecrübesi.
- (d) *Operasyonel tahdit kodları*
- (1) Operasyonel Çoklu Uçuş Ekibi Kısıtlaması (OML-sadece Sınıf 1).
- (i) CPL, ATPL veya MPL sahibinin 1. Sınıf sağlık sertifikası gerekliliklerini tam olarak karşılamaması ve lisans veren otoriteye sevk edilmesi durumunda, sağlık sertifikasının "sadece ikinci pilot olarak veya kalifiye bir ikinci pilot eşliğinde" OML'si ile tanzim edilmesinin gerekip gerekmediği değerlendirilmelidir. Bu değerlendirme lisans veren otorite tarafından yapılmalıdır.

- (ii) OML řerhi dűřűlen bir sađlık sertifikasına sahip olan kiřiler sadece diđer pilotun ilgili hava aracı tipinde gerekli tűm vasıflara sahip olduđu, OML'ye tabi olmadıđı ve 60 yařına ulařmadıđı durumlarda çok pilotlu operasyonlarda bir hava aracı kullanabileceklerdir.
- (iii) 1. sınıf sağlık sertifikalarına ilişkin OML ancak lisans veren otorite tarafından uygulanabilecek ve kaldırılabilir.
- (2) Operasyonel Emniyet Pilotu Kısıtlaması (OSL-2. sınıf ve LAPL imtiyazları).
 - (i) OSL ile tahdit edilmiş bir sağlık sertifikasına sahip olan kişiler sadece hava aracında, ilgili hava aracı sınıfında ya da tipinde sorumlu pilot olarak gűrev yapmak için gereken tűm vasıflara sahip olan başka bir pilotun bulunduğu, hava aracının çift kumanda ile donatılmış olduğu ve diğer pilotun kumanda elemanlarını kullanabileceği bir koltukta oturduğu durumlarda bir hava aracını kullanabilecektir.
 - (ii) 2. sınıf sağlık sertifikalarına ilişkin OSL ancak lisans veren otorite istişare edilmek suretiyle, AeMC veya AME tarafından uygulanabilecek ve kaldırılabilir.
- (3) Operasyonel Yolcu Kısıtlaması (OSL-2. sınıf ve LAPL imtiyazları).
 - (i) OPL ile tahdit edilmiş bir sağlık sertifikasına sahip olan kişiler sadece içinde yolcu bulunmayan uçakları kullanabileceklerdir.
 - (ii) 2. sınıf sağlık sertifikalarına ilişkin OPL ancak lisans veren otorite istişare edilmek suretiyle, AeMC veya AME tarafından uygulanabilecek ve kaldırılabilir.
 - (iii) LAPL sağlık sertifikasına ilişkin OPL tahdidi AeMC veya AME tarafından uygulanabilecektir. .
- (e) Uçuř emniyetinin sađlanması için gerekli gűrűldűđű taktirde sađlık sertifikası sahiplerine sair tahditler de uygulanabilecektir.
- (f) Sağlık sertifikası sahibine uygulanan tahditlerin sağlık sertifikasında belirtilmesi gerekmektedir.

KISIM 2

1. sınıf ve 2. sınıf sağlık sertifikalarına yűnelik tıbbi gereklilikler

MED.B.005 Genel

- (a) Sağlık sertifikasına başvuran kişilerde, ilgili lisansın imtiyazlarının emniyetli bir şekilde tatbikini engelleyecek bir seviyede fonksiyonel inkapasiteye neden olabilecek ya da aniden başvuru sahibinin lisansın imtiyazlarını emniyetli bir şekilde tatbik etmesini engelleyebilecek:
 - (1) kalıtımsal veya edinilmiş anomali;
 - (2) aktif, gizli, akut veya kronik hastalık ya da bozukluk;
 - (3) yara, incinme veya ameliyat sekeli;
 - (4) tedavi, teřhis ya da űnleme amaçlı, reçeteli veya reçetesiz ilaçların etkileri ya da yan etkileri, bulunmayacaktır.
- (b) 1. sınıf sağlık sertifikasına başvuran kişinin, sağlık açısından uçuşa uygunluğunun değerlendirilmesi amacı ile lisans veren otoriteye sevk edildiği durumlarda, bu otorite, OML'nin gerekli olduğu durumlar dışında, karar verme yetkisini AeMC'ye devredebilecektir.
- (c) 2. sınıf sağlık sertifikasına başvuran kişinin, sağlık açısından uçuşa uygunluğunun değerlendirilmesi amacı ile lisans veren otoriteye sevk edildiği durumlarda, bu otorite, OSL veya OML'nin gerekli olduğu durumlar dışında, karar verme yetkisini AeMC'ye veya AME'ye devredebilecektir.

MED.B.010 Kardiyovaskűler sistem

- (a) *Muayene*
 - (1) Klinik endikasyon űzerine ve ařađıda belirtilen durumlarda 12 derivasyonlu standart istirahat elektrokardiyografisi (ECG) ve raporu dűzenlenmelidir;
 - (i) 1. Sınıf sağlık sertifikası bağlamında, ilk kez dűzenlenecek sağlık sertifikası için yapılan muayeneler sırasında ve bilahare 30 yaşına kadar ger 5 yılda bir, 40 yaşına kadar her 2 yılda bir, 50 yaşına kadar yılda bir ve sonrasında tűm temdit ve yenileme muayenelerinde;
 - (ii) 2. Sınıf sağlık sertifikası bağlamında 40 yaşından sonra yapılacak ilk muayenede ve 50 yaşından sonra her 2 yılda bir.

- (2) Klinik endikasyon üzerine ayrıntılı kardiyovasküler değerlendirme yapılması gerekmektedir.
- (3) 1. sınıf sağlık sertifikası bağlamında, 65 yaşından sonraki ilk temdit veya yenileme muayenesinde ve bilahare her 4 yılda bir ayrıntılı kardiyovasküler değerlendirme yapılması gerekmektedir.
- (4) 1. sınıf sağlık sertifikası bağlamında, ilk kez düzenlenecek sağlık sertifikası için yapılan muayeneler sırasında ve bilahare 40 yaşına ulaştıktan sonra geręekleřtirilecek ilk muayene de kolesterol de dahil olmak üzere serum lipit seviyesi tahmini.
- (b) *Kardiyovasküler sistem — Genel*
- (1) Başvuru sahiplerinin ilgili lisansın imtiyazlarını emniyetli bir şekilde tatbik etmelerini engellemesi muhtemel kardiyovasküler bozukluktan mustarip olmamaları gerekmektedir.
- (2) 1. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran kişilerde aşağıda belirtilen sağlık sorunları tespit edildiği taktirde bu kişilerin sağlık açısından uğuşa uygun olmadıkları yönünde değerlendirme yapılacaktır:
- (i) ameliyat öncesinde veya sonrasında torasik veya suprarenal abdominal aort anevrizması;
- (ii) kalp kapakçıklarında belirgin fonksiyonel anomali;
- (iii) kalp veya kalp/akciğer nakli.
- (3) 1. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran ve tıbbi kayıtlarında ya da yapılan teşhise göre aşağıda belirtilen sağlık sorunlarından mustarip olduğu belirlenen kişiler lisans veren otoriteye sevk edileceklerdir:
- (i) ameliyat öncesinde veya sonrasında periferik arter hastalığı;
- (ii) ameliyat öncesinde veya sonrasında abdominal aort anevrizması;
- (iii) fonksiyonel açıdan önemsiz kalp kapakçığı anomali;
- (iv) kalp kapakçığı ameliyatı sonrasında;
- (v) perikard, miyokard veya endokard anomali;
- (vi) düzeltici ameliyat öncesinde veya sonrasında kalıtsal kalp anomali;
- (vii) tekrarlayan vazovagal senkop;
- (viii) arteriyel veya venöz tromboz;
- (ix) pulmoner emboli;
- (x) sistemik antikoagülan tedavi gerektiren kardiyovasküler bozukluk.
- (4) 2. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran ve yukarıdaki (2) veya (3) bentlerde belirtilen bozukluklardan birinin teşhis edildiği kişiler, lisans veren otorite ile istişare etmek suretiyle sağlık açısından uğuşa uygun oldukları yönünde bir değerlendirme yapılabilmesi için, bir kardiyolog tarafından değerlendirilmelidirler.
- (c) *Tansiyon*
- (1) Her muayene sırasında tansiyon değerleri kaydedilecektir.
- (2) Başvuruda bulunan kişilerin tansiyonunun normal limitler dahilinde olması gerekmektedir.
- (3) 1. sınıf sağlık sertifikası için başvuran ve aşağıda belirtilen sağlık sorunlarına sahip olan kişilerin sağlık açısından uğuşa uygun olmadıkları yönünde değerlendirme yapılacaktır:
- (i) semptomatik hipertansiyon; veya
- (ii) tedavi görüyor olsun ya da olmasın, muayene sırasında, istikrarlı bir şekilde 160 mmHg sistolik ve/veya 95 mmHg diyastolik seviyesini aşan tansiyon;

