

SHT 66 Talimatının Yürütülmesine Yönelik Açıklamalar

Tablo-1

Başvuru

IR 66.A.10	<p>(a) Hava aracı bakım lisansına veya söz konusu lisansta değişikliğe ilişkin başvuru, Genel Müdürlük tarafından yayınlanan Form 19 ile yapılır.</p> <p>(b) 66.B.105 maddesinde gerekli görülen belgelere ilave olarak, kategori veya alt kategori ilavesi talep eden kişi hava aracı bakım lisansının aslını Form 19 ile birlikte Genel Müdürlüğe sunmalıdır.</p> <p>(c) Her başvuru sırasında geçerli teorik bilgi, pratik eğitim ve deneyim gereklilikleriyle ilgili kanıtlar sunulmalıdır.</p>
AMC66.A.10	<p>1. Bakım tecrübesinin nerede, ne zaman ve ne şekilde kazanıldığı her okuyanın anlayabileceği bir şekilde kayıt altına alınmalıdır. Gerçekleştirilen aynı tür bakım faaliyetlerinin teker teker belirtilmesi gerekli olmamakla birlikte, "X yıllık bakım tecrübesi tamamlanmıştır" şeklindeki yalın bir ifade kabul edilmez. Sahip olunan bakım tecrübesine ilişkin Genel Müdürlük tarafından yayınlanan Temel Bakım Deneyimi Kayıt Defteri tutulması gereklidir. Dijital bir kayıt sisteminden alınacak dökümler de bakım tecrübesini kanıtlayan doküman olarak değerlendirilecektir. Ancak bu dijital kayıt sistemi Genel Müdürlük tarafından kabul edilmiş olmalıdır. Kayıt defteri ve dijital kayıt sistemi dışında bakım bilgilerini ihtiva eden dokümanlar varsa Genel Müdürlük tarafından yayınlanan Başvuru Formu'nda (Form-19) belirtilebilir.</p> <p>2. Lisans başvurusunda gerekli olan bakım tecrübesinin azaltılmasını talep eden SHY/PART-147 mezunu başvuru sahibi ilgili Temel Eğitim Yeterlilik Sertifikasını beyan etmelidir.</p> <p>3. Lisans başvurusunda gerekli olan bakım tecrübesinin azaltılmasını talep eden başvuru sahibi, Genel Müdürlük tarafından kabul edilen teknik bir eğitim sürecini başarıyla tamamladığına dair ilgili sertifikasını veya belgesini beyan etmelidir.</p>

Tablo-2

Lisansın İmtiyazları

IR 66.A.20	<p>(a) A, B1, B2, B3 ve C Kategorinin imtiyazları SHY 66 Yönetmeliğinin 3. Bölümünde açıklanmıştır.</p> <p>(b) Hava aracı bakım lisansı sahibi, lisansındaki imtiyazları kullanabilmesi için aşağıdaki şartların hepsini yerine getirmelidir.</p> <ol style="list-style-type: none">1) SHY-M ve SHY-145 Yönetmeliklerine göre bir personelin yetkilendirilebilmesi için istenen niteliklerin karşılaması,2) Son 2 yıllık süre içerisinde, hava aracı bakım lisansının verdiği imtiyazlar gereğince en az 6 aylık bakım deneyimine sahip olması veya ilk defa onaylayıcı personel yetkilendirilmesinde, ilk 2 yıl için geçerli olmak kaydıyla ilgili kişinin tip pratik eğitimini ve iş başı eğitimini tamamlamış olması,3) Bakım kuruluşu tarafından yapılacak değerlendirme sonrası ilgili hava aracı üzerindeki bakım işlemlerini onaylama kabiliyetine sahip olduğunun belgelenmesi,4) Bakımdan çıkış sertifikalarının tanzimini destekleyen her türlü teknik dokümantasyonun ve prosedürlerin yazıldığı dilde veya dillerde okuyabilmesi, yazabilmesi ve anlaşılır bir seviyede iletişim kurabilmesi.
GM 66.A.20(a)	<p>1. Konuyla ilgili tanımlar:</p> <p>Elektrik sistemi; hava aracı elektrik sisteminin güç kaynakları ve bu gücün hava aracında bulunan farklı komponentlere ve ilgili konnektörlere dağıtım sistemi anlamına gelir. Aydınlatma sistemleri de bu tanıma dahildir. Elektrik sisteminin bir parçası olan kablo ve konnektörler üzerinde çalışmak aşağıda verilen uygulamaları da kapsar.</p> <ol style="list-style-type: none">1) Devre devamlılığı, yalıtım ve topraklama teknikleri ve test işlemleri;2) Kablo başı sıkıştırılması ve test edilmesi;3) Konnektörlerden pim sökülmesi ve takılması;4) Kablo koruma teknikleri. <p>Aviyonik sistemi; veri hatları, veri yolları, koaksiyel kablolar, kablosuz veya diğer veri iletme ortamı kullanarak analog veya dijital verileri transfer eden, işleyen, gösteren veya depolayan hava aracı sistemi anlamına gelmekte olup, söz konusu sistemin komponentlerini ve konnektörlerini de içermektedir. Aviyonik sistemlerine ilişkin örnekler şunlardır:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Otomatik uçuş;2) Haberleşme, Radar ve Seyrüsefer;3) Borda Aletleri (Bu konu aslen B2 lisans sahiplerinin imtiyazları arasındadır. Bununla birlikte, elektromekanik ve pitot-statik komponentler üzerinde yapılan bakım sonrasında bakım çıkışı B1 lisans sahibi tarafından da düzenlenebilir);4) Uçuş Eğlence Sistemleri;5) Entegre Modüler Aviyonikler (IMA);6) Hava Aracında Takılı Bakım Sistemleri (OBM);7) Enformasyon Sistemleri (ATA46);8) Elektrik/elektronik kumandalı Uçuş (Fly-by-Wire) Sistemleri (ATA27 "Uçuş Kumandaları" ile ilgilidir);9) Fiber Optik Kumanda Sistemleri.

Basit Test, sonucu yorumlanma ihtiyacı olmayan testtir. Onaylı bakım dokümanlarında tanımlanmış ve aşağıdaki kriterleri karşılayan test anlamına gelir.

- 1) Hava aracı üzerindeki kumanda, sviç, merkezi bakım bilgisayarı (CMC) veya dahili test ekipmanı (BITE) kullanarak (özel eğitim içermeyen harici test ekipmanları da dahil) ilgili sistemin çalışıp çalışmadığının doğrulanması.
- 2) Test sonucu elde edilen değer veya değerlere göre (farklı parametrelerin test sonucundaki kararı etkilememesi gerekir) ilgili hava aracının uçar (*go*) veya uçamaz (*no-go*) kararının verilmesi.
- 3) Onaylanmış bakım dokümanlarında tarif edilen test prosedürü 10'dan fazla eylemi içermemelidir (test öncesi; hava aracı pozisyonunu değiştirmek *-yerden kaldırmak, flap açmak, vb. İşlemler-* veya hava aracı pozisyonunu başlangıç durumuna geri getirmek için gerekli olan basamaklar hariç). Herhangi bir kumanda vermek, sviçe veya butona basmak ve tekabül eden sonucu okumak gibi durumlar bakım dokümanlarında ayrı ayrı gösterilse dahi tek bir adım sayılır.

Arıza giderme, onaylanmış bakım dokümanları kullanarak bir kusur veya arızanın kök sebebini teşhis etmek için gerekli olan prosedürler ve işlemler/eylemler anlamına gelir. BITE veya harici test ekipmanlarının kullanımı da buna dahildir.

