

**TÜRK TESCİLİNE KAYITLI HAVA ARAÇLARI VE PİLOTLARIN YOL BOYU
DENETLEME VE DEĞERLENDİRİLMELERİNE DAİR TALİMAT
(SHT- KOKPİT YOL BOYU)**

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Dayanak, Tanımlar ve Kısaltmalar

Amaç

MADDE 1 - (1) Bu Talimatın amacı, 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununa göre tutulan uçak siciline kayıtlı hava araçlarının yol boyu uçuş denetimlerinin standart şekilde yapılmasını sağlayacak denetleme formlarını oluşturmak ve yapılacak denetlemelere ilişkin genel esas ve usulleri düzenlemektir.

Kapsam

MADDE 2 - (1) Bu Talimat, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununa göre ruhsat almış hava taşıma işletmelerinin işlettiği tüm hava araçları ile hava aracı yol boyu denetimlerini yapmak üzere denetim yetkisi verilmiş denetçi ve denetim kuruluşlarını kapsar.

Dayanak

MADDE 3 - (1) Bu Talimat, 14/10/1983 tarihli 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, 10/11/2005 tarihli 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri hakkında Kanun ile 05/06/1945 tarihli 4749 sayılı Kanunla uygun bulunan Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması ve Sivil Uçakla Ticari Hava Taşıma İşletmeciliği Operasyon Usul ve Esasları Talimatına (SHT-OPS 1) dayanarak hazırlanmıştır.

Tanımlar

MADDE 4 - (1) Bu Talimatta geçen;

a) Ana üs: Havacılık işletmesinin uçuş faaliyetlerini yürüttüğü ve işletme ruhsatında ana merkez olarak bilinen, uçucu ekiplerin kendi imkânları ile konaklama ve iâşelerini sağladığı mahalli,

b) Denetçi: Genel Müdürlük tarafından işletmelerin uçuş operasyon denetimlerini gerçekleştirmek için yetkilendirilmiş personeli,

c) Genel Müdürlük: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü,

ç) Genel Müdür: Sivil Havacılık Genel Müdürünü,

d) Havacılık işletmeleri: 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununa göre ticari hava taşımacılığı yapmak üzere ruhsat almış işletmeleri,

e) Havaalanı: Karada ve su üzerinde hava araçlarının kalkması ve inmesi için özel olarak hazırlanmış, hava araçlarının bakım ve diğer ihtiyaçlarının karşılanmasına, yolcu ve yük alınmasına ve verilmesine elverişli tesisleri bulunan yerleri,

f) Kabin ekibi: Bir uçuş görevinin yapılmasında kokpit ekibinin dışında, esas görev yeri hava aracının kabini olan ve işletmeci tarafından yolcu emniyetini ve gereksinimlerini karşılamak üzere gerekli temel ve tazeleme eğitimlerini alarak sertifikalandırılmış personeli,

g) Kaptan pilot: Uçuş süresince hava aracının her türlü harekâtından sorumlu olan, işletme tarafından atanan, kaptan pilot statüsünde ve Genel Müdürlük tarafından bu maksatla yetkilendirilmiş belirli bir lisansla sahip olan pilotu,

ğ) Kokpit ekibi: Hava aracının sevk ve idaresi ile kullanımından sorumlu ve Genel Müdürlük tarafından lisanslandırılmış gerekli olan asgari sayıdaki pilot/pilotlar ile varsa uçuş mühendislerini,

h) Kokpit: Pilot mahallini,

i) Pilot: Hava aracının sevk edilmesiyle görevli olan sertifikalı personeli,

ı) Taksi: Uçağın yerde yapmış olduğu hareketleri,

j) Tecrübeli uçuş denetim görevlisi: Denetim görevlilerinin görev başı eğitimlerini vermek üzere Genel Müdürlük tarafından yetkilendirilmiş kontrol pilotunu,

k) Uçuş ekibi: Havacılık işletmeleri tarafından belirlenen, hava aracının sevk ve idaresiyle görevli pilotlar, uçuş mühendisleri ile sertifikalı kabin içi emniyet ve diğer hizmetlerin yürütülmesiyle görevli kabin ekibini ve yükleme görevlilerini, uçak tipine göre uçuş mühendisi kapsamında gerektiğinde seyrüsefer ve radyo operatörlerini,

l) Uçuş mühendisi: Uçuş işletme el kitapları gereğince hava aracında bulunması ve pilotlarla birlikte kokpitte görev yapması gerekli olan sertifikalı personeli,

m) Uçuş süresi: Bir hava aracının kalkış yapmak maksadıyla, kendi gücü ile veya harici bir güç uygulanmak suretiyle ilk hareketine başlama anından, uçuşun veya görevin sonunda tam olarak durarak, yolcu yük veya diğer muhteviyatı indirme ve/veya bindirme amacıyla kendisine tahsis edilen park yerine gelme anına kadar geçen toplam süreyi,

n) Yükleme görevlisi: Uçuş işletme el kitabı gereğince hava aracının belirtilen kurallara göre yüklemesini ve boşaltmasını yapan sertifikalı personeli,

o) Yedek meydan: İnilmesi tasarlanan havaalanına inişin uygun olmaması halinde uçuşun yöneltileceği uçuş planında belirtilen havaalanını,

ö) Gün: 00: 01 ile 24:00 UTC arasındaki süreyi,

p) Hafta: Birbirini takip eden 7 günü,

r) Ay: Bir takvim ayını,

s) 3 Ay: Birbirini takip eden üç takvim ayını,

ş) Yıl: Bir takvim yılını,

ifade eder.

(2) Bu Talimatta belirtilmeyen tanımlar için 2920 sayılı Kanun, 5431 sayılı Kanun ve diğer sivil havacılık mevzuatı ile ülkemizin üyesi bulunduğu uluslararası sivil havacılık kuruluşları tarafından yayımlanan dokümanlarda belirtilen tanımlar geçerlidir.