- (4) Tansiyonun kontrol altına alınabilmesi için gerekli tedaviye başlandığında belirgin yan etkilerin mevcut olmadığından emin olabilmek amacı ile sağlık sertifikası geçici olarak askıya alınacaktır.
- (d) *Koroner Arter Hastalığı*
- (1) 1. sınıf sağlık sertifikası için başvuran ve aşağıda belirtilen sağlık sorunlarına sahip olan kişilerin sağlık açısından uğuşa uygun oldukları ybnde değerlendirme yapılabilmesi için bu kişilerin lisans veren otoriteye sevk edilmeleri ve kardiyolojik değerlendirmeye tabi tutulmaları gerekmektedir:
- (i) miyokard iskemisi şüphesi;
- (ii) anti anjinal tedavi gerektirmeyen asemptomatik hafif koroner arter hastalığı.
- (2) 2. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran ve yukarıda (1) bentte açıklanan sağlık sorunlarından herhangi birine sahip olan kişilerin sağlık açısından uğuşa uygun oldukları ybnde değerlendirme yapılabilmesi için bu kişilerin kardiyolojik değerlendirmeye tabi tutulmaları gerekmektedir.
- (3) Başvuruda bulunan kişilerde aşağıda belirtilen sağlık sorunları tespit edildiği takdirde bu kişilerin sağlık açısından uğuşa uygun olmadıkları ybnde değerlendirme yapılacaktır:
- (i) miyokard iskemisi;
- (ii) semptomatik koroner arter hastalığı;
- (iii) ilaç tedavisi ile kontrol altına alınan koroner arter hastalığı semptomları.
- (4) 1. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran kişilerde aşağıda belirtilen sağlık sorunları tespit edildiği takdirde bu kişilerin sağlık açısından uğuşa uygun olmadıkları ybnde değerlendirme yapılacaktır:
- (i) miyokard iskemisi;
- (ii) miyokard enfarktüsü;
- (iii) koroner arter hastalığına ybnelik revaskularizasyon.
- (5) 2. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran ve miyokard enfarktüsünün ya da koroner arter hastalığına ybnelik ameliyatın ardından asemptomatik olan kişiler, lisans veren otorite ile istişare etmek suretiyle sağlık ağısından uğuşa uygun oldukları ybnde bir değerlendirme yapılabilmesi için, tatminkar dűzeyde kardiyoloji değerlendirmesine tabi tutulmalıdırlar. 1. Sınıf sağlık sertifikasının temdidini için başvuran kişiler lisans veren otoriteye sevk edilmelidir.
- (e) *Ritm/İletim Bozuklukları*
- (1) 1. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran ve aşağıdakilerden herhangi biri de dahil olmak üzere ciddi kardiyak iletim ya da ritm bozukluğu yaşayan kişilerin lisans veren otoriteye sevk edilmeleri gerekmektedir:
- (i) aralıklı veya sürekli sinoatriyal bozukluk, atriyal fibrilasyon, ve/veya çarpıntı ve asemptomatik sinűs duraklaması da dahil olmak üzere supraventrikűler ritm bozukluđu;
- (ii) komple sol dal bloku;
- (iii) Mobitz tip 2 atriyoventrikűler blok;
- (iv) geniş ve/veya dar kompleks taşikardi;
- (v) ventrikűler preeksitasyon;
- (vi) asemptomatik QT uzaması;
- (vii) Brugada elektrokardiyografi paterni.
- (2) 2. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran ve yukarıda (1) bentte ağıklanan sağlık sorunlarından herhangi birine sahip olan kişiler, lisans veren otorite ile istişare etmek suretiyle sağlık ağısından uğuşa uygun oldukları ybnde bir değerlendirme yapılabilmesi için, tatminkar dűzeyde kardiyoloji değerlendirmesine tabi tutulmalıdırlar.

- (3) Aşağıda belirtilen bozukluklardan herhangi birine sahip olan başvuru sahipleri, başka bir anomalinin bulunmaması durumunda, tatminkar düzeyde kardiyoloji değerlendirmesine tabi tutulmak koşuluyla, sağlık açısından uçuşa uygun oldukları yönünde değerlendirilebileceklerdir:
- (i) eksik dal bloku;
 - (ii) komple sağ dal bloku;
 - (iii) sabit sol aks sapması;
 - (iv) asemptomatik sinüs bradikardi;
 - (v) asemptomatik sinüs taşikardi;
 - (vi) asemptomatik izole uniform supraventriküler veya ventriküler ektopik kompleksler; (vii) birinci dereceden atriyoventriküler blok; (viii) Mobitz tip 1 atriyoventriküler blok.
- (4) Geçmişte aşağıda belirtilen tıbbi müdahalelere maruz kalmış olan başvuru sahiplerinin sağlık açısından uçuşa uygun oldukları yönünde değerlendirilebilmeleri için tatminkar düzeyde kardiyovasküler değerlendirmeye tabi tutulmaları gerekmektedir:
- (i) ablasyon tedavisi;
 - (ii) kalp pili takılması.
1. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran kişiler lisans veren otoriteye sevk edilmelidir. 2. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran kişiler lisans veren otorite ile istişare edilmek suretiyle değerlendirilmelidir.
- (5) Başvuruda bulunan kişilerde aşağıda belirtilen sağlık sorunları tespit edildiği takdirde bu kişilerin sağlık açısından uçuşa uygun olmadıkları yönünde değerlendirme yapılacaktır:
- (i) semptomatik sinoatriyal hastalık;
 - (ii) komple atriyoventriküler bloku;
 - (iii) semptomatik QT uzaması;
 - (iv) vücuda yerleştirilebilir otomatik defibrilasyon sistemi;
 - (v) ventriküler anti taşikardi kalp pili.