Hat Bakımı, hava aracının amaçlanan uçuş için uygun olduğundan emin olmak üzere uçuştan önce gerçekleştirilen her tür bakım anlamına gelir. Aşağıdakileri içerir:

- 1) Arıza teşhis,
- 2) Arıza giderme,
- 3) Gerekli olması halinde, harici test ekipmanları kullanımı ile komponent değiştirme (komponent değişimi, motor ve pervane gibi komponentleri içerebilir),
- 4) Gözle kontrole dayanmasına rağmen detaylı kontrol gerektirmeyen ancak uygunsuzlukları tespit etmeye yeterli olan planlı bakım ve/veya kontroller (kolay sökülüp takılabilen panel veya kapaklardan faydalanarak görülebilen içyapı, sistem veya güç sistemi unsurlarını da içerir),
- 5) Parçalarına ayırma gerektirmeyen ve basit yöntemler ile yerine getirilebilen küçük çaplı onarım ve modifikasyonlar,
- 6) Kalite yöneticisi, uçuşa elverişlilik direktifleri (AD), servis bülten (SB) uygulamaları gibi geçici veya duruma bağlı haller için, tüm gerekliliklerin yerine getirilmesi koşuluyla, üs bakım işlemlerinin bir hat bakım kuruluşu tarafından icra edilmesini kabul edebilir. Söz konusu işlemlerin icra edilebileceği koşullar Genel Müdürlüğün onayına bağlıdır.

Üs Bakımı, Hat Bakımı için yukarıda belirtilmekte olan kriterler ile bu kriterler haricinde yapılan her nevi bakım işlemi anlamına gelir.

Not:

Planlı bakımların parçalara bölünerek ayrı üslerde veya hat bakım istasyonlarında yerine getirilmesine ilişkin durumlar ayrı ayrı

	<p>değerlendirilmelidir. Bu tür kademeli bakımlara izin verme kararı yapılacak değerlendirmeye bağlıdır. Bu değerlendirme için yapılacak bakım dahilindeki işlemlerin bütün adımlarının görevlendirilen üs veya hat bakım istasyonunda gerekli standartlara göre emniyetli bir şekilde yerine getirilebileceğinden emin olunmalıdır.</p> <p>2. Kategori B3 lisansı hiçbir A alt kategorisini içermez. Ancak bu husus, lisansındaki sınırlamalar dahilinde olmak kaydıyla B3 lisansı sahibinin, Azami Kalkış Ağırlığı (MTOM) 2.000 kg ve altında olan, piston motorlu ve kabini basınçlandırılmayan uçaklar üzerinde yapılacak A.2 alt kategorisi düzeyindeki bakım işlemleri ile ilgili olarak bakım işlemi uygulamasına engel değildir.</p> <p>3. Kategori C lisansı, planlı üs bakım sonrasında hava aracının tümüne ilişkin tek bir bakım çıkış sertifikası onaylanmasına izin verir. Söz konusu bakım çıkış sertifikası, bakım işlemlerinin uygun niteliklere sahip teknisyenler tarafından gerçekleştirilmiş ve kategori B1, B2 ve B3 personelinin söz konusu bakım işlemini ihtisasları çerçevesinde onaylamış olmalarına dayanılarak düzenlenir. Kategori C onaylayıcı personelin başlıca görevi, bakım çıkış sertifikasının düzenlenmesi öncesinde kategori B1, B2 ve B3 destek personeli tarafından gerekli tüm bakımın tamamlanmış ve onaylanmış olduğundan emin olmaktır. Kategori C personeli kategori B1, B2 veya kategori B3 vasıflarına da sahip olmak kaydıyla üs bakımında her iki rolü de icra edebilir.</p>
AMC 66.A.20(b) 2	<p>2 yıl içerisindeki 6 aylık bakım tecrübesi, süre ve içerik olarak iki unsurdan oluşur. Bu unsurlara ilişkin minimum gerekliliklerin karşılanması, hava aracının boyutuna ve kompleksliğine/karmaşıklığına ve operasyon ve bakım türüne göre değişkenlik arz edebilir.</p> <p>“1. Süre:</p> <p>Onaylı bakım kuruluşunda bulunmak koşuluyla:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Aynı kuruluş bünyesinde kesintisiz 6 ay bakım tecrübesi veya2) Aynı kuruluş veya farklı kuruluşlar bünyesinde gerçekleştirilen farklı bloklara bölünmüş toplamda 6 ay bakım tecrübesi şeklinde anlaşılmalıdır. <p>Söz konusu 6 aylık süre; imtiyazlar doğrultusunda gerçekleştirilen 100 günlük bakım tecrübesi esas alınarak kazanılabilir. Bu tecrübe; onaylı kuruluş bünyesinde, SHY-M Yönetmeliği Tablo 52 IR M.A.801 (b) 2 kapsamında bağımsız onaylayıcı personel olarak veya bunların kombinasyonu ile kazanılabilir.</p> <p>Hava aracına, lisans sahibi tarafından SHY-M Yönetmeliği gereğince bakım yapıldığında ve bakım çıkış belgesi düzenlendiğinde söz konusu gün sayısı, Genel Müdürlüğe önceden başvurmak kaydıyla %50 oranında azaltılabilir. Bu durum, lisans sahibinin kendisine ait bir hava aracına bakım yaptığı veya lisans sahibinin gerekli tecrübeyi edinmesine müsaade etmeyen düşük kullanım oranıyla işletilen bir hava aracına bakım yaptığı haller için geçerlidir. Söz konusu süre azaltımı Lisans sahibinin, teknik destek verirken veya bakım planlaması yaparken, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi veya mühendislik faaliyetlerinden dolayı tatbik edilen %20'lik azaltım ile birleştirilemez. Deneyim kazanmadan aşırı uzun bir sürenin geçirilmesini engellemek amacıyla, çalışma günleri, amaçlanan 6 aylık süreye yayılmalıdır.</p>

2. Tecrübenin içeriği:

Tecrübenin içeriği için Genel Müdürlük tarafından yayınlanan Bakım Deneyimi Kayıt Defteri kullanılacaktır. Hava aracı bakım lisansı kategorisine bağlı olarak, aşağıdaki faaliyetler bakım tecrübesinden sayılır:

- 1) İkmal işlemleri (servicing);
- 2) Kontrol;
- 3) Operasyonel ve fonksiyonel test işlemleri;
- 4) Arıza teşhisi;
- 5) Onarım;
- 6) Modifikasyon;
- 7) Komponent değişimi;
- 8) Bu faaliyetleri gözlemek veya denetlemek (Supervising);
- 9) Hava aracına bakım sertifikası düzenlemek.

Kategori A lisans sahibi tecrübesini kendisine verilmiş yetkileri kullanarak ve ilgili alt kategoriye ait en az bir hava aracı tipinde kazanmış olmalıdır. Bu durum, genel anlamda hava aracı bakımı, komponent değişiklikleri ve basit kusur giderme dahil olmak üzere, SHY-145 Yönetmeliği kapsamında belirtilmekte olan bakım işlemleri anlamına gelir.

Kategori B1, B2 ve B3 lisans sahibi tecrübesini, kişinin lisansında işli her bir hava aracı tipinde veya aynı lisans (alt) kategorisi dahilindeki benzer bir hava aracında kazanmış olmalıdır.

Hava araçları; benzer teknoloji, sistem ve yapıya sahip olduklarında, yani aşağıdakiler ile eşit şekilde donatılmış olduklarında (lisans kategorisi için geçerli olmak üzere) benzer sayılabilirler:

- 1) İtki sistemleri (piston, turboprop, turbofan, turboşaft, jet motoru veya itmeli pervaneler (*pushpropellers*) ve
- 2) Uçuş kumanda sistemleri (sadece mekanik, hidro-mekanik veya elektro-mekanik kumandalar) ve
- 3) Aviyonik sistemler (analog veya dijital sistemler) ve
- 4) Yapı (metal, kompozit veya ahşap).