Kısaltmalar

MADDE 5 - (1) Bu Talimatta geçen kısaltmalar;

a) ATIS: Otomatik terminal bilgi servisini,

b) ATC: Hava trafik kontrolünü,

c) ATM: Hava trafik yöntemini,

ç) APU: Uçak yardımcı güç ünitesini,

d) CPL: Ticari pilot lisansını,

e) CRM: Ekip kaynak yönetimini,

- f) CG: Hava aracı ağırlık merkezini,
- g) CDL: Konfigürasyonda sapma listesini,
- ğ) CATII, CATIII: Düşük görüş şartlarında yaklaşma ve iniş yetki kategorisini,
- h) DOW: Hava aracı kuru operasyon ağırlığını,
- ı) EASA: Avrupa Havacılık Emniyet Teşkilatını,
- i) ETOPS: İki motorlu hava araçlarınınca gerçekleştirilen uzatılmış menzil operasyonlarını,
- j) FCOM: Uçuş ekibi operasyon kitabını,
- k) FL: Uçuş seviyesini,
- l) FIR: Uçuş bilgi bölgesini,
- m) F/O: İkinci pilotu,
- n) FDR: Uçuş veri kayıt cihazını,
- o) GPWS: Yere yakınlık uyarı sistemini,
- ö) GPU: Yer yardımcı güç ünitesini,
- p) ICAO: Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünü,
- r) LOAD SHEET: Hava aracı ağırlık ve denge formunu,
- s) LVTO: Düşük görüş şartlarında yapılan uçuş operasyonlarını,
- ş) LMC: Yolcu ve yük ile ilgili limitleri her uçak için işletici tarafından belirlenmiş son dakika değişikliğini,
- t) MEL: Asgari teçhizat listesini,
- u) MMEL: Ana asgari teçhizat listesini,
- ü) MNPS: Kuzey Atlantik sahası içinde asgari seyrüsefer spesifikasyonları operasyonunu,
- v) MTO: Uçuşla ilgili hava durumu raporlarını,
- y) MTOW: Hava aracı azami kalkış ağırlığını,
- z) NOTAM: Havacılara uyarı mesajını,
- aa) NOTOC: Sorumlu kaptan pilotu bilgilendirme formunu,
- bb) OM: İşletme el kitabını,
- cc) OML: Operasyonel çoklu uçuş ekibi kısıtlamasını (uçuş ekibi 1nci sınıf sağlık sertifikası sınırlamaları),
- çç) QNH: Ortalama deniz seviyesindeki atmosfer basınç değerini,
- dd) QRH: Normal ve acil durum prosedürleri referans el kitabı,
- ee) PNF: Uçuş esnasında uçağı kumanda etmeyen pilotu,
- ff) PF: Uçuş esnasında uçağı kumanda eden pilotu,
- gg) RAMP Denetimi: Yerli ve yabancı hava araçlarının uçuş öncesinde veya sonrasında yapılan denetimi,
- ğğ) RNAV: Saha seyrüseferini,
- hh) RVSM: Azaltılmış dikey minimumlarda uçuş operasyonunu,
- ıı) SAFA: Yabancı hava araçlarına yapılan denetimi,
- ii) SANA: Yerli hava araçlarına yapılan denetimi,
- jj) SIGMETS: Uçuş faaliyetleri üzerinde etkisi olan meteorolojik hadiselerin raporlanmasını,
- kk) SRM: Yapısal tamir dokümanını,
- ll) TAT: Toplam hava sıcaklığını,

mm) TCAS: Trafik uyarı ve çarpışmayı önleyici sistemi,
nn) TAWS: Arazi farkındalık uyarı sistemini,
oo) TOW: Hava aracı kalkış ağırlığını,
öö) UTC: (Universal Time Coordinated) Uluslararası koordine edilmiş zamanı,
pp) ZFW: Hava aracının yakıtsız, fakat diğer bütün yüklerinin yüklenmiş durumundaki ağırlığını,
ifade eder.

(2) Bu Talimatta belirtilmeyen kısaltmalar için 2920 sayılı Kanun, 5431 sayılı Kanun ve diğer sivil havacılık mevzuatı ile ülkemizin üyesi bulunduğu uluslararası sivil havacılık kuruluşları tarafından yayımlanan dokümanlarda belirtilen kısaltmalar geçerlidir.

İKİNCİ BÖLÜM

Uygulama Esasları

Yol boyu uçuş kontrol ve denetimleri

MADDE 6 - (1) Hava aracı yol boyu uçuş denetimi, tarifeli ve tarifersiz uçuşlar sırasında uçuş kokpit gözetimi ve mürettebatın yeterliliği ile, yapılan uçuş operasyonunun ilgili ulusal ve uluslararası mevzuata, işletme el kitaplarına ve genel işletme kurallarına uygunluğunun kontrolünü içerir. Söz konusu denetimler yapılırken aşağıdaki hususlara dikkat edilir:

- a) Uçuş ekiplerinin uçulacak hava aracına uygun geçerli lisans ve belgeleri,
- b) Uçulacak rotaya uygun hazırlanmış uçuş planı,
- c) NOTAM'ların;
 - 1) Kalkış meydanı,
 - 2) Yol boyundaki tüm havaalanlarını, varış alanı ve yedek alanları,
 - 3) Varış meydanı ve yedek meydanları,
- ç) Hava durumu analizi,
- d) Yakıt planlama kontrolü,
- e) MEL Bilgisi,
- f) SIGMETS/AIRMETS ve yol boyu meteoroloji haritaları,
- g) LVTO operasyon usulleri ve LVO kanıtlama uçuşları,
- ğ) Uygun uçuş ekip planlaması ve uçuş ekip mesai saatleri uygunluğu.

(2) Denetimler EK-1'de yer alan standart denetim kontrol formuna uygun olarak gerçekleştirilir. Denetim sırasında bu formdaki konu başlıklarının açılımları ve bulgu kategorileri bu Talimatın EK-2'sinde yer alan forma göre denetlenir.

Denetimlerin amacı

MADDE 7 - (1) Denetimlerin temel amacı; operasyon kontrol yöntemleri ve uygulamaları, ilgili tesis, ekipman ve hizmetleri ile uçuş ve yer personelinin yetkilendirildikleri operasyonu yapabilme yeterliliklerinin değerlendirilmesi ve denetlenmesidir.

(2) Denetçi, uçuş öncesi faaliyetlerden uçuş sonrasındaki faaliyetlere kadar ilgili tüm personeli denetleme yetkisine sahiptir.

(3) Denetçi; operasyonun, işletme talimatları ile ulusal ve uluslararası sivil havacılık mevzuatına uygunluğunu denetler.

Denetim usulü

MADDE 8 - (1) Denetimler, mürettebat görevlerini engellemeyecek ve uçuş ekibinin görevleri sırasında dikkatlerini dağıtmayacak şekilde gerçekleştirilir.

(2) Uçuş sırasında uçuş ekibinin hava aracı işletim limitleri, ulusal ve uluslararası mevzuata uygunluk, işletme el kitapları, düz uçuş kontrol yöntemleri, hava aracı sistemleri ve ekipmanı veya normal ve acil durum usullerine ilişkin sorulara karşılık, belirsiz veya aşına gelmeyen cevaplar veya davranışlar gösterilmesi halinde, denetçi bu tür sorularını uçuş sonrasına ertelemeli ve uçuş güvenliğini riske etmemelidir.