MED.B.015 Solunum sistemi

- (a) Ciddi solunum fonksiyon bozukluğuna sahip olan başvuru sahiplerinin sağlık açısından uçuşa uygun olmadıkları yönünde değerlendirme yapılacaktır. Solunum fonksiyonu geri kazanıldıktan ve tatminkar bir şekilde çalışmaya başladıktan sonra başvuru sahiplerinin sağlık açısından uçuşa uygun oldukları yönünde değerlendirme yapılabilir.
- (b) 1. Sınıf sağlık sertifikasına başvuran kişilerin ilk muayene sırasında ve bilahare klinik endikasyon üzerine solunum fonksiyonu testlerine tabi tutulmaları gerekmektedir.
- (c) 2. Sınıf sağlık sertifikasına başvuran kişilerin klinik endikasyon üzerine solunum fonksiyonu testlerine tabi tutulmaları gerekmektedir.
- (d) Aşağıda belirtilen sağlık sorunlarının teşhis edildiği kişilerin sağlık açısından uçuşa uygun oldukları yönünde değerlendirme yapılabilmesi için solunum değerlendirmesine tabi tutulmaları ve bu değerlendirmeden tatminkar bir sonuç alınması gerekmektedir:
- (1) ilaç tedavisi gerektiren astım;
 - (2) solunum sisteminde aktif iltihabi hastalık;
 - (3) aktif sarkodoz;
 - (4) pnömotoraks;
 - (5) uyku apnesi sendromu;

- (6) ciddi göğüs ameliyatı;
(7) pnömonektomi;

Yukarıdaki (3) ve (5) bentlerde belirtilen rahatsızlıkların teşhis edildiği başvuru sahiplerinin sağlık açısından uçuşa uygun oldukları yönünde değerlendirme yapılabilmesi için kardiyoloji değerlendirmesine tabi tutulmaları ve bu değerlendirmeden tatminkar bir sonuç alınması gerekmektedir:

- (e) Sağlık değerlendirmesi:
(1) 1. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran ve yukarıda (d) bendinde belirtilen sağlık sorunlarından herhangi birine sahip olan kişiler lisans veren otoriteye sevk edileceklerdir;
(2) 2. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran ve yukarıda (d) bendinde belirtilen sağlık sorunlarından herhangi birine sahip olan kişiler lisans veren otorite ile istişare edilmek suretiyle değerlendirileceklerdir;
(f) 1. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran ve tam pnömonektomi geçirmiş kişilerin sağlık açısından uçuşa uygun olmadıkları yönünde değerlendirme yapılacaktır.

MED.B.020 Sindirim sistemi

- (a) Adaylar, gastrointestinal kanal veya adneksi ile ilgili olarak, ilgili lisansın imtiyazlarının emniyetli bir şekilde tatbikine mani olacak fonksiyonel veya yapısal bir hastalık taşımayacaklardır.
(b) Sindirim borusu veya adneksi ile ilgili olarak, özellikle daralmadan veya sıkışmadan kaynaklanan obstrüksiyon gibi, uçuşta inkapasiteye neden olabilecek hastalık sekellerine veya cerrahi müdahaleye maruz kalmış olan başvuru sahiplerinin sağlık açısından uçuşa uygun olmadıkları yönünde değerlendirme yapılacaktır.
(c) Başvuru sahiplerinin inkapasiteye neden olabilecek semptomlara yol açabilecek fitik rahatsızlığına sahip olmamaları gerekmektedir.
(d) Aşağıdakiler de dahil olmak üzere gastrointestinal sistem bozukluklarına sahip olan başvuru sahiplerinin sağlık açısından uçuşa uygun olmadıkları yönünde değerlendirme yapılacaktır:
(1) tekrarlayan ve ilaç tedavisi gerektiren hazım bozukluğu;
(2) pankreatit;
(3) semptomatik safrekesesi taşı;
(4) kronik iltihabi bowel hastalığı teşhisi konmuş olan ya da bu hastalığı taşıdığı bilinen kişiler;
(5) bu organların tamamen ya da kısmen alınmasına veya diversiyonuna yönelik cerrahi müdahaleler de dahil olmak üzere, sindirim borusu veya adneksi ile ilgili cerrahi operasyon geçirmiş olan kişiler.

Hastalığın başarılı bir şekilde tedavi edilmesinin ardından veya cerrahi müdahale sonrasında gastroenterolojik değerlendirmeye tabi tutulması ve bu değerlendirmenin tatminkar bir sonuç vermesi koşuluyla, sağlık açısından uçuşa uygun oldukları yönünde değerlendirme yapılabilecektir.

- (e) Sağlık değerlendirmesi:
(1) 1. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran ve yukarıda (2), (4) ve (5) bentlerde belirtilen sağlık sorunlarından herhangi birinin teşhis edildiği kişiler lisans veren otoriteye sevk edileceklerdir;
(2) 2. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran ve pankreatite sahip olan kişilerin sağlık açısından uçuşa uygunlukları lisans veren otorite ile istişare edilmek suretiyle değerlendirilmelidir.

MED.B.025 Metabolik ve Endokrinel sistemler

- (a) Adaylar, ilgili lisansın imtiyazlarının emniyetli bir şekilde tatbikine mani olacak fonksiyonel veya yapısal metabolik, nutrisyonel veya endokrinel bir bozukluk taşımayacaklardır.
(b) Metabolik, nutrisyonel veya endokrinel bozukluklara sahip olan başvuru sahipleri, rahatsızlıklarının stabiliteye kavuşmuş olduğunun kanıtlanması ve yapılan sağlık değerlendirmesinin tatminkar bir sonuç vermesi koşuluyla, sağlık açısından uçuşa uygun oldukları yönünde değerlendirilebileceklerdir.
(c) *Diabetes mellitus*
(1) İnsülin gerektiren diabetes mellitustan mustarip olan başvuru sahiplerinin sağlık açısından uçuşa uygun olmadıkları yönünde değerlendirme yapılacaktır.
(2) İnsülin gerektirmeyen diabetes mellitustan mustarip olan başvuru sahipleri ise, kan şekerinin kontrol altına alınabildiği kanıtlanıncaya kadar sağlık açısından uçuşa uygun olmadıkları yönünde değerlendirileceklerdir.
(d) Sağlık değerlendirmesi:
(1) 1. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran ve kan şekerinin kontrol altına alınabilmesi için insülin dışında ilaç tedavisine ihtiyaç duyan kişiler lisans veren otoriteye sevk edileceklerdir;
(2) 2. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran ve kan şekerinin kontrol altına alınabilmesi için insülin dışında ilaç tedavisine ihtiyaç duyan kişilerin sağlık açısından uçuşa uygunlukları lisans veren otorite ile istişare edilmek suretiyle değerlendirilmelidir.

MED.B.030 Hematoloji

- (a) Başvuru sahiplerinin ilgili lisansın imtiyazlarını emniyetli bir şekilde tatbik etmelerini engellemesi muhtemel hematolojik bir hastalıktan mustarip olmamaları gerekmektedir.
- (b) 1. Sınıf sağlık sertifikası bağlamında, sağlık sertifikası tanzimi için gerçekleştirilen her bir muayene sırasında hemoglobın testi yapılmalıdır.
- (c) Aşağıda belirtilenler gibi hematolojik rahatsızlıklara sahip olan adaylar sağlık değerlendirmesinin tatminkar bir sonuç vermesi koşuluyla sağlık açısından uçuşa uygun oldukları yönünde değerlendirilebileceklerdir:
- (1) pıhtılaşma, hemorajik veya trombotik bozukluklar;
 - (2) kronik lösemi;

- (d) Sağlık değerlendirmesi:
- (1) 1. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran ve yukarıda (c) bendinde belirtilen sağlık sorunlarından herhangi birine sahip olan kişiler lisans veren otoriteye sevk edileceklerdir;
 - (2) 2. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran ve yukarıda (c) bendinde belirtilen sağlık sorunlarından herhangi birine sahip olan kişilerin sağlık açısından uçuşa uygunlukları lisans veren otorite ile istişare edilmek suretiyle değerlendirilecektir.
- (e) 1. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran ve aşağıda belirtilen hematolojik rahatsızlıklara sahip olan kişiler lisans veren otoriteye sevk edileceklerdir:
- (1) anemi, polisitemi veya hemoglobinopati de dahil olmak ancak bunlarla sınırlı kalmamak kaydıyla anormal hemoglobin;
 - (2) belirgin lenfatik büyüme;
 - (3) dalak büyümesi.