Grup veya alt grup tipleri işlenmiş lisanslar için:

- Kategori B1 lisansına 66.A.45'te belirtildiği gibi alt grup tipi işlenmişse (üretici alt grubu veya tam alt grup), lisans sahibi tecrübesini, o alt gruba ait ve o yapıya (metal, kompozit veya ahşap) sahip en az bir uçak tipinde kazanmış olmalıdır.

- Kategori B2 lisansına 66.A.45'te belirtildiği gibi alt grup tipi işlenmişse (üretici alt grubu veya tam alt grup), lisans sahibi tecrübesini, o alt gruba ait en az bir uçak tipinde kazanmış olmalıdır.

- Kategori B3 lisansına 66.A.45'te belirtildiği gibi "piston motorlu, kabini basınçlandırılmayan ve maksimum kalkış ağırlığı 2000 kg veya altında olan uçaklar" işlenmişse, lisans sahibi tecrübesini, o yapıya (metal, kompozit veya

	<p>ahşap) sahip en az bir uçak tipinde kazanmış olmalıdır.</p> <p>Kategori C için, söz konusu tecrübe, lisansta onaylanmış en az bir hava aracı tipini kapsamalıdır.</p> <p>Birden fazla kategorisi açık olan lisans sahibi için söz konusu tecrübe, her bir kategoride “tecrübenin içeriği” bölümünde belirtilen faaliyetleri içermelidir.</p> <p>İlgili bütün kategoriler için gerekli tecrübe süresinin en fazla %20'si, benzer teknoloji, yapı ve sistemlere sahip olan bir hava aracı tipinde aşağıda verilen faaliyetler ile de sağlanabilir:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Eğitimci, değerlendirici veya öğrenci olarak hava aracı bakımı ile ilgili eğitim, 2) Bakıma teknik destek hizmetleri vermek veya mühendislik, 3) Bakım yönetimi veya planlaması. <p>Söz konusu tecrübe, Genel Müdürlük tarafından yayınlanan Bakım Deneyimi Kayıt Defteri veya (otomasyonlu olarak tutulabilecek) aşağıda verilenleri içeren onaylı herhangi bir diğer kayıt sistemi ile belgelenmelidir:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Tarih, 2) Hava aracı tipi, 3) Hava aracı kuyruk numarası, 4) ATA numarası (chapter), 5) Yapılan işlemin adı, (100 saatlik bakım, ana iniş takımı tekerlek değişimi, motor yağı kontrol veya ikmali, Servis Bülten (SB) uygulama, arıza teşhis, yapısal tamir, STC uygulama vb.) 6) Bakım türü, (üs, hat), 7) Faaliyet türü, (uygulama, gözlem veya bakım çıkışını onaylama), 8) Kullanılan kategori imtiyazı, A, B1, B2, B3 veya C. 9) Uygulamanın süresi.
<p>GM 66.A.20(b) 2</p>	<p>IR 66.A.20(b)2 maddesinde belirtilen "ilk defa onaylayıcı personel yetkilendirilmesinde, ilk 2 yıl için geçerli olmak kaydıyla ilgili kişinin tip pratik eğitimini ve iş başı eğitimini tamamlamış olması" ifadesi, son 2 yıl boyunca kişinin ilgili hava aracı tipinin lisansa işlenmesi için tüm gereklilikleri karşılamış olduğu anlamına gelir (örneğin; Grup 1'deki hava aracı için, teorik ve pratik eğitim ve gerekli olması halinde işbaşı eğitiminin tamamlanmış olması). Bu durum ilk 2 yıl için gerekli olan 6 aylık tecrübe ihtiyacının yerini alır. İlk 2 yıldan sonraki yıllar için 6 aylık tecrübe gerekliliğinin karşılanması gerekir.</p>
<p>AMC 66.A.20(b) 3</p>	<p>"İlgili hava aracı üzerindeki bakım işlemlerini onaylama kabiliyetine sahip olduğunun belgelenmesi" ifadesi, lisans sahibinin, çalıştığı bakım kuruluşunda bakımı yapılmakta olan hava aracının bakım çıkışını onaylamak üzere uygun bilgi, beceri, yaklaşım ve tecrübeyi edinmiş olduğundan emin olunması anlamına gelir.</p> <p>Lisansa işlenmiş tiplerin çeşitli sebepler nedeniyle bütün uçak sistemlerini kapsamayan eğitimlere dayanması durumunda kişinin tahditli konularda da yetkilendirilmesi için ihtiyaç analizi yapılarak fark eğitimi veya eğitimleri alması gerekir.</p> <p>Yukarıdaki durum aşağıdaki gibi örneklendirilebilir:</p>

	<ol style="list-style-type: none"> 1) Söz konusu tip veya işbaşı eğitimi Genel Müdürlük tarafından yayınlanan Hava Aracı Tip Listesi'ne göre o uçak tipine ait bütün model ve varyasyonları kapsamamışsa; Örneğin, sadece Airbus 320 (CFM56) eğitimi alan kişinin, Airbus A318/A319/A320/A321 (CFM56) uçak tipinde yetkilendirilmesi. 2) Genel Müdürlük tarafından yayınlanan Hava Aracı Tip Listesi'ne yeni bir varyasyon ilave edilmesinin ardından fark eğitimi alınmadan bu yeni tip listesine göre lisansa tip işlenmesi; Örneğin; Boeing 737-600/700/800 tip eğitimi almış bir kişinin, tip listesindeki değişiklikten dolayı herhangi bir fark eğitimi almadan lisansına Boeing 737-600/700/800/900 olarak işlenmiş olması. 3) Üzerinde bakım faaliyeti yapılan hava aracına ait teknik dizayn ve bakım teknikleri, tip/işbaşı eğitiminde verilen orijinal modelden belirgin bir şekilde farklılık arz ediyorsa; Örneğin; Airbus A330 tip kursunda klasik model anlatılmış olmasına rağmen, bakım faaliyetinin gelişmiş (enhanced) model üzerinde gerçekleştirilmesi veya A330 tip kursunun yolcu uçaklarına göre anlatılması durumunda kargo uçaklarında yetkilendirilmek istenmesi. 4) Tip veya işbaşı eğitimi kapsamında olmayan ve müşteri talebine göre ilave edilen spesifik teknoloji ve opsiyonlar. 5) Mevcut lisans sahipleri için ek bir sınav gerektirmeyen Temel Bilgi Gerekliliklerindeki (Ek-1.C'deki modül içerikleri) bir değişiklik. 6) Örneklemeye yoluyla belirlenmiş bakım tecrübesine veya o gruptan seçilmiş tiplere ait tip eğitimi veya sınavına dayanarak lisansa grup veya alt grup olarak işlenen uçaklardaki farklar. 7) Benzer hava aracı tipi (AMC 66.A.20(b)2) olmasına rağmen 6 aylık tecrübe gerekliliğini kazandığı hava aracı tipinin üzerinde bakım işlemi yapacağı hava aracı tipinden farklılık göstermesi. Örneğin; B737 hava aracı tipinde 6 aylık tecrübe kazanmış onaylayıcı personelin B777 hava aracı tipindeki bakım faaliyetlerinde Hava Aracında Takılı Bakım Sistemini (OBM) kullanması. 8) SHY-147 Tip kursu sertifikaları ekinde veya arkasında APU 'nun (yardımcı güç kaynağı) açık ismi, klasik veya gelişmiş model olması, yolcu veya kargo uçağına yönelik olup olmadığı, ilave yakıt tankı bilgisi içerip içermediği gibi açıklamaların yazılması. <p>AMC 145.A.35(a) içerisinde ilave bilgiler yer almaktadır.</p>
<p>GM 66.A.20(b) 4</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. SHY-66 lisansı sahibi bu yetkilerini kullanabilmesi için bakım ortamında kullanılan lisansa ve yaygın olarak kullanılan havacılık terminolojisine ait genel bilgiye sahip olmalıdır. Bu lisan bilgisi, aşağıda verilen işlemleri yapabilecek seviyede olmalıdır. <ol style="list-style-type: none"> 1) Bakım uygulaması esnasında kullanılan teknik dokümanları okuyup anlayabilmek, 2) Bakım esnasında rutin olarak muhatap olacağı kişilerin anlayabileceği seviyede bakım raporu yazabilmek, 3) Bakım kuruluşunun prosedürlerini okuyup anlayabilmek, 4) İmtiyazlarını kullanırken yanlış anlaşılmaya sebebiyet vermeyecek seviyede iletişim kurabilmek, 5) İmtiyazları ile uyumlu anlama becerisine sahip olmak.