(3) Denetçi, uçuş sırasında yerdeki ve uçuştaki tüm hava trafik kontrol haberleşmelerini ve ATC personelinin hava trafiğinin yönetimini izlemelidir. Hava trafik kontrolünü, meydan uçuşa elverişliliğini, hava limanı ile ilgili yöntemler, hizmetler veya faaliyetlerin güvenliğini olumsuz yönde etkileyecek herhangi bir aksaklık görmesi halinde derhal ilgili yetkililere bildirimde bulunmalıdır.

(4) Denetçi, denetim uçuşu sonrasında hava aracı sorumlu kaptan pilotu ve ilgili mürettebatına denetimin sonucu hakkında kısa bir briefing verir.

Bilgi toplama

MADDE 9 - (1) Denetim öncesinde; denetçi tarafından işletme hakkındaki aşağıdaki hususlar incelenerek denetime hazırlık yapılır:

- a) Pilot ve uçuş ekipleri raporları,
- b) Pilot eğitimleri ve yeterlilik kontrolleri,
- c) Pilot lisansları ve sağlık sertifikaları,
- ç) Daha önce yapılmış olan yol boyu uçuş kontrol denetimleri,
- d) Uçakta yapılan kontroller ve gözlemler,
- e) SANA/SAFA denetim raporları,
- f) İşletmeye yapılmış olan denetimlerin denetim sonu raporları,
- g) İşletme el kitapları.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Denetim Görevleri

Denetçinin nitelikleri

MADDE 10 - (1) Yol boyu uçuş denetçisi; aşağıdaki niteliklere sahip olmalıdır:

- a) Öğretmen pilot ve eğitici pilot sertifikasına sahip olması,

- b) Aşgari 1 yıllık sivil havacılık deneyimi olması,
- c) Herhangi bir tipte, tip eğitimi almış ve bu tiplerden birinde geçerli lisansı olması,
- ç) Aşgari 3000 saat uçuş tecrübesi olması,
- d) Görev başı yol boyu uçuş kontrol denetimi eğitimi görmüş olması.

Denetçinin yetkilendirilmesi

MADDE 11 - (1) Yol boyu uçuş kontrol pilotu adayı; yol boyu uçuş kontrol denetimi görevlisi eğitimini aldıktan sonra, tecrübeli yol boyu uçuş kontrol pilotu gözetiminde 2 adet yol boyu uçuş kontrol denetimine katılır.

(2) Tecrübeli yol boyu kontrol pilotunun onayını aldıktan sonra; Genel Müdür onayına sunulur.

Denetim esasları

MADDE 12 - (1) Denetimler, en az bir kontrol pilotu tarafından yapılır.

(2) Denetimler haberli ve habersiz olarak yapılır.

(3) Kontrol pilotu, haberli denetimi uçuştan en geç 3 saat önce ilgili işletmeye bildirir. Kokpitte eğitim vs. maksatlı üçüncü bir pilotun olması durumunda çok acil ve zorunluluk yoksa bu pilot kokpitte bulunmaz.

(4) Denetçi, habersiz denetim için planlanan uçuş saatinden en az 30 dakika önce doğrudan uçak başına gidebilir, bu durumda uçuş ekibine kendini tanıtır ve uçak uçuş kayıtlarına kendisi ile ilgili gerekli ilaveleri yaptırdıktan sonra, uçuş ekibine yapacağı denetim hakkında kısa bir briefing ile birlikte denetimine başlar.

(5) Hava aracının sorumlu kaptan pilotu, kontrol pilotunu uçağa alır ve denetimin yapılmasına yardımcı olur.

(6) Denetçi, uçuş boyunca kokpitte oturur. İlgili işletme, denetçiyi uçucu ekip statüsünde değerlendirir ve uçuş ekibine dâhil eder.

(7) Herhangi bir sebeple denetim yapılan hava aracının gidilen bir havaalanında veya havaalanı yedeğinde kalması halinde ilgili işletme tarafından, denetçinin uçuş ekibiyle birlikte konaklaması sağlanır.

Yol boyu uçuş denetim formu

MADDE 13 - (1) Denetimlerde bu Talimatın Ek-1'inde yer alan kontrol formları, Ek-2'sinde yer alan bulgu kategorizasyon listesine uygun olarak kullanılır.

Denetim bulgu sınıflandırılması

MADDE 14 - (1) Denetim sırasında, Ek-2’de belirtilen herhangi bir uyumsuzluk tespit edilmesi halinde, Ek-1’deki forma bulgu olarak yazılır ve tespit edilen bulgular aşağıdaki şekilde seviyelendirilir:

a) Birinci seviye bulgu: İlgili sivil havacılık düzenlemelerine aykırı olan, emniyet ve güvenlik standardını düşüren, uçuş ve yer emniyeti ile güvenliğini doğrudan ciddi olarak etkileyebilecek önemli bir yetersizlik veya kusurdur.

b) İkinci seviye bulgu: İlgili sivil havacılık düzenlemelerine aykırı olan, uçuş emniyet ve güvenlik standardının düşmesine yol açabilecek ancak uçuş ve yer emniyeti ile güvenliğini doğrudan etkilemeyecek herhangi bir yetersizlik veya kusurdur.

c) Gözlem: İlgili sivil havacılık düzenlemelerinde yer alan emniyet standardının artırılmasına yönelik iyileştirme istekleridir.

(2) Denetim esnasında birinci seviye bulgu tespit edilmesi halinde; bulgu ile ilgili düzeltici işlem gerçekleştirilmeden, denetçi tarafından uçuş operasyonuna müsaade edilmez.

(3) Denetimde tespit edilen bulgular, referansları ve seviyeleri hakkında sorumlu kaptan pilota bilgi verilir.

(4) Denetimde kullanılan kontrol formunun bir sureti işletmeye iletilmek üzere imza karşılığında sorumlu kaptan pilota teslim edilir.

(5) Ön denetim raporu; işletmelerin uçuş emniyet ve güvenliğinin aksatılmadan sürdürülmesine yönelik, tespit edilen bulguların zaman kaybedilmeden giderilmesi için bilgi sağlayıcı mahiyette olup, kesinlik arz etmez. Ön raporda yer alan bulgular ve bulgu kategorileri Genel Müdürlük değerlendirmesiyle sonuçlanır.

(6) Genel Müdürlük tarafından ilgili havacılık işletmesine, tespit edilen bulguların ayrıntılı raporlanması yapılarak, kök neden analizleriyle birlikte düzeltici işlemlerin verilecek süre içerisinde düzeltilmesi istenir.