MED.B.035 Genitoüriner sistem

- (a) Adaylar renal veya genitoüriner sistem veya adneksi ile ilgili olarak, ilgili lisansın imtiyazlarının emniyetli bir şekilde tatbikine mani olacak fonksiyonel veya yapısal bir hastalık taşımayacaklardır.
- (b) Tüm sağlık muayenelerinde idrar tahlili yapılacaktır. İdrarda patolojik öneme sahip anormal hiç bir unsur bulunmayacaktır.
- (c) Böbrekler veya idrar yolları ile ilgili olarak, özellikle daralmadan veya sıkışmadan kaynaklanan obstrüksiyon gibi, uçušta inkapasiteye neden olabilecek hastalık sekellerine veya cerrahi müdahaleye maruz kalmış olan başvuru sahiplerinin sağlık açısından uçuşa uygun olmadıkları yönünde değerlendirme yapılacaktır.
- (d) Aşağıda belirtilenler gibi genitoüriner rahatsızlıklara sahip olan adaylarrenal/ürolojik sağlık değerlendirmesinin tatminkar bir sonuç vermesi koşuluyla sağlık açısından uçuşa uygun oldukları yönünde değerlendirilebileceklerdir:
- (1) böbrek hastalığı;
 - (2) bir ya da daha fazla sayıda üriner taş veya renal kolik;
- (e) Ürogenital sistemde organlarının tamamen ya da kısmen alınmasına veya diversiyonuna yönelik ciddi bir cerrahi müdahale geçirmiş olan kişiler sağlık açısından uçuşa uygun olmadıkları yönünde değerlendirilecekler ve tamamen iyileştikten sonra sağlık açısından uçuşa uygun oldukları yönünde bir değerlendirme yapılabilmesi için yeniden değerlendirmeye tabi tutulacaklardır. 1. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran kişiler yeniden değerlendirme için lisans veren otoriteye sevk edilmelidir.

MED.B.040 Bulaşıcı hastalıklar

- (a) Adaylar, geçmişte ilgili lisansın imtiyazlarının emniyetli bir şekilde tatbikine mani olacak herhangi bir bulaşıcı hastalığa yakalanmamış olmalı ve adaylarda bu tür bir hastalığın klinik teşhisi yapılmamış olmalıdır.
- (b) HIV pozitif adaylar sağlık muayenesinin tatminkar bir sonuç verilmesi koşuluyla sağlık açısından uçuşa uygun oldukları yönünde değerlendirilebileceklerdir. 1. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran kişiler lisans veren otoriteye sevk edilmelidir.

MED.B.045 Kadın Hastalıkları ve Jinekoloji

- (a) Adaylar, ilgili lisansın imtiyazlarının emniyetli bir şekilde tatbikine mani olacak fonksiyonel veya yapısal obstetrik veya jinekolojik bir bozukluk taşımayacaklardır.
- (b) ciddi bir jinekolojik operasyon geçirmiş olan adaylar, tamamen iyileşene kadar sağlık açısından uçuşa uygun olmadıkları yönünde değerlendirileceklerdir.
- (c) *Gebelik*
- (1) Gebelik durumunda, lisans sahibinin sağlığının imtiyazlarını tatbik etmeye uygun olduğuna kanaat getirmesi halinde, AeMC veya AME sağlık sertifikasının geçerlilik süresini gebeliğin 26. haftasının sonu ile sınırlandıracaktır. Sertifika bu tarihten sonra askıya alınacaktır. Adayın gebeliğin sonunda sağlığına tamamen kavuşmasının ardından lisansın askıya alınması sona erecektir.
- (2) 1. Sınıf sağlık sertifikasına sahip olan kişiler, lisanslarının imtiyazlarını gebeliğin 26. haftasına kadar bir OML tahdidi ile tatbik edebileceklerdir. MED.B.001 hükümlerine bakılmaksızın, OML AeMC veya AME tarafından uygulanabilecek ve kaldırılabilir.

MED.B.050 Muskuloskeletal istem

- (a) Adaylar, kemikler, eklemler, kaslar veya tendonlar ile ilgili olarak ilgili lisansın imtiyazlarının emniyetli bir şekilde tatbikine mani olacak kalıtsal veya edinilmiş bir anomali taşımayacaklardır.
- (b) Adaylar ilgili lisansın imtiyazlarını emniyetli bir şekilde tatbik etmelerine olanak sağlayacak oturma yüksekliğine, kol ve bacak uzunluğuna ve kas gücüne sahip olacaklardır.
- (c) Adaylar muskuloskeletal sistemi ilgili lisansın imtiyazlarını emniyetli bir şekilde tatbik etmelerine olanak sağlayacak şekilde fonksiyonel olarak kullanabileceklerdir. Adayların sağlık açısından uçuşa uygunlukları lisans veren otorite ile istişare edilmek suretiyle değerlendirilmelidir.

MED.B.055 Psikiyatri

- (a) Adaylar, geçmişte ilgili lisansın imtiyazlarının emniyetli bir şekilde tatbikine mani olacak akut, kronik, kalıtsal veya edinilmiş herhangi bir psikiyatrik hastalık, engel, rahatsızlık veya bozukluk yaşamış olmamalı ve adaylarda bu tür bir hastalığın klinik teşhisi yapılmış olmamalıdır.
- (b) Alkol ya da psikotropik maddelerin kullanımı veya aşırı kullanımı nedeniyle ruhsal veya davranışsal bozukluk sergileyen adaylar, madde kullanımından kurtulup sağlıklarına kavuşuncaya ve başarılı bir tedavi sonrasında gerçekleştirilecek psikiyatrik değerlendirmeden tatminkar bir sonuç alınmaya kadar sağlık açısından uçuşa uygun olmadıkları yönünde değerlendirileceklerdir. 1. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran kişiler lisans veren otoriteye sevk edilmelidir. 2. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran adayların sağlık açısından uçuşa uygunlukları lisans veren otorite ile istişare edilmek suretiyle değerlendirilmelidir.
- (c) Aşağıda belirtilenler gibi psikiyatrik rahatsızlıklara sahip olan adayların sağlık açısından uçuşa uygun oldukları yönünde değerlendirilebilmeleri için gerçekleştirilecek psikiyatrik değerlendirmeden tatminkar bir sonuç alınması gerekmektedir:
- (1) mizaç bozukluğu;
- (2) nevrotik rahatsızlık;
- (3) kişilik bozukluğu;
- (4) ruhsal veya davranışsal bozukluk.

- (d) Bir kereye mahsus olarak ya da müteaddit defalar bilerek kendi kendine zarar vermiş olan adaylar sağlık açısından uçuşa uygun olmadıkları yönünde değerlendirileceklerdir. Adayların sağlık açısından uçuşa uygun oldukları yönünde değerlendirilebilmeleri için gerçekleştirilecek psikiyatrik değerlendirmeden tatminkar bir sonuç alınması gerekmektedir:

- (e) Sağlık değerlendirmesi:
- (1) 1. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran ve yukarıda (b), (c) veya (d) bentlerinde belirtilen sağlık sorunlarından herhangi birine sahip olan kişiler lisans veren otoriteye sevk edileceklerdir;
 - (2) 2. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran ve yukarıda (b), (c) veya (d) bentlerinde belirtilen sağlık sorunlarından herhangi birine sahip olan kişilerin sağlık açısından uçuşa uygunlukları lisans veren otorite ile iştişare edilmek suretiyle değerlendirilecektir.
- (f) Őizofreni, Őizotip veya kuruntulu rahatsızlık geçirmiş olan ya da klinik olarak bunlardan birinin teşhis edildiği adaylar sağlık açısından uçuşa uygun olmadıkları yönünde değerlendirileceklerdir.