	2. Tüm durumlarda, idrak seviyesi tatbik edilen sertifikasyon seviyesi ile uyumlu olmalıdır.
--	----------------------------------------------------------------------------------------------

Tablo-3

Temel Bilgi Gereklilikleri	
AMC 66.A.25	<p>1. Temel Bilgi Gereklilikleri Ek-1.C’de verilmiştir.</p> <p>a) Havacılık, makine veya elektronik dallarında fakülte veya yüksek okullardan akademik bir dereceye sahip başvuru sahibinin sınav ihtiyacı olup olmadığı Ek-1.C’de bulunan Temel Bilgi Gerekliliklerine bağlı olarak tespit edilir.</p> <p>b) Sivil havacılıkta geçirilen çıraklık dönemi veya askeri havacılık gibi ortamlarda önceden kazanılmış tecrübe ve sınavların kredilendirilebilmesi için Genel Müdürlüğün, bu bilgi ve sınavların Ek-1.C’de verilen temel bilgi gereklilikleri ile eşdeğer olduğu hususunda tatmin olması gerekir.</p>
GM 66.A.25(a)	<p>Sorumlu olunan modüllerde Kategori A, sınırlı ancak yeterli seviyede bilgi sahibi olduğunu, Kategori B1, B2 ve B3 ise bilgi seviyesinin tam olduğunu göstermelidir.</p>

Tablo-4

Temel Deneyim Gereklilikleri	
IR 66.A.30	<p>(a) Hava aracı bakım lisansına başvuran kişiler, aşağıdaki şartlara sahip olmalıdır:</p> <p>1. Kategori A, B1.2 ve B1.4 alt kategorileri ve Kategori B3 için başvuru sahibinin;</p> <p>(i) Mezunları kalifiye eleman sayılan bir eğitime sahip olmaması halinde, operasyondaki hava aracı üzerinde 3 yıllık bakım deneyiminin olması veya</p> <p>(ii) SHY-147 temel eğitim onayı olmayan havacılık okullarının Genel Müdürlük tarafından tanınan gövde-motor bölümleri ile motor, makine, mekatronik, vb. mekanik konulu alanlarda teknik bir eğitim almış ve operasyondaki hava aracı üzerinde 2 yıllık bakım deneyiminin olması veya</p> <p>(iii) Başvurulan kategorinin alınan eğitime paralel olması durumunda (aksi hallerde (i) maddesindeki deneyim süresi uygulanır) SHY/PART-147 Yönetmeliği gereğince onaylanmış bir temel eğitim kursunu tamamlamış ve operasyondaki hava aracı üzerinde 1 yıllık bakım deneyimi olması.</p> <p>2. Kategori B2 ve B1.1 ve B1.3 alt kategorileri için:</p> <p>(i) Mezunları kalifiye eleman sayılan bir eğitime sahip olmaması halinde, operasyondaki hava aracı üzerinde 5 yıllık bakım deneyiminin olması veya</p> <p>(ii) Aşağıda belirtilen durumlara ilave olarak operasyondaki hava aracı üzerinde 3 yıllık bakım deneyiminin olması</p> <p>1) B1.1 ve B1.3 için: SHY-147 temel eğitim onayı olmayan havacılık okullarının Genel Müdürlük tarafından tanınan gövde-motor bölümleri ile mekanik konulu bir alanda (motor, makine, mekatronik, vb) teknik bir eğitimi başarıyla tamamlamış olmak</p> <p>2) B2 için: SHY-147 temel eğitim onayı olmayan havacılık okullarının Genel Müdürlük tarafından tanınan elektrik-elektronik bölümleri ile elektrik veya elektronik alanlarında mezunları kalifiye eleman sayılan teknik bir eğitim almış olmak</p> <p>veya</p> <p>(iii) Başvurulan kategorinin alınan eğitime paralel olması durumunda (aksi hallerde (i) maddesindeki deneyim süresi uygulanır) SHY/PART-147 Yönetmeliği gereğince onaylanmış bir temel eğitim kursunu tamamlamış ve operasyondaki hava aracı üzerinde 2 yıllık bakım deneyimi olması.</p> <p>3. Kategori C için (büyük hava araçları):</p> <p>(i) büyük hava araçları üzerinde Kategori B1.1, B1.3 veya B2 imtiyazlarını kullanarak veya 145.A.35 gereğince destek personeli olarak veya her ikisinin kombinasyonu ile 3 yıllık bakım deneyimine sahip olması veya</p> <p>(ii) büyük hava araçları üzerinde Kategori B1.2, veya B1.4 imtiyazlarını kullanarak veya 145.A.35 gereğince destek personeli olarak veya her ikisinin kombinasyonu ile 5 yıllık bakım deneyimine sahip olması</p>