(7) Denetimlerde elde edilen bulgular Genel Müdürlük tarafından oluşturulan yol boyu uçuş denetimi bulgu havuzunda muhafaza edilir ve yapılan istatistiksel analizler neticesinde tekrar eden, sık tekrarlayan ve genelde görülen bulgular üzerinde Genel Müdürlük ilgili birimlerince gerekli önleyici/giderici tedbirlerin alınması çalışmalarında kullanılır.

(8) Hava yolu işletmeleri; Genel Müdürlük tarafından yapılan yol boyu uçuş denetimlerine ilave olarak, kalite güvence sistemleri kapsamında oluşturulacak, uygun yol boyu uçuş kontrol denetçileri vasıtasıyla işletme bünyesinde bulunan her bir uçak tipinde her 20 uçak için ayda en az bir yol boyu uçuş kontrol denetimi gerçekleştirir.

İdari ve cezai yaptırımlar

MADDE 15 - (1) Denetçi, uçuş operasyonunun, emniyetle yapılamayacağına dair bir bulgu tespit etmesi halinde, bulgu giderilinceye kadar söz konusu uçuş operasyonunu durdurmakla yetkilidir.

(2) Bu Talimat hükümlerine uymayan işletmelere ve ilgili personele 2920 sayılı Kanunun 27, 30, 141 ve 143 ncü maddelerinde ve SHY-İPC'de belirtilen hükümler çerçevesinde yaptırım uygulanır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Son Hükümler

Yürürlük

MADDE 16 - (1) Bu Talimat yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

(2) Bu Talimatın yürürlüğe girdiği tarihten itibaren Nisan 1999 tarihli Hava Aracı Yol Boyu Denetlemelerine İlişkin Kurallar Talimatı (SHT-120.02) yürürlükten kalkar.

Yürütme

MADDE 17 - (1) Bu Talimat hükümlerini Sivil Havacılık Genel Müdürü yürütür.

	UÇUŞ ÖNCESİ PREFLIGHT																		
15	Uçuş Ekibi Kokpit Denetimi Flight Crew Cockpit Check																		
16	Yakıt Alma Sırasındaki Prosedürler Refueling Prosedures																		
17	RVSM Kontrol Usulleri RVSM Check Prosedures																		
18	Ağırlık ve Denge Mass and Balance																		
19	Tehlikeli Maddeler ve Özel Yükler Dangerous Goods and Special Cargo																		
	KALKIŞ ÖNCESİ BEFORE TAKE-OFF																		
20	Kokpit Hazırlığı Cockpit Preparation																		
21	Taxi-out Uygulamaları Taxi-out Prosedures																		
	KALKIŞ VE TIRMANIŞ AŞAMASI TAKE-OFF AND CLIMBING STAGE																		
22	Kalkış ve Tırmanış Take Off and Climbing																		
	DÜZ UÇUŞ CRUISE FLIGHT																		
23	Düz Uçuş Uygulamaları Cruise Flight Prosedures																		
	ALÇALMA, YAKLAŞMA VE İNiŞ DESCENDING, APPROACH AND LANDING																		
24	Alçalma ve Yaklaşma Usulleri Descending and Approach Prosedures																		
25	LVOT Düşük Görüş Operasyon Usulleri LVOT Low Visibility Operation and Take Off Prosedures																		
26	İniş ve İniş Sonrası Usulleri Landing and After Landing Prosedures																		

C-AÇIKLAMALAR REMARKS			
BULGU INSPECTION ITEM	SEVİYE LEVEL	REFERANS/AÇIKLAMA REFERENCE/REMARK	
KAPTANIN ADI SOYADI CAPTAIN'S NAME		KONTROL PİLOTUNUN ADI INSPECTOR'S NAME	

YOL BOYU UÇUŞ DENETLEME TALİMATI KATEGORİZASYON TABLOSU				
	DEĞERLENDİRİLEN MADDELER	SEVİYE 1	SEVİYE 2	GÖZLEM
A	DISPEÇ SAFHASI			
	(1) Dispeç brifingi yapıldı mı?		X	
	(2) Dispeç brifinginde tüm uçuş ekibi, self-dispeç veya dispeç aşamasına katıldı mı?		X	
	(3) Uçuş planı kontrol edildi mi?	X		
	(4) Meteoroloji raporu, kalkış, iniş, yedek meydanlar ile yol boyu hava durumlarını kapsıyor mu ve kontrolü yapıldı mı?	X		
	(5) Yakıt planlama kontrolü incelendi mi?	X		
	(6) Dispeç tarafından uçuş ekibine yolcu sayısı ve kargo bilgisi verildi mi?		X	
	(7) Ekip seçimi ve dispeç brifingi meydan kategorisine (A,B veya C) uygun olarak yapılmış mı?	X		
	(8) NOTAM'lar, kalkış, iniş, yedek meydanlar ile yol boyu NOTAM'larını kapsayacak şekilde alınmış mı?	X		
	(9) Uçakta bulunan mevcut arıza kayıtları MEL'e göre kontrol edilerek uçak teslim alındı mı?	X		
	(10) Uçuş planı eklerinde SIGMETS/AIRMETS ve Yol boyu meteoroloji haritaları mevcut mu?		X	
	(11) Sorumlu kaptan pilot tarafından uçuş öncesi, ekip uçuş ve mesai limitleri kontrolü yapıldı mı?	X		
	(12) Uçuş planına kaptan ismi yazılmış mı ve kaptan tarafından imzalanmış mı?		X	
	(13) Dispeç görevlisinin uçuş planında ismi mevcut mu?		X	
B	UÇAK BAŞI			
	(1) Sorumlu kaptanın uçuş öncesi brifingi		X	
	a) Genel uçuş bilgisi hakkında bilgi		X	
	b) Uçuş süresi (slot varsa bilgisi) ve Uçuş seviyesi		X	
	c) Hava durumu (türbülans ve beklenmeyen hava durumu usulleri)		X	
	ç) Kokpit kapı usulleri (uçak güvenliğinin sağlanması)	X		
	d) Tehlikeli madde, özel yolcu ve yük bilgilerinin bildirilmesi	X		
	e) Acil durum ve anormal durumlar (konuşma ve anonslar, yangın, bomba tehdidi, uçak kaçırma, ani basınç kaybı vs.)		X	
	f) Ekip dokümanları ve kişisel eşyalar			
	(2) Her ekip üyesinin uçak tipi işlenmiş geçerli lisansı mevcut mu?	X		
	(3) Geçerli sağlık sertifikası mevcut mu?	X		
	(4) İkinci pilot için en az CPL, geçerli alet kartı mevcut mu?	X		