MED.B.060 Psikoloji

- (a) Başvuru sahiplerinin ilgili lisansın imtiyazlarını emniyetli bir Şekilde tatbik etmelerini engellemesi muhtemel psikolojik bir kusura sahip olmamaları gerekmektedir.
- (b) Bir mütehassis tarafından geerleştirilecek psikiyatrik ya da norolojik muayenenin bir parçası olarak ya da bu muayeneye ek olarak psikolojik değerlendirme yapılması da gerekebilecektir.

MED.B.065 Nöroloji

- (a) Adaylar, geçmişte ilgili lisansın imtiyazlarının emniyetli bir Şekilde tatbikine mani olacak herhangi bir nörolojik tahatsızlık yaşamamış olmalı ve adaylarda bu tür bir hastalığın klinik teşhisi yapılmamış olmalıdır.
- (b) Aşağıda belirtilen sağlık sorunlarını yaşamış olan veya bu tür sorunların klinik olarak teşhis edildiği kişiler sağlık açısından uçuşa uygun olmadıkları yönünde değerlendirileceklerdir:
- (1) epilepsi;
 - (2) nedeni belli olmayan ve tekrar eden bilinç bulanıklığı nöbetleri;
- (c) Aşağıda belirtilen sağlık sorunlarını yaşamış olan veya bu tür sorunların klinik olarak teşhis edildiği kişiler sağlık açısından uçuşa uygun olmadıkları yönünde değerlendirileceklerdir:
- (1) 5 yaşından sonra tekrar etmeyen epilepsi;
 - (2) tekrar etmeyen ve tüm tedavinin 10 yıldan daha uzun bir süre önce bırakılmış olduğu epilepsi;
 - (3) epileptiform EEG anomalileri ve fokal yavaş dalgalar;
 - (4) ilerleyen veya ilerlemeyen sinir sistemi hastalıkları;
 - (5) nedeni belli olmayan ve bir kere yaşanan bilinç bulanıklığı nöbeti;
 - (6) başa alınan bir darbe sonrasında bilinç kaybı;
 - (7) delici baş yaralanması;
 - (8) spinal veya periferik sinir hasarı;

1. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran kişiler lisans veren otoriteye sevk edilmelidir. 2. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran adayların sağlık açısından uçuşa uygunlukları lisans veren otorite ile iştişare edilmek suretiyle değerlendirilmelidir.

MED.B.070 Görme sistemi

- (a) Adaylar gözleri veya adneksi ile ilgili olarak lisansın imtiyazlarının emniyetli bir Şekilde tatbikine mani olacak herhangi bir fonksiyonel anomali ya da kalıtsal veya edinilmiş, akut ya da kronik aktif bir patoloji veya göz ameliyatı ya da travması sekellerinden mustarip olmayacaklardır.

- (b) *Muayene*
- (1) 1. sınıf sağlık sertifikası bağlamında:
- (i) kapsamlı bir göz muayenesi ilk muayenenin bir parçasını oluşturacak ve gözün kırma kusurlarına ve fonksiyonel performansına bağlı olarak periyodik olarak tekrarlanacaktır; ve
- (ii) rutin bir göz muayenesi tüm temdit ve yenileme muayenelerinin bir parçasını oluşturacaktır.
- (2) 2. sınıf sağlık sertifikası bağlamında:
- (i) rutin bir göz muayenesi hem ilk muayenenin hem de tüm temdit ve yenileme muayenelerinin bir parçasını oluşturacaktır; ve
- (ii) klinik endikasyon üzerine kapsamlı bir göz muayenesi gerçekteştirilecektir.
- (c) Düzeltilmiş veya düzeltilmemiş uzak görüş keskinliği:
- (1) 1. Sınıf sağlık sertifikaları bağlamında her bir gözde ayrı ayrı 6/9 (0,7) seviyesinde ya da daha iyi olacak ve görüş keskinliği de her iki göz için 6/6 (1,0) seviyesinde ya da daha iyi olacaktır;
- (2) 2. Sınıf sağlık sertifikaları bağlamında her bir gözde ayrı ayrı 6/12 (0,5) seviyesinde ya da daha iyi olacak ve görüş keskinliği de her iki göz için 6/9 (0,7) seviyesinde ya da daha iyi olacaktır. Gözlerinden birinin görüş kabiliyeti standart altı olan bir aday, tatminkar bir oftalmik muayeneye tabi tutulmak kaydıyla ve lisans veren otorite ile istişare etmek suretiyle sağlık açısından uçuşa uygun olduğu yönünde değerlendirilebilecektir;
- (3) 1. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran ve bir gözünün görüş kabiliyeti standart altı olan bir aday sağlık açısından uçuşa uygun olmadığı yönünde değerlendirilecektir. Temdit sırasında bir gözünde edinilmiş standart altı görüş kabiliyeti bulunan adaylar lisans veren otoriteye sevk edilecek ve sahip oldukları lisansın emniyetli bir şekilde tatbikine mani olması olasılığının düşük olması halinde sağlık açısından uçuşa uygun oldukları yönünde değerlendirilebileceklerdir.
- (d) Adayların N5 tablosunu (veya muadilini) 30-50 cm mesafeden, N14 tablosunu (veya muadilini) ise 100 cm mesafeden, öngörölmüş ise düzeltme ile okuyabilmelidir.
- (e) 1. sınıf sağlık sertifikası için başvuran kişilerin görme alanının ve binoküler fonksiyonlarının normal olması gerekir.
- (f) Göz ameliyatı geçirmiş olan adaylar oftalmik değerlendirmenin tatminkar bir sonuç verilmesi koşuluyla sağlık açısından uçuşa uygun oldukları yönünde değerlendirilebileceklerdir.
- (g) Klinik olarak keratokon teşhisi konulan adaylar bir oftalmolog tarafından yapılacak muayenenin tatminkar sonuç vermesi koşuluyla sağlık açısından uçuşa uygun oldukları yönünde değerlendirilebileceklerdir. 1. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran kişiler lisans veren otoriteye sevk edilmelidir.
- (h) Aşağıda belirtilen bozukluklardan mustarip olan adaylar oftalmik değerlendirmenin tatminkar bir sonuç verilmesi koşuluyla sağlık açısından uçuşa uygun oldukları yönünde değerlendirilebileceklerdir:
- (1) astigmatizm;
- (2) anizometripi.
- (i) Diplopiden mustarip olan adaylar sağlık açısından uçuşa uygun olmadıkları yönünde değerlendirileceklerdir.
- (j) Gözlükler ve kontak lensler. Tatminkar düzeyde görme fonksiyonu ancak düzeltme yolu ile sağlanabiliyor ise:
- (1) (i) ilgili lisansın imtiyazlarının tatbiki sırasında uzak görüş için gözlük veya kontakt lens takılmalıdır;
- (ii) yakın görüş için, lisansın imtiyazlarının tatbiki sırasında el altında yakın gözlüğü bulundurulmalıdır;
- (2) lisansın imtiyazlarının tatbiki sırasında gerektiğinde hemen kullanabilmek için yedek bir düzeltici gözlük el altında bulundurulmalıdır;
- (3) düzeltme optimal görüş fonksiyonu sağlamalı, havacılık alanında kullanıma uygun ve toleranslı olmalıdır;
- (4) kontakt lens kullanılıyor ise, uzak görüş için hazırlanmış, monofokal, renklendirilmemiş ve toleranslı kontakt lensler kullanılmalıdır;
- (5) büyük kırılma kusuruna sahip olan kişiler kontakt lens veya yüksek endeksli gözlük camı kullanmalıdırlar;

- (6) görüş kabiliyeti ile ilgili gereklilikleri karşılamak amacı sadece bir gözlük kullanılabilecektir;
(7) ortokeratolojik lensler kullanılmamalıdır.