	<p>veya</p> <p>4. Kategori C için (büyük hava araçları dışındaki hava araçları):</p> <p>Büyük hava araçları dışındaki hava araçları üzerinde Kategori B1, veya B2 imtiyazlarını kullanarak veya 145.A.35(a) gereğince destek personeli olarak veya her ikisinin kombinasyonu ile 3 yıllık bakım deneyimine sahip olması.</p> <p>5. Kategori C için (Akademik yolla kazanılacak):</p> <p>Havacılık, uzay, makine, mekatronik, elektrik veya elektronik dallarında fakülte veya yüksek lisans mezunu başvuru sahibi için, 6 ayı üs bakım işlemlerinin gözlemlenmesi olmak üzere, hava aracı bakımı ile doğrudan ilişkili işlemlerin yer aldığı bir sivil hava aracı bakım ortamında çalışılarak elde edilen 3 yıllık deneyim sahibi olunması.</p> <p>(b) Hava aracı bakım lisansına kategori veya alt kategori ilavesi yapmak isteyen başvuru sahibi Ek-1.D'ye göre bakım deneyimini kazanmalıdır.</p> <p>(c) Söz konusu deneyim uygulamalı olmalı ve hava aracı üzerinde Genel Müdürlük tarafından yayınlanan Pratik ve İşbaşı Eğitimi Task Listesinde bulunan bakım işlemleri örneklerini içermelidir.</p> <p>(d) Gerekli bakım deneyimi başvurudan önceki 10 yıl içerisinde kazanılmış olmalıdır. Bununla birlikte ilk kez talep edilen hava aracı bakım lisansı için gerekli deneyimin en az 1 yılı güncel olmalıdır. Toplam güncel deneyimin en az 6 ayı son 1 yıl içerisinde, kalan kısmı ise son 7 yıl içerisinde kazanılmış olmalıdır. Kategori ilavesi için gerekli olan deneyimin güncel olması gereken kısmı bir yıldan az olabilir ama 3 aydan az olamaz. (Örneğin; B2 Kategorisine sahip bir kişinin B1.1 alt kategori ilave talebinde Ek-1.D'ye göre gerekli deneyim süresi 1 yıldır. Bu 1 yılın en az 3 ayı Genel Müdürlüğe başvuru tarihi itibarıyla son 12 ay içerisinde olmalı, kalan kısmı ise 7 yıl içerisinde olabilir.) Gerekli görülen deneyim, sahip olunan ve başvuru lisans kategorisi veya alt kategorisi arasında farklı olan hava aracı sistemleri üzerinde kazanılmış olmalıdır. Bir başka deyişle söz konusu ilave deneyim, talep edilen yeni lisans kategorisi veya alt kategorisine özgü olmalıdır.</p> <p>(e) (a) maddesine bakılmaksızın, sivil hava aracı bakım ortamı dışında kazanılan hava aracı bakım deneyimi, Genel Müdürlük tarafından yayınlanan Pratik ve İşbaşı Eğitimi Task Listesinde bulunan bakım işlemlerini kapsıyorsa Genel Müdürlük tarafından kabul edilir. Bunun için Genel Müdürlük tarafından yayınlanan Temel Bakım Deneyimi Kayıt Defteri kullanılmalıdır. Bu tür bakım deneyimine ilave olarak sivil hava aracı ortamında da bakım deneyimi gerekir.</p>
<p>AMC 66.A.30(a)</p>	<p>1. Havacılık, uzay, makine, mekatronik, elektrik veya elektronik dallarında fakülte veya yüksek lisans mezunu Kategori C başvuru sahibi için gerekli olan deneyim, üs bakım, bakım planlama, kalite güvence, yedek parça kontrolü, üretim planlama veya hava aracı sistem mühendislikleri birimlerinde kazanılmış olmalıdır.</p> <p>2. Kategori B1 veya B2 onaylayıcı personel olarak tecrübesini sadece hat bakımında çalışarak tamamlayan bir kişi, Kategori C lisansına başvurduğunda B1 veya B2 destek personeli olarak en az 12 aylık ilave üs</p>

	<p>bakım tecrübesine sahip olmalıdır. 12 aylık ilave üs bakım tecrübe şartını sağlayamayanlar, Genel Müdürlüğün ayrıca belirleyeceği bir prosedür ve task listesini gerçekleştirerek de C kategori ilavesi yapılabilir.</p> <p>3. Kalifiye personel; mekanik olarak çalışacak personel için motor, makine, mekatronik, vb., aviyonik olarak çalışacak personel için ise elektrik veya elektronik cihazların imalat, tamir, bakım, servis, kontrol veya revizyonlarını kapsayan ve Genel Müdürlük tarafından kabul edilen bir eğitim sürecini başarı ile tamamlamış kişidir. Söz konusu eğitim alet ve ölçüm cihazlarının kullanımını da içermelidir.</p> <p>4. Operasyondaki hava aracında bakım deneyimi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Havayolları, hava taksi kuruluşları, malikler, vb. tarafından işletilmekte olan hava aracı üzerinde gerçekleştirilen bakım işlemlerine dahil olma anlamına gelmektedir, 2) Genel Müdürlük tarafından yayınlanan Pratik ve İşbaşı Eğitimi Task Listesinde bulunan bakım işlemlerini içermelidir, 3) Sadece eğitim ortamının aksine gerçek bakım ortamında yeterli deneyim edinilmesi esastır (Örneğin; 147 temel eğitimi esnasında havayolları veya bakım kuruluşlarında yapılan staj veya gözlemler deneyim sayılmaz, temel pratik eğitiminin bir parçası olarak kabul edilir), 4) Bakım kuruluşları bünyesinde (SHY/Part-145, SHY-M Alt Bölüm F) veya bağımsız onaylayıcı personelin gözetimi altında bilfiil çalışılarak edinilebilir, 5) SHY/Part 147 onaylı Temel Eğitim süreci tamamlanmadan da başlatılabilir.
<p>AMC66.A.30(e)</p>	<p>1. Sivil hava aracı bakım ortamı dışında kazanılan hava aracı bakım deneyimi; askeri havacılık, sahil güvenlik birimleri, polis, yangın söndürme, meteoroloji vb. vazifelerde veya hava aracı imalatında kazanılan bakım deneyimini içerir. Başvuru sahibi, sivil hava aracı bakım ortamı dışında kazandığı hava aracı bakım deneyimini hangi lisans kategorisine uygun olarak kazanmışsa sadece o lisans kategorisi için başvurabilir. 19 Şubat 2008'den sonrasına ait bakım tecrübesinin beyan edilmesi için kayıt defteri kullanılmalıdır. Bu tarihten önceki sivil olmayan hava aracı bakım deneyimini lisans tanziminde bakım deneyimi indirimi için kullanmak isteyen başvuru sahibi, ilgili kategoriye uygun bakım tecrübesini gösteren bir belge beyan etmelidir. Bu belge ilgili sivil olmayan hava aracı bakım ortamından sorumlu bir yönetici tarafından onaylanmış olmalıdır.</p> <p>2. Sivil hava aracı bakım ortamı dışında bakım deneyimi kazanmış bir başvuru sahibinin sahip olması gereken bakım tecrübe süreleri aşağıdaki gibi olmalıdır:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Kategori A, B1.2 ve B1.4 alt kategorileri ve Kategori B3 için 2 yıl Kategori B2 ve B1.1 ve B1.3 alt kategorileri için 3 yıl Kategori C için direkt başvuru yapılamaz. b) (a) maddesindeki deneyim sürelerine ilave olarak sivil hava aracı üzerinde: <ol style="list-style-type: none"> 1) Kategori A için en az 6 ay

	2) Kategori B1, B2 veya B3 için ise en az 12 ay bakım deneyimi gereklidir.
--	----------------------------------------------------------------------------