(5)	CAT II/III operasyonlar için geçerli düşük görüş (low visibility) sertifikası mevcut mu?	X		
(6)	İşletme tarafından farklı onay gerektiren operasyonlar için bir prosedür oluşturulup onaylanmış mı? (kısa/dar pist, düşük görüş vs.)	X		
(7)	Her uçuş ekibi için güncel tutulmuş pilot uçuş kayıt defteri mevcut mu?		X	
(8)	İlgili şirkete ait kimlik kartı mevcut mu?			X
(9)	Lisan sınavına girmiş, notu lisansa işlenmiş mi?	X		
(10)	Işık (El feneri) (Uçakta varsa gerekli değildir)		X	
(11)	Kokpit ekibinden gözlük ve kontak lens kullanan var mı, varsa yedeği ile birlikte yanında bulunduruyor mu? (Kokpit ekibi için)	X		
(12)	Kokpit ekibinin eğitim durumları, birlikte uçabilmeleri için şirket el kitaplarındaki kriterler dikkate alınarak planlanmış mı?		X	
(13)	Kokpit ekibi 90 gün içerisinde en az 3 iniş kalkış yapmış mı?	X		
(14)	Kokpit ekibi OML prosedürlerine uygun olarak planlanmış mı 60 yaş kuralı dikkate alınarak ekip oluşturulmuş mu?	X		
(15)	Kokpit ekibinde hamilelik, ilaç kullanımı, kan verme, sualtı dalış ve birbirini izleyen uçuşlarda birikmiş bir uçuş yorgunluğu hususları var mı?	X		
(16)	Uçuş Planı mevcut mu? (Çekilen planın detaylarını içeren)	X		
(17)	Güncel haritalar, meydan çizelgeleri ve ilgili belgeler ki bunlar gidilebilecek yedek meydanlar için de bulundurulmalıdır, mevcut mu?	X		
(18)	NOTAM lar /AIS/MET brifing dokümanları mevcut mu?	X		
(19)	Ağırlık ve denge (Mass and Balance) dokümanı mevcut mu?	X		
(20)	Özel yük bilgisi (bulunuyorsa) mevcut mu?		X	
(21)	Tehlikeli madde taşıma dokümanı mevcut mu?		X	
(22)	Uçak güvenlik arama kontrol formu mevcut mu?		X	
(23)	Meydan, ayrılma, yol boyu ve alçalma bilgi dokümanlarının güncelliği yapılıyor mu?		X	
(24)	Uçuşa elverişlilik belgesi (Yenileme-güncelleme gerektirir) mevcut mu?	X		
(25)	Kayıt sertifikası var mı? (Devamlı-bitiş tarihi yoktur.)	X		
(26)	Uçak radyo lisansı mevcut mu? (Devamlı-bitiş tarihi yoktur.)	X		
(27)	Havayolu İşletme şartları sertifikası mevcut ve güncel mi? (Yenileme-güncelleme gerektirir.)	X		
(28)	Üçüncü şahıs yükümlülük sigortası sertifikası var mı? (Yenileme-güncelleme gerektirir.)	X		
(29)	Gürültü sertifikası mevcut mu? (Devamlı - Bitiş tarihi yoktur.)	X		
(30)	Operasyon için ilgili ülke tarafından özel izin aranıyor ise, gerekli izin dokümanları mevcut mu?		X	
(31)	Uçak güvenlik kontrol formu (checklist), Uçuş sırasında bomba arama kontrol formu mevcut mu?		X	
(32)	Yolcu anons rehberi var mı? (İşletme bir standart anons prosedürü belirlemiş ise)		X	
(33)	Düşük görüş operasyonu kontrol formu (checklist) ve uygulama usulleri mevcut mu?		X	

	(34) İşletmenin tehlikeli maddeler taşıma onayı var ise, usulleri onaylı manuel inde mevcut mu?		X	
	(35) Uçak tipi ile ilgili normal ve tamamlayıcı kontrol formları (checklist) var mı?	X		
	(36) Uçak acil durum malzemesi şeması var mı?		X	
	(37) İşletme el kitabı mevcut mu?	X		
	(38) Hava aracı uçuş el kitabı (AFM) var mı?	X		
	(39) Kalkış ile ilgili performans analiz kartları uçakta mevcut mu?	X		
	(40) Minimum teçhizat listesi (MEL) ve yapısal sapma listesi (CDL) mevcut mu?	X		
	(41) Tehlikeli madde içeren uçak olayları için acil durum hareket rehberi mevcut mu?		X	
	(42) Uçak teknik kayıt defteri mevcut mu?	X		
	(43) Hava aracı uçuş kayıt defteri (AJL) var mı?		X	
	(44) Düşük görüş operasyonu (CAT II/III) yaklaşma rapor formu mevcut mu?			X
	(45) Hava güvenlik raporu mevcut mu?		X	
	(46) Pilot raporu mevcut mu?		X	
	(47) Uçuşta doğum/ölüm raporu mevcut mu?		X	
	(48) Kuraldışı yolcu raporu mevcut mu?		X	
	(49) Yerde/Havada olay raporu mevcut mu?		X	
	(50) Hava trafik olay raporu mevcut mu?		X	
	(51) Tehlikeli madde olay raporu mevcut mu?		X	
C	YAKIT İKMALİ SIRASINDA PROSEDÜRLERE UYUM			
	(1) Yakıt alma nitelikli personel tarafından yapılıyor mu?	X		
	(2) Uçak park freni on durumunda ve takozlar konulmuş olarak yakıt alımına başlandı mı?	X		
	(3) Yakıt aracı ve uçak, yakıt alımından önce topraklama kablosu ile topraklama yapıldı mı?	X		
	(4) Yakıt tankerinin önü açık olarak tutuluyor mu? Hiçbir araç tahliye rotalarını tıkamamalı hususuna dikkat ediliyor mu?	X		
	(5) SİGARA İÇİLMEZ (NO SMOKING) ikaz ışıkları yakıt alma esnasında açık, EMNİYET KEMERLERİNİZİ TAKIN (FASTEN SEAT BELTS) ikaz ışıklarının işaretlerinin kapalı olması sağlandı mı?	X		
	(6) Yakıt alımı esnasında herhangi bir kıvılcıma meydan vermemek amacıyla yakıt pompaları, strobe ışıkları, APU ve GPU (harici elektrik) çalıştırılmamalı veya çalışıyorsa kapatılmamalıdır.	X		
	(7) Yakıt ikmali, yapılırken aşırı rüzgâr ve fırtına sırasında ve frenler sıcakken yapılmama hususu ile HF/WX testlerinin yapılmayacağı biliniyor mu?	X		
Ç	UÇAKTA YOLCU VARKEN YAKIT İKMALİ			
	(1) Uçak da yolcu varken yakıt ikmali, kaptan pilot izniyle ve kokpitte bir kokpit üyesi varken başlatıldı mı?	X		