MED.B.075 Renkli görme

- (a) Adaylar görevlerini emniyetli bir şekilde yerine getirebilmeleri için gerekli olan renkleri kolaylıkla algılayabilmelidirler
- (b) *Muayene*
- (1) Adayların ilk kez tanzim edilecek sağlık sertifikası için Ishihara testinden geçmeleri gerekmektedir.
(2) Ishihara testinden geçemeyen adayların renkleri ayırt etme kabiliyetine sahip olup olmadıklarını tespit etmek amacı ile ayrıca renk algılama testine tabi tutulmaları gerekmektedir.
- (c) 1. sınıf sağlık sertifikaları bağlamında, adayların renkleri ayırt etme kabiliyetine sahip olabilmeleri için renkleri normal bir şekilde algılayabilmeleri gerekmektedir. Renk algılama testinden geçemeyen adaylar sağlık açısından uçuşa uygun olmadıkları yönünde değerlendirilebileceklerdir. 1. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran kişiler lisans veren otoriteye sevk edilmelidir.
- (d) 2. sınıf sağlık sertifikaları bağlamında, adayların renkleri tatminkar bir şekilde algılayamaması durumunda uçuş imtiyazları sadece gündüz uçuşları ile sınırlandırılacaktır.

MED.B.080 Kulak-burun-boğaz

- (a) Adaylar ağıziçi boşluğu, dişler ve gırtlak da dahil olmak üzere, gözlerin, burnun, sinüslerin veya boğazın gözleri veya adneksi ile ilgili olarak lisansın imtiyazlarının emniyetli bir şekilde tatbikine mani olacak herhangi bir fonksiyonel anomali ya da kalıtsal veya edinilmiş, akut ya da kronik aktif bir patoloji veya göz ameliyatı ya da travması sekellerinden mustarip olmayacaklardır.
- (b) İşitme kabiliyeti ilgili lisansların imtiyazlarının emniyetli bir şekilde tatbikini sağlayacak düzeyde olmalıdır.
- (c) *Muayene*
- (1) Tüm muayenelerde işitme kabiliyeti test edilmelidir.
- (i) 1. Sınıf sağlık sertifikaları ve 2. sınıf sağlık sertifikaları bağlamında, sahip olunan lisansa aletli uçuş yetkisinin eklenecek olması durumunda, işitme kabiliyeti ilk muayene sırasında ve 40 yaşına kadar her 5 yılda bir ve bilahare her 2 yılda bir müteakip temdit veya yenileme muayenelerinde saf ton odiyometrisinde test edilecektir.
- (ii) Saf ton odiyometresinde yapılan testlerde ilk kez başvuran adayların işitme kaybı ayrı ayrı her bir kulaktaki 500, 1 000 veya 2 000 Hz frekanslarının herhangi birinde 35dB'den ve 3 000 Hz'de 50dB'den fazla olmayacaktır. Temdit veya yenileme için başvuran ve bu değerlerden daha yüksek işitme kaybı bulunan adaylar tatminkar düzeyde fonksiyonel işitme kabiliyetine sahip olduklarını kanıtlamalıdır.
- (iii) Hipoakuzisi bulunan adaylar tatminkar düzeyde fonksiyonel işitme kabiliyetine sahip olduklarını kanıtlamalıdır.
- (2) 1. Sınıf sağlık sertifikasının ilk düzenlenişinde kapsamlı bir kulak, burun ve boğaz muayenesi yapılmalı ve bilahare klinik endikasyon üzerine periyodik olarak tekrarlanmalıdır.
- (d) 1. sınıf sağlık sertifikası için başvuran ve aşağıda belirtilen sağlık sorunlarına sahip olan kişilerin sağlık açısından uçuşa uygun oldukları yönünde değerlendirme yapılabilmesi için bu kişilerin lisans veren otoriteye sevk edilmeleri ve kardiyolojik değerlendirmeye tabi tutulmaları gerekmektedir:
- (1) iç kulakta veya orta kulakta akut veya kronik aktif bir patolojik süreç;
(2) kulak zarlarında iyileşmemiş delinme veya fonksiyon bozukluğu;
(3) vestibül fonksiyon bozukluğu;
(4) geniz yollarında ciddi tıkanıklık;
(5) sinüs disfonksiyonu;
(6) ağız içi boşluğunda veya üst solunum yollarında ciddi malformasyon veya ciddi, akut veya kronik enfeksiyon;
(7) önemli ölçüde konuşma veya ses bozukluğu.

- (e) Sağlık değerlendirmesi:
- (1) 1. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran ve vestibül fonksiyon bozukluğu bulunan kişiler lisans veren otoriteye sevk edileceklerdir;
 - (2) 2. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran ve vestibül fonksiyon bozukluğu bulunan kişilerin sağlık aısından uçuşa uygunlukları lisans veren otorite ile istişare edilmek suretiyle değerlendirilmelidir.

MED.B.085 Dermatoloji

Başvuru sahiplerinin ilgili lisansın imtiyazlarını emniyetli bir şekilde tatbik etmelerini engellemesi muhtemel dermatolojik bir kusura sahip olmamaları gerekmektedir.

MED.B.090 Onkoloji

- (a) Başvuru sahiplerinin ilgili lisansın imtiyazlarını emniyetli bir şekilde tatbik etmelerini engellemesi muhtemel birincil ya da ikincil habis bir hastalıktan mustarip olmamaları gerekmektedir.
- (b) Habis hastalığın tedavisinin ardından sağlık aısından uçuşa uygun oldukları yönünde değerlendirilebilmeleri için yapılacak onkolojik değerlendirmeden tatminkar bir sonuç alınması gerekmektedir. 1. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran kişiler lisans veren otoriteye sevk edilmelidir. 2. Sınıf sağlık sertifikası için başvuran adayların sağlık aısından uçuşa uygunlukları lisans veren otorite ile istişare edilmek suretiyle değerlendirilmelidir.
- (c) İntraserebral habis tümörü bulunan ya da klinik olarak bu tür bir teşhisin konulduğu adaylar sağlık aısından uçuşa uygun olmadıkları yönünde değerlendirileceklerdir.

*KISIM 3****LAPL sağlık sertifikalarına özgü gereklilikler*****MED.B.095 LAPL sertifikası için başvuran kişilere yönelik sağlık muayenesi ve/veya değerlendirmesi**

- (a) LAPL sağlık sertifikası için başvuran kişiler en iyi tıbbi uygulamalara dayanılarak değerlendirileceklerdir.
- (b) Başvuru sahibinin tüm sağlık geçmişine özel olarak dikkat edilecektir.
- (c) İlk değerlendirmede ve 50 yaşından sonraki tüm müteakip değerlendirmelerde ve başvuru sahibinin tıbbi aıdan geçmiş kayıtlarının mevcut olmadığı durumlarda yapılacak tüm değerlendirmelerde muayeneyi gerçekleştiren kişi en azından aşağıda belirtilen unsurları muayeneye dahil edecektir:
 - (1) klinik muayene;
 - (2) tansiyon;
 - (3) idrar tahlili;
 - (4) görme kabiliyeti;
 - (5) işitme kabiliyeti.
- (d) İlk değerlendirmenin ardından 50 yaşına kadar yapılacak müteakip muayenelere aşağıda belirtilen unsurlar dahil edilecektir:
 - (1) LAPL sahibinin tıbbi aıdan geçmişinin değerlendirilmesi; ve
 - (2) Yukarıdaki (c) bendinde yer alan unsurların AeMC, AME ya da GMP tarafından en iyi tıbbi uygulamalar doğrultusunda gerekli görülenleri.