Tablo-5

Lisansa Tip İşleme	
IR 66.A.45	<p>(a) Lisans sahibi, bir hava aracı tipinde lisansındaki imtiyazları kullanabilmesi için o hava aracı tipini lisansına işletmesi gerekir.</p> <p>1) Kategori B1, B2 veya C için, yetkiler lisansa aşağıdaki gibi işlenebilir:</p> <ol style="list-style-type: none"> Grup 1 hava araçları için, ilgili hava aracı tipi, Grup 2 hava araçları için, ilgili hava aracı tipi, üretici alt grubu veya tam alt grup. Grup 3 hava araçları için, ilgili hava aracı tipi veya tam grup, <p>2) Kategori B3 için, yetki lisansa aşağıdaki gibi işlenebilir:</p> <ol style="list-style-type: none"> "Azami Kalkış Ağırlığı (MTOM) 2,000 kg ve altında olan, kabini basınçlandırılmayan piston motorlu uçak <p>3) Kategori A lisansına hava aracı tipi işlenmez. Kategori A lisansı sahibi SHY 145 Onaylı Hava Aracı Bakım Kuruluşları Yönetmeliği'ne göre yetkilendirilir.</p> <p>(b) Hava aracı tiplerinin lisansa işlenmesi için, B1, B2 veya C kategorilerinde ilgili hava aracı tip eğitiminin başarılı bir şekilde tamamlanmış olmalıdır. Akademik yolla Kategori C lisansı almış bir lisans sahibi, ilk tip işlemesi için lisans almada tercih ettiği kategoriye uygun B1 veya B2 tip eğitiminin teorik kısmını başarıyla tamamlamış olmalıdır.</p> <p>(c) (b) bendinin gerekliliğine ilave olarak, her bir kategori veya alt kategorideki ilk hava aracı tipinin lisansa işlenmesi için, Ek-1.E'de tanımlanan İşbaşı Eğitimi başarılı bir şekilde tamamlanmalıdır.</p> <p>(d) (b) ve (c) bentlerinden istisna olarak, grup 2 ve 3 hava araçlarının lisansa işlenmesi aşağıdaki yöntemlerle de yapılabilir:</p> <ol style="list-style-type: none"> Ek-1.E'de tanımlanan ilgili B1, B2 veya C kategori hava aracı tip sınavlarının başarılı bir şekilde tamamlanması ve B1 veya B2 kategorisi için, hava aracı tipi üzerinde Ek-1.F'ye göre pratik tecrübe gösterilmesi <p>Akademik yolla Kategori C lisansı almış bir lisans sahibinin lisansına ilk tipin işlenmesi için, alınan tip eğitimi veya tip sınavı B1 veya B2 seviyesinde ve lisans almada tercih edilen kategoriye uygun olmalıdır.</p> <p>(e) Grup 2 hava araçları için:</p> <ol style="list-style-type: none"> Kategori B1 ve C lisanslarına üretici alt grubu yetkisinin işlenebilmesi için, aynı üreticiden ve aynı alt gruba ait en az iki hava aracı tipinin lisansa işlenmesine yönelik kriterlerin sağlanmış olması gereklidir. Kategori B1 ve C lisanslarına tam alt grup yetkisinin işlenebilmesi için, farklı üreticiden ve aynı alt gruba ait en az üç hava aracı tipinin lisansa işlenmesine yönelik kriterlerin sağlanmış olması gereklidir. Kategori B2 lisansına üretici alt grubu veya tam alt grup yetkilerinin

	<p>işlenmesi için, Ek-1.F'ye göre pratik tecrübe kayıtlarının gösterilmesi gerekir. Buna ilave olarak ilgili grupta bulunan hava araçlarının teknik farklılığını yansıtmak üzere; motor, pervane, gövde ve aviyonik sistemlerde Söküm/Takım, Test/Ayar, Kontrol, Tamir/MEL veya Arıza giderme işlem türlerinden en az ikisinde ikişer task yapılması gereklidir.</p> <p>(f) Grup 3 hava araçları için:</p> <p>1. Kategori B1.2, B2 ve C lisansına tam grup 3 yetkisinin işlenmesi için, Genel Müdürlük tarafından yayınlanan Pratik ve İşbaşı Eğitimi Task Listesinde bulunan işlemlere göre pratik tecrübe kayıtlarının gösterilmesi gerekir. Buna ilave olarak ilgili gruba ait hava araçları için; motor, pervane, gövde ve aviyonik sistemlerdeki teknik ayrıntılar üzerinde grup farklılığını yansıtmak üzere Ek-6 Tam Grup-3 Farklılık Tablosuna göre işlem yapılması gerekmektedir.</p> <p>2. Kategori B1.2 için, başvuru sahibinin sunduğu tecrübe kayıtlarına göre Grup 3 Sınırlandırması amacıyla yetki kapsamı aşağıdakilere göre belirlenir:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Kabini basınçlandırılabilen uçaklar 2) Metal yapılu uçaklar 3) Kompozit yapılu uçaklar 4) Ahşap yapılu uçaklar 5) Kumaş ile kaplı metal tüp yapısına sahip uçaklar. <p>(g) B3 lisansı için:</p> <p>1. " Azami Kalkış Ağırlığı (MTOM) 2.000 kg ve altında olan kabini basınçlandırılmayan piston motorlu uçaklar" yetkisinin lisansa işlenebilmesi için B3 kategorisine uygun Genel Müdürlük tarafından yayınlanan Pratik ve İşbaşı Eğitimi Task Listesinde bulunan işlemlere göre pratik tecrübe kayıtlarının gösterilmesi gerekir. Buna ilave olarak ilgili gruba ait hava araçları için; motor, pervane, gövde ve aviyonik sistemlerdeki teknik ayrıntılar üzerinde grup farklılığını yansıtmak üzere Ek-6 Tam Grup-3 Farklılık Tablosuna göre işlem yapılması gerekmektedir.</p> <p>2. Kategori B3 için, başvuru sahibinin sunduğu tecrübe kayıtlarına göre Grup 3 Sınırlandırması amacıyla yetki kapsamı aşağıdakilere göre belirlenir:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Metal yapılu uçaklar 2) Kompozit yapılu uçaklar 3) Ahşap yapılu uçaklar 4) Kumaş ile kaplı metal tüp yapısına sahip uçaklar.
GM 66.A.45(b)	<p>Hava aracı tipinin lisansa işlenmesinde Genel Müdürlük tarafından yayınlanan "Hava Aracı Tip Listesi" kullanılır. Bu listeye göre işlenmiş hava aracı tipi bu hava aracının bütün modellerini kapsar.</p> <p>Lisansa bir hava aracı tipi işlenmiş ve bu hava aracının yeni bir modeli söz konusu "Hava Aracı Tip Listesine" ilave edilmiş ise lisans sahibinin talebi durumunda Genel Müdürlük ilave bir prosedür uygulamadan yeni modeli de lisansa işler. Alınan tip kursu hava aracı tipinin sadece bir modeline ait olsa bile lisansa Hava Aracı Tip Listesinde olduğu şekliyle işlenir. Bununla birlikte, imtiyazlarını yeni modelde kullanmadan önce</p>

	<p>66.A.20(b)3, 145.A.35(a) ve M.A.607(a) gereklerinin karşılanması lisans sahibinin ve istihdam edildiği bakım kuruluşunun sorumluluğundadır.</p> <p>Örneğin: Lisansına sadece A320 (CFM 56) tipi işlemiş bir lisans sahibinin talebi durumunda Genel Müdürlük, söz konusu lisanstaki tipi A318/319/320/321 (CFM 56) şeklinde düzenler. Bununla birlikte lisans sahibinin imtiyazlarını A318/319/321 modellerinde kullanabilmesi için 66.A.20(b)3, 145.A.35(a) ve M.A.607(a) gereklerinin karşılanması kapsamında bakım kuruluşu bünyesinde veya SHY/Part 147 kuruluşunda yeni modellere ait gerekli eğitimleri de almış olmalıdır.</p>
AMC66.A.45(e)	<p>1- Kategori B1 ve C lisanlarına üretici alt grup yetkisinin işlenebilmesi için gerekli olan iki adet aynı üreticiye ait Grup 2 hava aracı tipinin aşağıdaki teknolojik içerikleri kapsamı gerekir:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Uçuş kumanda sistemleri (mekanik/hidro-mekanik/elektro-mekanik çalışan kumandalar) ve 2) Aviyonik sistemler (analog veya dijital sistemler) ve 3) Yapı (metal/kompozit/ahşap). <p>Aynı üretici alt grubuna ait çok farklı hava aracı tipi varsa, yukarıdaki teknolojik içeriklerin sağlanması amacıyla ikiden fazla hava aracı tip yeterliliği gereklidir.</p> <p>Bu amaç doğrultusunda, pratik tecrübe aynı lisans alt kategorisine ait olmak kaydıyla aynı üreticilere ait Grup 1 uçaklarda da kazanılabilir.</p> <p>2. Kategori B1 ve C lisanlarına tam alt grup yetkisinin işlenebilmesi için gerekli olan üç adet farklı üreticiye ait Grup 2 hava aracı tipinin aşağıdaki teknolojik içerikleri kapsamı gerekir:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Uçuş kumanda sistemleri (mekanik/hidro-mekanik/elektro-mekanik çalışan kumandalar) ve 2) Aviyonik sistemler (analog veya dijital sistemler) ve 3) Yapı (metal/kompozit/ahşap). <p>Aynı alt gruba ait çok farklı hava aracı tipi varsa, yukarıdaki teknolojik içeriklerin sağlanması amacıyla üçten fazla hava aracı tip yeterliliği gereklidir.</p> <p>Bu amaç doğrultusunda, pratik tecrübe aynı lisans alt kategorisine ait olmak kaydıyla farklı üreticilere ait Grup 1 uçaklarda da kazanılabilir.</p> <p>3. Üretici alt grup yetkileri için, "üretici" terimi, Hava Aracı Tip Listesi'nde referans verilen Sertifikasyon Veri Formu'nda (Certification Data Sheet) tanımlanmakta olan Üretici Tip Sertifikası sahibi (Type Certificate holder) anlamına gelir.</p> <p>Lisansa üretici alt grup yetkisi işlenirken; Tip Sertifikası (Type Certificate) benzer hava aracı üreten iki üreticiden oluşan bir kombinasyona aitse bu kombinasyon tek üretici olarak kabul edilir. Örneğin; Agusta/Bell Helicopter Textron yazılması gibi.</p> <p>Tam alt grup yetkisinin işlenmesini talep eden lisans sahibi ise farklı üreticilerden veya üretici kombinasyonlarından üç hava aracı tipini seçmesi gereklidir.</p>
AMC	"Pratik tecrübe", Genel Müdürlük tarafından yayınlanan Pratik ve İşbaşı