	(2) Kaptan pilot yakıt alma ile ilgili yetkilileri bilgilendirdikten sonra yakıt ikmali başlatıldı mı?	X		
	(3) İtfaiye araçları uçağın yanında yerini aldı mı?	X		
	(4) Yer ekibi ve uçuş ekibi arasında ikili iletişim kuruldu mu?	X		
	(5) “Emniyet kemerleriniz çözümlü olarak yerlerinizde oturun” ve “Elektronik aletlerinizi kapatınız” gibi gerekli anonslar yapıldı mı?	X		
	(6) Tüm kabin memurları ana giriş/çıkış kapılarına atanmış ve geriye kalan kapılar kapatıldı mı?	X		
	(7) Kemer ışıkları kapalı, sigara içmeyin ışıkları kapalı, acil durum ışıkları ayarlı ve tüm kabin için ışıkları en parlak seçilmiş olarak Kabin içi ışıkları gerekli şekilde düzenlendi mi?	X		
	(8) Uçakta yolcular varken, yolcu alımı veya boşaltılması sırasında, kanat üstü metodu yani basınçsız metot ile yakıt alınamaz prosedürüne uygun hareket edildi mi?	X		
D	RVSM KONTROL USULLERİ			
	(1) AML uçak defteri ve formlar incelenmiş ve MMEL ile uyumundan emin olunmuş mu?		X	
	(2) Kalkıştan önce, uçağın tüm altimetreleri son QNH'e göre ayarlanmış mı?		X	
	(3) RVSM irtifasında düz uçuşa geçince; Kpt/FO altimetreleri uçuş planına yazıyor mu?		X	
E	AĞIRLIK VE DENGE			
	(1) Yükleme ve yüklemekten sonra oluşan ağırlık merkezi AFM ve OM Part B'de belirtilen limitlerde olması kontrol edildi mi?	X		
	(2) Kaptan Pilot (CG) ağırlık merkezi hesaplamalarında oluşan limit dışı hatalarda yeni bir load sheet istiyor mu?	X		
	(3) Bilgiler Kaptan Pilot tarafından kontrol edildi mi? (Tip, uçak kayıt bilgisi, uçuş no, tarih, DOW, CG, ZFW, MACTOW, yakıt vs.)	X		
	(4) LMC son dakika değişiklik prosedürü doğru olarak uygulanıyor mu?		X	
	(5) Eğer izin verilen limitler dışında bir değişiklik olursa yeni bir ağırlık denge formu (Mass and Balance) hazırlanıyor mu?		X	
	(6) Eğer LMC son dakika değişikliği, şirket el kitaplarında belirtilen limitlerin dışında ise yeni uçuş planı isteniyor mu/hazırlatılıyor mu?		X	
F	TEHLİKELİ MADDELER VE ÖZEL YÜKLER			
	(1) Yolcu ve kargo uçaklarında tehlikeli madde taşımak için IATA tehlikeli madde düzenlemelerinde belirtilen paketleme ve etiketleme kurallarına uyuluyor mu?	X		
	(2) AOG Uçak parçaları taşınırken ilgili özel form doldurularak bir kopya Kaptan Pilota veriliyor mu?		X	
	(3) Yüklemeden önce, ön bilgi olarak NOTOC'un bir kopyası Kaptan Pilot'a verildi mi?		X	
	(4) Yüklemeden sonra, NOTOC formu, yükleme amiri tarafından imzalanmalı ve bir kopyası Kaptan Pilot'a verildi mi?		X	

	(5) Kaptan Pilot NOTOC'u inceledi mi? (Belirli fatura numarası, UN no, ID no, sınıf veya bölüm, paket kategorileri, taşıma indexi ve yüklenen yeri)		X	
	(6) EU OPS 1.1160'a göre ekip üyeleri özel yük veya madde hakkında bilgilendiriliyor mu?		X	
G	UÇUŞ ÖNCESİ			
	(1) Toplam yakıtın uçuş planında gerekenden az olmadığı kontrol edildi mi?	X		
	(2) Şirket el kitaplarında belirtilen günlük kontrol (daily check) geçerlilik süresi Kaptan Pilot tarafından kontrol edildi mi?	X		
	(3) Uçuş öncesi kontroller, işletme el kitabına uygun olarak uçuş ekibi ve yetkili teknik personel tarafından yapıldı ve imzalandı mı?		X	
	(4) Uçak harici kontrolü uçuş ekibinden biri tarafından yapıldı mı?	X		
	(5) Uçak harici kontrolleri sırasında yansıtıcı yekek giyildi mi?		X	
	(6) Tüketilen sıvılar ve gazların (İçme ve kullanma suyu, oksijen, yangın söndürücüler vs.) kirlenmesi engellenmiş olarak prosedürlere uygun şekilde depolandığı ve periyodik bakımlarının yapıldığına dair kontrol etiketleri mevcut mu?		X	
	(7) Kontrol yüzeyleri ve iniş takımları kapakları, pilot/statik korumaları, durdurma mekanizmaları, motor boşluk kapaklarının çıkartılmış olduğu kontrol edildi mi?			X
	(8) Uçak dış yüzeylerinin, kanatların, motorların buzdan, kardan, kumdan, çöpten, belirgin kirden arındırıldığı kontrolü yapıldı mı?	X		
	(9) Kargo ve bagaj yüklemesinin güvenliğinin sağlanması takip edildi mi?	X		
	(10) Kokpitteki acil durum teçhizatının durumunun kontrolü yapıldı mı?	X		
	(11) Hava aracı bakım kayıt defterinde (AML) yazan arızaların MEL ve CDL'de belirtilen referanslarla kontrolü yapıldı mı?	X		
	(12) Düzeltici işlemler işletme el kitabına uygun şekilde yapıldı mı?	X		
	(13) MEL ve CDL maddelerinin geçerlilik tarihlerinin kontrolü yapıldı mı?	X		
	(14) Uçuş öncesi, uçakla ilgili tüm operasyon ve bakım prosedürlerinin uygulandığının kontrolü yapıldı mı?	X		
	(15) Gerekli uyarı ve ikaz plakartların kullanılması yeterli ve prosedürlere uygun mu?			X
	(16) Hava aracı bakım kayıt defteri (AML) Kaptan Pilot tarafından doğru olarak doldurularak uçak teslim alındı mı?	X		
	(17) Oksijen maskesi ve maske mikrofonu test kontrolü yapıldı mı?	X		
	(18) Kaptan ekip görev dağılımını işletme prosedürlerine uygun olarak yaptı mı? (Uçuşun özelliği, meydanın kategorisi ve hava durumunu dikkate alarak)	X		
Ğ	KALKIŞ ÖNCESİ			
	(1) Kokpit hazırlığı FCOM veya işletme operasyon manuel'i PART B ye uygun olarak yapıldı mı?	X		
	(2) Dokümantasyonların kontrolü (FCOM, MEL ve RTOW tabloları) kontrol edildi mi?	X		