*ALT BÖLÜM C****KABİN EKİBİNİN sağlık aısından UÇUŞA UYGUNLUĞUNA ÖZGÜ GEREKLİLİKLER;****KISIM 1****Genel gereklilikler*****MED.C.001 Genel**

Kabin ekibi üyeleri bir hava aracında havacılık emniyet kuralları kurallarında öngörülen görevlerini ve sorumluluklarını ancak işbu Bölümde öngörülen gereklilikleri karşıladıkları taktirde yerine getirebileceklerdir.

MED.C.005 Sağlık muayeneleri

- (a) Kabin ekibi üyeleri kendilerine yüklenilen emniyet görevlerini ve sorumluluklarını yerine getirmelerini engelleyebilecek inkapasiteye neden olabilecek fiziksel veya ruhsal herhangi bir hastalıktan mustarip olmadıklarını kanıtlamak amacı ile sağlık değerlendirmesine tabi tutulmalıdırlar.
- (b) Tüm kabin ekibi üyeleri bir hava aracında görevlendirilmeden önce ve bilahare her 60 ayda bir sağlık değerlendirmesine tabi tutulmalıdır.
- (c) MED.D.040'da öngörülen gerekliliklerin karşılanması halinde sağlık muayeneleri bir AME, AeMC veya OHMP tarafından icra edilmelidir.

KISIM 2***Kabin ekibinin tabi tutulacağı sağlık değerlendirmelerine özgü gereklilikler*****MED.C.020 Genel**

Kabin ekibi üyeleri aşağıda belirtilen rahatsızlıklara veya hastalıklara sahip olmayacaklardır:

- (a) kalıtsal veya edinilmiş anomali;
- (b) aktif, gizli, akut veya kronik hastalık ya da bozukluk;
- (c) yara, incinme veya ameliyat sekeli; ve
- (d) tedavi, teşhis ya da önleme amaçlı, reçeteli veya reçetesiz ilaçların emniyet görevlerini ve sorumluluklarını yerine getirmelerini engelleyebilecek fonksiyonel inkapasiteye neden olabilecek etkileri ya da yan etkileri.

MED.C.025 Sağlık değerlendirmelerinin içeriği

- (a) Yapılacak ilk sağlık muayenesi en azından aşağıdaki unsurları içermelidir:
- (1) kabin ekibi üyelerinin tıbbi açıdan geçmişinin değerlendirilmesi; ve
- (2) aşağıdaki sistemlerin klinik muayenesi:
- (i) kardiyovasküler sistem;
- (ii) solunum sistemi;
- (iii) muskuloskeletal sistem;
- (iv) kulak-burun-boğaz;
- (v) görme sistemi; ve
- (vi) renkli görme.
- (b) Müteakiben yapılacak tüm sağlık muayenelerinde aşağıda belirtilen unsurlar yer almalıdır:
- (1) kabin ekibi üyelerinin tıbbi açıdan geçmişinin değerlendirilmesi; ve
- (2) en iyi tıbbi uygulamalar doğrultusunda gerekli görülmesi halinde klinik muayene.
- (c) Yukarıdaki (a) ve (b) bentleri bağlamında herhangi bir şüphe duyulması halinde veya klinik endikasyon üzerine, kabin ekibi üyelerine yönelik sağlık değerlendirmesine AME, AeMC veya OHMP'nin gerekli gördüğü ilave sağlık muayeneleri, tahlilleri veya araştırmaları da dahil edilecektir.

KISIM 3***Kabin ekibi onayı için başvuran ya da kabin ekibi onayına sahip olan kişilere yönelik ilave gereklilikler*****MED.C.030 Kabin ekibi sağlık raporu**

- (a) Her bir sağlık değerlendirmesinin ardından:
- (1) kabin ekibi onayı için başvuran ya da kabin ekibi onayına sahip olan kişilere AME, AeMC veya OHMP tarafından bir kabin ekibi sağlık raporu verilecektir; ve

- (2) kabin ekibi onayı için başvuran ya da kabin ekibi onayına sahip olan kişiler ilgili bilgileri veya kabin ekibi sağlık raporunun bir suretini hizmetlerinden faydalanan işleticilere sunacaklardır.
- (b) *Kabin ekibi sağlık raporu*
Kabin ekibi sağlık raporunda sağlık değerlendirmesinin tarihi, kabin ekibi üyesinin sağlık açısından uçuşa uygun olduğu veya olmadığı, müteakiben gerçekleştirilmesi gereken ilk sağlık değerlendirmesinin tarihi ve varsa tahditler belirtilecektir. Diğer tüm unsurlar MED.A.015 uyarınca hasta-doktor mahremiyetine tabi olacaktır.

MED.C.035 Tahditler

- (a) Kabin ekibi onayına sahip olan kişilerin 2. Kısımda öngörülen gereklilikleri karşılayamamaları durumunda, AME, AeMC veya OHMP, bir ya da daha fazla sayıda tahdit uygulanması durumunda kabin ekibi görevlerini emniyetli bir şekilde yerine getirip getiremeyeceklerini değerlendirecektir.
- (b) Kabin ekibi onayı ile tanınan imtiyazların tatbikine ilişkin tahditler kabin ekibi sağlık raporunda belirtilmeli ve sadece AME ya da AeMC tarafından veya AME ile iştişare edilmek suretiyle bir OHMP tarafından kaldırılmalıdır.

ALT BÖLÜM D

UÇUŞ TABİPLERİ (AME) , PRATİSYEN HEKİMLER (GMP) , İŞ SAĞLIĞI HEKİMLERİ (OHMP)**İŞ SAĞLIĞI HEKİMLERİ (OHMP)**

KISIM 1

Uçuş Tabipleri**MED.D.001 İmtiyazlar**

- (a) AME'nin imtiyazları 2. Sınıf sağlık sertifikalarını ve LAPL sağlık sertifikalarını tanzim etmek, temdit etmek ve yenilemek ve gerekli sağlık muayenelerini ve değerlendirmelerini icra etmektir.
- (b) AME sahibi olan kişiler, MED.D.015'de öngörülen gereklilikleri karşılamaları durumunda, imtiyazlarının kapsamının 1. Sınıf sağlık sertifikalarının temdidine ve yenilenmesine yönelik sağlık muayenelerini de içerecek şekilde genişletilmesi başvurusunda bulunabileceklerdir.
- (c) AME'nin imtiyazlarının kapsamı ve tabi olunan koşullar sertifika üzerinde belirtilmelidir.
- (d) AME sertifikasına sahip olan kişiler, aşağıda belirtilen durumlar dışında, AME sertifikasını tanzim etmiş olan Üye Devlet dışındaki bir Üye Devlette sağlık muayeneleri ve değerlendirmeleri icra etmeyeceklerdir:
- (1) ev sahibi Üye Devlet tarafından uzman hekim olarak mesleki faaliyetlerini tatbik etmek amacı ile ülkeye giriş izni verilmiş olması;
 - (2) AME sıfatıyla sahip oldukları imtiyazlar kapsamında sağlık muayeneleri ve değerlendirmeleri icra etme ve sağlık sertifikaları düzenleme isteğini ev sahibi Üye Devletin yetkili otoritesine bildirmiş olmaları; ve
 - (3) ev sahibi Üye Devletin yetkili otoritesi tarafından kendilerine bir briefing verilmiş olması.