<p>66.A.45(d), (e)3, (f)1 ve (g)1</p>	<p>Eğitimi Task Listesinde bulunan bakım işlemleri, lisans kategorisine, hava aracı tipine ve hava aracı (alt) grup yetkilerine uygun olmalıdır.</p> <p>Söz konusu tecrübe; Pratik ve İşbaşı Eğitimi Task Listesinde yer alan listede her bölümden (chapter'dan) en az bir işlem olmak kaydıyla toplam listenin en az %50'si yapılarak sağlanmalıdır.</p> <p>Pratik ve İşbaşı Eğitimi Task Listesinde bulunmayan bakım işlemleri, aynı bölüme (chapter) ait ve ilgili kategoriye uygun ise bu listedeki işlemlerin yerine sayılabilir.</p> <p>Alt grup yetkisinin işlenmesi için gerekli olan pratik tecrübe o alt gruptaki hava araçlarında kazanılmak zorunda değildir. Benzer bakım işlemi, grup 1, 2 veya 3 hava aracında da gerçekleştirilebilir. Örneğin; Devre kesici (circuit breaker) söküm takım işlemi herhangi bir hava aracında yapıldığında aynı tecrübeye sayılır.</p> <p>Pratik tecrübe, yetkilendirilmiş onaylayıcı personelin gözetimi altında kazanılmalıdır.</p> <p>2. Grup 2 ve Grup 3 hava araçlarında lisansa o üretici alt grubuna ait ilk tipin işlenmesinden sonra ikinci tipin işlenmesi için gerekli olan pratik tecrübe % 50'den % 30'a düşürülür.</p> <p>Her bir üretici alt grubunun üçüncü ve daha sonraki hava aracı tiplerinin lisansa işlenmesi için bu oran %20'ye düşürülür.</p> <p>3. Pratik tecrübe, kayıt defteri (log book) veya Genel Müdürlük tarafından kabul edilen başka bir kayıt sistemi ile gösterilmelidir. Kayıt altına alınması gereken veriler AMC 66.A.20(b)2 içerisinde tanımlanmıştır.</p>
<p>GM 66.A.45</p>	<p>Tablo 5.1, 66.A.45, 66.A.50 ve Ek-1.E'de bulunan Hava Aracı Tip Eğitimi ve Sınav Standardı'na göre lisansa tip, alt grup veya tam grup işlenmesi için gerekliliklerin bir özetini göstermektedir.</p> <p>Tablo 5.1 aşağıdakileri içermektedir:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Hava aracı grupları, 2) Her bir lisans (alt) kategorisi için lisansa hangi yetkilerin işleneceği (tip yetkisi, alt grup yetkisi veya tam grup yetkisi), 3) Her bir tip veya yetkinin işlenmesi için hangi yöntemlerin takip edilmesi gerektiği, 4) B1.2 lisansı (Grup 3 hava aracı) için ve B3 lisansı (Azami Kalkış Ağırlığı (MTOM) 2.000 kg ve altında olan, piston motorlu kabini basınçlandırılmayan uçaklar) için, bu sahalarda yeterli tecrübenin kanıtlanamaması halinde lisansta yer verilecek olası sınırlamalar. <p>Not: OJT "İşbaşı Eğitimi" anlamına gelmekte olup (Ek-1.E), her bir lisans kategorisi veya alt kategorisindeki ilk hava aracı tip yetkisi için gereklidir.</p>

Tablo 5.1 Hava Aracı Yetki Gereklilikleri

Hava Aracı Grupları	B1/B3 Lisansı	B2 Lisansı	C Lisansı
<p>Grup 1</p> <ul style="list-style-type: none"> Motor gücüyle çalışan kompleks hava araçları Çok motorlu helikopterler 29000 feet'in üzerinde sertifikalandırılmış uçaklar Elektronik uçuş kumanda sistemleri (fly-by-wire) ile donatılmış hava araçları Genel Müdürlük tarafından Grup 1 olarak tanımlanan diğer hava araçları 	<p>(B1 için) TİP YETKİSİ Tıp Eğitimi: (Teorik Eğitim + Sınav ve Pratik Eğitim + Değerlendirme)</p> <p>Lisans alt kategorisindeki ilk hava aracı için + OJT</p>	<p>TİP YETKİSİ Tıp Eğitimi: (Teorik Eğitim + Sınav ve Pratik Eğitim + Değerlendirme)</p> <p>Lisans alt kategorisindeki ilk hava aracı için + OJT</p>	<p>TİP YETKİSİ Tıp Eğitimi: (Teorik Eğitim + Sınav)</p>
<p>Grup 2:</p> <p>Alt Gruplar:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2a: Tek Turboprop Motorlu Uçaklar (*) 2b: Tek Türbin Motorlu Helikopterler (*) 2c: Tek Piston Motorlu Helikopterler (*) <p>(*) Grup 1 hava araçları hariç</p>	<p>(B1.1, B1.3 ve B1.4 için) TİP YETKİSİ (Tıp Eğitimi + OJT) veya (Tıp Sınavı + Pratik Tecrübe)</p> <p>Tam ALT GRUP YETKİSİ (Tıp Eğitimi + OJT) veya (Tıp Sınavı + Pratik Tecrübe) (Farklı üreticiden ve aynı alt gruba ait en az 3 hava aracı üzerinde)</p> <p>İmalatçı ALT GRUP YETKİSİ (Tıp Eğitimi + OJT) veya (Tıp Sınavı + Pratik Tecrübe) (Söz konusu üretici alt grubunu temsil eden en az 2 hava aracı üzerinde)</p>	<p>TİP YETKİSİ (Tıp Eğitimi + OJT) veya (Tıp Sınavı + Pratik Tecrübe)</p> <p>Tam ALT GRUP YETKİSİ (Pratik Tecrübe)</p> <p>İmalatçı ALT GRUP YETKİSİ (Pratik Tecrübe)</p>	<p>TİP YETKİSİ (Tıp Eğitimi veya Tıp Sınavı)</p> <p>Tam ALT GRUP YETKİSİ (Söz konusu alt grubu temsil eden en az 3 hava aracı üzerinde tip eğitimi veya tip sınavı)</p> <p>İmalatçı ALT GRUP YETKİSİ (Söz konusu üretici alt grubunu temsil eden en az 2 hava aracı üzerinde tip eğitimi veya tip sınavı)</p>
<p>Grup 3</p> <p>Piston Motorlu Uçaklar (Grup 1 hava araçları hariç)</p>	<p>(B1.2 için) TİP YETKİSİ (Tıp Eğitimi + OJT) veya (Tıp Sınavı + Pratik Tecrübe)</p> <p>Tam GRUP 3 YETKİSİ (Pratik Tecrübe)</p> <p>Sınırlamalar:</p> <ul style="list-style-type: none"> Kabini basınçlandırılabilen uçaklar Metal uçaklar Kompozit uçaklar Ahşap uçaklar Kumaş ile kaplı metal tüp yapısına sahip uçaklar 	<p>TİP YETKİSİ (Tıp Eğitimi + OJT) veya (Tıp Sınavı + Pratik Tecrübe)</p> <p>Tam GRUP 3 YETKİSİ (Pratik Tecrübe)</p>	<p>TİP YETKİSİ (Tıp Eğitimi veya Tıp Sınavı)</p> <p>Tam GRUP 3 YETKİSİ (Pratik Tecrübe)</p>
<p>Azami Kalkış Ağırlığı (MTOM) 2.000 kg ve altında olan kabini basınçlandırılmayan, piston motorlu uçaklar</p>	<p>(B3 için) TAM YETKİ (Pratik Tecrübe)</p> <p>Sınırlamalar:</p> <ul style="list-style-type: none"> Metal uçaklar Kompozit uçaklar Ahşap uçaklar Kumaş ile kaplı metal tüp yapısına sahip uçaklar 	<p>Geçerli Değildir</p>	<p>Geçerli Değildir</p>