	(3) İniş Meydanı, yedek meydan haritaları (chart) ve yol boyu haritalarının kontrolü yapıldı mı?	X		
	(4) Oturma pozisyonu ve ayarı değerlendirildi ve uygulandı mı?		X	
	(5) Kalkış performansı (RTOW,V1,VR,V2) hesaplandı ve doğru şekilde çapraz kontrolü yapıldı mı?	X		
	(6) Pist yüzeyinin durumu ve çapraz rüzgâr limitleri değerlendirildi mi?	X		
	(7) PF uçulacak rota için kalkış brifingi yapıldı mı?		X	
	(8) Yolcu alımına hazır mesajı ACARS'tan zamanında gönderildi mi?			X
	(9) Kokpit kapısı yolcu alımına başlamadan kapatıldı mı?		X	
	(10) Kemer ışıkları "ON" yapıldı ve kemer omuz bağları sıkılaştırıldı mı?		X	
	(11) Standart call-outs zamanında ve eksiksiz yapılıyor mu?	X		
	(12) Taxi-Out Uygulamaları uygun mu?		X	
	(13) Çalıştırma ve Push-back kontrolleri FCOM ve QRH normal görev dağılımı prosedürüne uygun olarak yapıldı mı?		X	
	(14) Ready Push-Back" mesajı ACARS'tan zamanında gönderildi mi?			X
	(15) Transponder Mode S sınıflaması için gerekli yerde "XPONDER" veya "AUTO" yapıldı mı?		X	
	(16) Motor çalıştırma usulü FCOM ve QRH normal görev dağılımına göre yapıldı mı?		X	
	(17) Yer ekibi ile iletişim (intercom) veya el sinyalleri güvenli ve uygun şekilde yapılıyor mu?		X	
	(18) Uçuş ve kumanda kontrolleri yapıldı mı?	X		
	(19) Taksi usulleri uçak üreticisi ve işletme prosedürlerine uygun olarak yapıldı mı?		X	
	(20) Taksi sürati limitler içinde yapılıyor mu?		X	
	(21) Kokpit yolcu brifing anonsları işletme el kitabına uygun olarak yapılıyor mu?			X
	(22) Standart call-outs zamanında ve uygun olarak yapıldı mı?		X	
H	KALKIŞ VE TIRMANIŞ AŞAMASI			
	(1) Kalkış, noise, reduce, flex ve uygun flap seçimi planlanarak yapıldı mı?	X		
	(2) Kalkış sırasında önden kalkan trafiğin türbülansını dikkate alarak kalkış planlandı mı?	X		
	(3) Kalkış esnasında Tam Güç (TOGA Thrust) kullanıldığında uçak AMPL'in INFO kısmına "Full take off thrust used for departure phase of flight" yazıldı mı? (İşletme prosedüründe varsa)		X	
	(4) Hava radarı ve GPWS prosedürü uygulandı mı?		X	
	(5) Transition (TA) irtifası geçilince tüm ana ve yedek altimetreler 29.92-inHg/1013.2 (hPa) olarak ayarlandı ve çapraz kontrolü yapıldı mı?		X	
	(6) Steril kokpit kuralı 10.000ft irtifaya kadar uygulandı mı?		X	
	(7) Yer seviyesine göre 10.000 feetteki kontroller işletme prosedürlerine uygun olarak yapıldı mı?		X	
	(8) Omuz bağları 10.000 feet e kadar ve kulaklık düz uçuşa kadar kullanıldı		X	

	mı?			
(9)	Hedef irtifaya 1000 feet kala PM tarafından " call-out yapıldı mı? PF bu call out'a uydu mu?		X	
(10)	Tırmanışlarda TCAS ikazı alındı ise uçuş ekibince gerekli reaksiyon zamanda gösterildi mi ve prosedürler doğru uygulandı mı?	X		
(11)	"Fasten Seat Belt" ışıkları 10.000 feet kat edilirken OFF yapıldı mı?			X
(12)	Buzlanma koşulları olduğunda veya beklendiğinde Motor Buz Önleyici Sistem "Engine Anti-icing System" çalıştırıldı mı?	X		
(13)	Standart call-out.		X	
I	DÜZ UÇUŞ AŞAMASI			
(1)	Kaptan F/O'nun gelişmesine olumlu katkıda bulunuyor mu? (Uçuş eğitimi ve nazari bilgisine)			X
(2)	Hedef irtifaa ya ulaşıncaya (PF/uçan pilot tarafından) işletme prosedürlerine uygun düz uçuş brifingi yapıldı mı?		X	
(3)	Rota (navigation) usulleri: FCOM ve QRH normal görev dağılımı prosedürlerine göre yapıldı mı?		X	
(4)	Optimum düz uçuş seviyesinde uçuldu mu? (Dış etkenler müsaade ederse)		X	
(5)	İrtifa değişikliği planlamasında, rüzgâr, hava durumu ve ISA değişiklikleri değerlendirildi mi?		X	
(6)	Saatte bir kere ana altimetreler arası fark kontrol edildi mi? (+/-200 ft)	X		
(7)	İşletme el kitabında belirtildiği şekilde yakıt ve zaman kontrol edilip kaydedildi mi?	X		
(8)	Eğer gerçekte kalan ve planlanan yakıt arasında fark varsa ekip uygun prosedürleri uyguladı mı?	X		
(9)	Düz uçuşa ulaştıktan sonra PF işletme prosedürlerine uygun olarak düz uçuş brifingi hazırlayıp PNF'i bilgilendirildi mi?		X	
(10)	Yol boyu acil ve anormal durum prosedürleri uçulan hava sahasına göre değerlendirildi mi? (radyo kaybı, basınç kaybı, tek motor vs.)		X	
(11)	İlgili havaalanlarının ATIS ve VOLMET'leri alındı mı?		X	
(12)	Navigasyon sisteminin doğruluğunun belirli aralıklarla kontrolü yapıldı mı?	X		
(13)	İki ekip üyesi de yol boyu haritalarını yol boyunca takip etti mi? (yüksek-alçak haritalar)		X	
(14)	Hava radarı kullanımı ve kaçınma usullerinin kullanımı prosedürlerine uygun hareket ediliyor mu?		X	
(15)	Buzlanma koşulları olduğunda veya beklendiğinde Motor Buz Önleyici Sistem "Engine Anti-icing System"/wing anti ice sistemler çalıştırıldı mı?	X		
(16)	Türbülans esnasında, ATC'yi bilgilendirip uygun sürat ve thrust/N1 değeri kullanılıyor mu?		X	
(17)	Kokpit yolcu anonsu prosedürlere uygun olarak yapıldı mı?			X
(18)	Standart call-out yapıldı mı?		X	
(19)	Kaptan ve F/O arasındaki uyum sağlandı mı? (CRM)		X	