MED.D.005 Başvuru

- (a) AME sertifikasına ilişin başvurular yetkili otorite tarafından öngörülen şekil ve surette yapılacaktır.
- (b) AME sertifikasına başvuran kişilerin aşağıdaki bilgi ve belgeleri yetkili otoriteye vermeleri gerekmektedir:
- (1) kişisel bilgileri ve iş adresleri;
 - (2) havacılık tıbbı konusunda müracaat ettikleri imtiyazlara uygun bir eğitim kursunu tamamlamış olduklarını gösteren bir sertifika da dahil olmak üzere MED.D.010'da öngörülen gereklilikleri karşıladıklarını tevsik eden belgeler;
 - (3) AME2nin sağlık sertifikalarını işbu Bölümde öngörülen gerekliliklere dayanarak tanzim edeceğine yönelik yazılı bir beyan.
- (c) Birden çok yerde sağlık muayenesi icra etmesi durumunda, AME mesleğini icra ettiği tüm yerlere ilişkin bilgileri yetkili otoriteye sunacaktır.

MED.D.010 AME sertifikasının tanzimine ilişkin gereklilikler

2. Sınıf sağlık sertifikalarının ilk kez düzenlenmesi, temdidini ve yenilenmesi imtiyazlarına sahip olan bir AME sertifikası başvurusunda bulunanlar:

- (a) hekimlik yapma vasfına ve lisansına ve uzmanlık eğitimi Tamamlama Sertifikasına sahip olacaklardır;
- (b) havacılık tıbbı konusunda temel eğitim kursuna katılmış olacaklardır;
- (c) aşağıda belirtilen hususları yetkili otoriteye kanıtlayacaklardır:
 - (1) sağlık muayenelerini gerçekleştirmeye uygun imkanlara, usullere, dokümantasyona ve işler vaziyetteki ekipmana sahip olduklarını; ve
 - (2) hasta-doktor mahremiyetinin korunması için gereken usullere ve koşullara sahip olduklarını.

MED.D.015 İmtiyazların kapsamının genişletilmesine ilişkin gereklilikler

AME sertifikası imtiyazlarının kapsamını 1. Sınıf sağlık sertifikalarının temdidini ve yenilenmesini içerecek şekilde genişletme başvurusunda bulunan adayların geçerli bir AME sertifikasına sahip olmaları ve:

- (a) başvuru tarihinden önceki 5 yıl içerisinde 2. Sınıf sağlık sertifikalarının tanzimine, temdidine ve yenilenmesine yönelik olarak en az 30 sağlık muayenesi icra etmiş olmaları;
- (b) havacılık tıbbı konusunda ileri düzeyde eğitim kursuna katılmış olmaları; ve
- (c) bir AeMC'de veya lisans veren otoritenin gözetimi altında uygulamalı eğitim almış olmaları.

MED.D.020 Havacılık tıbbı eğitim kursu

- (a) Havacılık tıbbı eğitim kursları bu kursları düzenleyen teşkilatın ticari merkezinin bulunduğu Üye Devletin yetkili otoritesi tarafından onaylanmış olmalıdır. Kursu düzenleyen teşkilat kurs müfredatının yeterli olduğunu ve eğitim vermekle görevlendirilen kişilerin yeterli düzeyde bilgiye ve tecrübeye sahip olduklarını kanıtlayacaktır.
- (b) Tazeleme eğitimi hariç tutulmak kaydıyla, kursların sonunda kurs içeriğinde yer alan tüm konuları kapsayan yazılı bir sınav yapılacaktır.
- (c) Kursu düzenleyen teşkilat , sınavları başarıyla geçen adaylara birer kurs tatalama sertifikası tanzim edecektir.

MED.D.025 AME sertifikası üzerinde yapılacak değişiklikler

- (a) AME'ler aşağıda belirtildiği şekilde, sertifikalarını etkileyecek nitelikteki değişiklikleri yetkili otoriteye bildireceklerdir:
 - (1) AME'nin sağlık konusundaki düzenleyici kurum tarafından yürütölen bir disiplin kovuşturmasına ya da soruşturmasına tabi tutulması;
 - (2) müracaat sırasında yapılan beyanların içeriği de dahil olmak üzere sertifikanın düzenlendiği koşullarda meydana gelen değişiklikler;
 - (3) sertifikanın tanzimi için öngörölen gerekliliklerin artık karşılanamıyor olması;
 - (4) uçuş tabibinin işyerinde veya muhabere adresinde meydana gelen değişiklikler.
- (b) Bu tür değişikliklerin yetkili otoriteye bildirilmemesi, sertifikayı askıya alan ya da iptal eden yetkili otorite tarafından tesis edilecek karar dayanılarak, sertifikanın imtiyazlarının askıya alınmasına ya da iptaline neden olacaktır.

MED.D.030 AME sertifikalarının geçerlilik süresi

AME sertifikaları en fazla 3 yıl için tanzim edilirler. Sertifikalara aşağıda belirtilen koşullara tabi olmak kaydıyla temdit edilirler:

- (a) sertifika sahibinin hekimlik yapmak için gereken genel koşullara uymaya devam etmekte olması ve ulusal yasalar uyarınca mesleki sicil kaydının devam etmekte olması;
- (b) son üç yıl içerisinde havacılık tıbbı konusunda tazeleme eğitimi almış olması;

- (c) her yıl en az havacılık sağlık muayenesi icra etmekte olması;
- (d) sertifikasında yazılı koşullara uymayı sürdürmekte olması; ve
- (e) imtiyazlarını işbu Bölüme uygun bir şekilde tatbik ediyor olması.

KISIM 2

Pratisyen Hekimler (GMP)

MED.D.035 Pratik hekimlere özgü gereklilikler

- (a) GMP'ler aşağıda belirtilen gerekliliklere uymak koşuluyla LAPL Sağlık sertifikası tanzim eden AME' sıfatıyla görev yapabileceklerdir:
 - (1) faaliyetlerini GMP'lerin başvuru sahibinin tüm sağlık kayıtlarına gerektiği şekilde ulaşabildikleri bir Üye Devlette sürdürmeleri; ve
 - (2) ulusal yasalarca öngörülen ilave gerekliliklere uymaları.
- (b) LAPL sertifikası tanzim edebilmeleri için pratisyen hekimlerin (GMP) ulusal yasalar doğrultusunda hekimlik için öngörülen tüm vasıflara ve lisanslara sahip olmaları gerekmektedir.
- (c) AME sıfatıyla hareket eden GMP'ler faaliyetlerini yetkili otoriteye bildireceklerdir.

KISIM 3

İş Sağlığı Hekimleri (OHMP)

MED.D.035 İş sağlığı hekimlerine özgü gereklilikler

OHMP'ler aşağıda belirtilen koşullara uymaları kaydıyla sadece kabin ekibinin sağlık muayenelerini icra edeceklerdir:

- (a) yetkili otoritenin ilgili ulusal iş sağlığı sisteminin işbu Bölümde öngörülen gerekliliklerin yerine getirilmesini sağlayabileceğine kanaat getirmesi;
- (b) hekimlik lisansına sahip olmaları ve ulusal yasalar doğrultusunda işyeri hekimliği yapma vasfına sahip olmaları; ve
- (c) havacılık tıbbı konusunda kabin ekibinin çalışma ortamı için gerekli olan bilgilere sahip olmaları.