i	ALÇALMA VE YAKLAŞMA AŞAMASI		
	Alçalma ve Yaklaşma Usulleri		
(1)	İniş ve yedek meydan hava durumu, arazi yapısı ve trafik yoğunluğu incelendi mi?		X
(2)	Alçalma uçak üreticisi ve işletme prosedürlerine uygun olarak yapıldı mı?		X
(3)	Yaklaşma brifingi PF tarafından ilgili işletme prosedürlerine uygun yapıldı mı? (PART B)		X
(4)	Geçici bozulan veya performansı yeterli görülmeyen alet ve sistemlerin etkisi değerlendirildi mi?		X
(5)	Pist yüzeyi kafa rüzgarı/kuyruk rüzgarı bileşenleri ve çapraz rüzgar limitleri değerlendirildi mi?		X
(6)	Radyo kaybı, hassas olmayan yaklaşma, pas geçme usulleri değerlendirildi mi?		X
(7)	Tüm ana/yedek altimetrelerde transition geçilirken QNH bağlanıp, çapraz kontrol yapıldı mı?		X
(8)	Alçalma esnasında TCAS ikazı alındı ise uçuş ekibince gerekli reaksiyon zamanda gösterildi mi ve prosedürler doğru uygulandı mı??	X	
(9)	Omuz bağları 10.000 feet altında kullanıldı mı?		X
(10)	Kulaklık alçalmanın başlangıcında uçak tam olarak park edene kadar kullanıldı mı?		X
(11)	Steril kokpit kuralları 10.000 feet altında kullanıldı mı?		X
(12)	10000 feet kontrolleri ekip tarafından yapıldı mı?		X
(13)	Yolcu emniyet kemer ışıkları inişten önce uygun bir zamanda yakıldı mı?		X
(14)	Uçak 1000 feet'e stabil oldu mu? (Görerek şartlarda 500 feet)		X
(15)	Alçalma esnasında herhangi bir EGPWS ikazı alındı ise uçuş ekibince gerekli reaksiyon zamanda gösterildi mi ve prosedürler doğru uygulandı mı?	X	
(16)	Buzlanma koşulları olduğunda veya beklendiğinde Motor Buz Önleyici Sistem (Engine Anti-Icing System) çalıştırıldı mı?	X	
(17)	Standart Call-outs uygun olarak yapılıyor mu?		X
(18)	Düşük görüş operasyonu (CAT II/III) yaklaşması yapılacaksa,		
a)	Yaklaşma öncesi iniş hazırlıkları kontrol listesine uygun olarak yapıldı mı?	X	
b)	Alçalma brifingine düşük görüş operasyonu (LVO) brifingi ilave edildi mi, uygun PF/PNF planlaması yapıldı mı?	X	
c)	Call out lar zamanında yapılıp uygulandı mı?	X	
ç)	Minimaya 100 feet kala kontrolü yapıldı mı?	X	
d)	Minimum ikazı (F/O) yapıldı mı?	X	
e)	Standart call out lar yapılıyor mu?	X	
f)	Uçak oto pilotu hedef süratleri tutabiliyor mu? (+10/-5)		X
g)	Uçak uygun trim yapıyor mu?		X
ğ)	Uçak pist orta hattını tutabiliyor mu?		X

	h) Düşük Görüş Operasyon limitlerine uygun planlama yapıldı mı?	X		
	ı) Uçak Localizer limitlerini tutuyor mu?		X	
	i) G/S path limitleri içerisinde kalıyor mu?		X	
	j) O/M dan sonra uçak aşırı yunuslama hareketi yaptı mı?		X	
	k) Auto land başarıyla tamamlandı mı?		X	
	l) Pist orta hattına oturuş ve rule boyunca pist orta hattı muhafaza edildi mi?		X	
J	İNİŞ SONRASI AŞAMASI			
	(1) Pist tamamıyla terk edilene kadar kokpit ekibince, uçak içerisinde başka bir işle meşgul olmama prosedürüne uygun hareket ediliyor mu?		X	
	(2) Uygun Reverse kullanıldı mı?		X	
	(3) Taksi rotası kontrol edilip gerekli chartlar kullanılarak taksi yapılıyor mu?		X	
	(4) İniş prosedürü FCOM ve QRH normal dağılımına göre yapıldı mı ve iniş emniyetli oldu mu?	X		
	(5) Taksi esnasında reverse kullanıldı mı?		X	
	(6) Eğer inişi F/O yaptıysa, Kaptan Pilot uçağın kontrolünü uygun zaman ve süratte aldı mı?		X	
	(7) Taksi işletme el kitabında belirtilen hız limitleri içinde yapılıyor mu?		X	
	(8) İniş sonrası prosedürü FCOM, QRH ve işletme prosedürlerine uygun yapıldı mı?		X	
	(9) Transponder Mod S sınıflaması için gerekli yerde "Xponder" veya "Auto" yapıldı mı?			X
	(10) Kokpit kapısı SHT-OPS madde 238(3) (a) ya uygun olarak kapalı ve kilitle tutuluyor mu?		X	
K	UÇUŞ SONRASI DÖKÜMANLAR DOSYASI			
	(1) Uçuş planı var mı? (Bir ana/esas uçuş bilgilerinin girildiği SHT-OPS1 gerekliliği)		X	
	(2) Kaptan pilot'un imzası mevcut mu?		X	
	(3) RVSM Uçuş kontrolü yapıldı mı?		X	
	(4) Yakıt sarfiyatı işletme el kitabına uygun hesaplanıyor mu?		X	
	(5) Sorumlu kaptan pilot bilgilendirme formu (NOTOC) diğer uçuş dokümanları ile birlikte Kaptan Pilota veriliyor mu?		X	
	(6) Load Sheet mevcut mu? (Mass and Balance dökümanı, SHT-OPS 1 gerekliliği)		X	
	(7) Meteoroloji dökümanı mevcut mu? (İniş, kalkış, yol boyu ve yedek iniş meydanları)		X	
	(8) Güvenlik arama kontrol formu (checklist) mevcut mu?(ICAO Annex 17 doc 8973/ECAC doc.30)		X	
	(9) ACARS ile gelmiş her hangi alakalı belge (DCL, WXR, vs) var mı?		X	
	(10) Kalkış meydanı, rota, iniş ve yedek meydanları içeren NOTAM'lar mevcut mu?		X	