Tablo-6

Sınırlamalar	
IR 66.A.50	<p>1- Grup 3 Sınırlamaları</p> <p>SHY 66 Yönetmeliği'nin Madde 19'da sözü edilen sınırlamalardan kasıt Grup 3 sınırlamalarıdır.</p> <p>(a) Hava aracı bakım lisansı üzerinde yazılan sınırlamalar, lisans sahibinin sahip olduğu yetki imtiyazlarının ilgili hava aracı üzerinde kullanılamayacağını gösterir ve hava aracının geneli için geçerlidir.</p> <p>(b) 66.A.45 sayılı maddede belirtilen Grup 3 Sınırlamaları aşağıdakilere müteakiben kaldırılacaktır:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Uygun pratik tecrübenin belgelenmesi veya2. Genel Müdürlük tarafından yapılacak pratik değerlendirme sonucunda başarılı olunması (SHY-147 yönetmeliği gereğince onaylanmış ilgili sınırlama konusunda pratik eğitim verme yetkisi olan bir bakım eğitim kuruluşu tarafından, SHY-145 yönetmeliği gereğince onaylanmış ilgili sınırlama konusunda iş başı eğitimi verme yetkisi olan bir bakım kuruluşu tarafından veya doğrudan Genel Müdürlük tarafından onaylanmış ilgili sınırlama konusunda pratik değerlendirme yapması uygun görülen kuruluş tarafından icra edilen tatminkâr bir pratik değerlendirme sonrasında). <p>2- Dönüşüm Sınırlamaları</p> <p>(a) SHDT- 35 lisanslarının SHY-66 lisansına dönüşümünden kaynaklanan sınırlamalar, Tablo-17 kapsamındaki Ek.3'de tanımlanan modül veya alt modüllere ilişkin sınavların başarılı bir şekilde tamamlanması ve Dönüşüm Sınırlaması'yla ilgili Genel Müdürlük tarafından yayınlanan tablolara uygun olarak bakım deneyiminin belgelenmesi durumunda kaldırılacaktır.</p>
AMC 66.A.50(b)	<ol style="list-style-type: none">1. 66.A.45 (f) ve (g) içerisinde atıfta bulunulan Grup 3 Sınırlamalarını kaldırmak için gerekli olan pratik tecrübe, yetkilendirilmiş onaylayıcı personel gözetimi altında icra edilen bakım işlemleri ile kazanılır. Bu pratik tecrübe planlı yıllık bakımda uygulanan bakım işlemlerini de içermelidir. Söz konusu pratik tecrübe aşağıdaki şartların sağlanması kaydıyla da kazanılabilir:<ol style="list-style-type: none">1) Genel Müdürlük üretici firmadan sağlanacak eğitim ve değerlendirme içeriğini kabul etmelidirve2) Üretici firma sınırlamaya tabi olan konu ile ilgili teorik ve pratik eğitim vermelidirve3) Üretici firma pratik eğitim sonunda pratik değerlendirme yapmalı ve kayıt altına almalıdır.2. Grup 3 Sınırlaması'nın kaldırılması için o alt gruptaki herhangi bir hava aracı tipinde pratik tecrübe kazanılması yeterlidir.3. Grup 3 Sınırlama kaldırılması için yapılan başvuruya esas teşkil edecek teorik ve pratik eğitimin sonunda kazanılacak pratik tecrübe kayıtları yetkilendirilmiş onaylayıcı personel tarafından imzalanmış veya yapılan pratik değerlendirme üretici tarafından onaylanmış olmalıdır.

Tablo-7

SHY-66 Lisansına Uyum Koşulları	
	1. Bir başka yabancı otorite tarafından düzenlenmiş hava aracı bakım lisansı sahiplerine ayrıca SHY 66 lisansı düzenlenmez.

Tablo-8

Ulusal Lisans	
	1. SHTY-66 hava aracı tip listesinde yer almayan hava araçları için kullanılacak yetkiler (a) SHT-66 hava aracı tip listesinde yer almayan hava araçları için kullanılacak yetkiler ayrıca belirlenir.

Tablo-9

Kayıt Tutma

<p>IR 66.B.20</p>	<p>(a) Genel Müdürlük, her bir hava aracı bakım lisanslarının tanzimi, tip işlenmesi, yenilenmesi, değiştirilmesi, askıya alınması veya iptal edilmesine ilişkin süreçleri bir kayıt tutma sistemi ile takip eder.</p> <p>(b) Söz konusu kayıtlar, her bir lisans için aşağıdakileri içerir:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Hava aracı bakım lisansı tanzimi veya söz konusu lisansla değişiklik yapılmasına yönelik başvuru dokümanları ve bu başvuruları destekleyici dokümanlar2) İşlem yapılmış hava aracı bakım lisansının bir kopyası3) İlgili tüm yazışmaların kopyaları4) Deneyim muafiyetleri belgeleri5) Varsa hava aracı bakım lisansı sahibi ile ilgili diğer Genel Müdürlüklerden alınmış her türlü rapor6) Genel Müdürlük tarafından icra edilen sınavlara ilişkin kayıtlar7) Dönüşüm işlemlerinde kullanılan belgeler8) Kredilendirme için kullanılan belgeler <p>(c) (b) maddesinin 1 ila 5'inci bentlerinde belirtilen kayıtlar, lisans geçerliliğinin sona ermesi sonrasında en az 5 yıl daha muhafaza edilir.</p> <p>(d) (b) maddesinin 6, 7 ve 8'inci bentlerinde belirtilen kayıtlar süresiz olarak muhafaza edilir.</p>
<p>AMC 66.B.20</p>	<p>1. Kayıt tutma sistemi, ihtiyaç duyulan her durumda, tüm kayıtlara makul bir süre içerisinde erişilebilmeyi sağlamalıdır. Söz konusu kayıtlar, Genel Müdürlük bünyesinde sistematik bir şekilde saklanmalıdır (kronolojik, alfabetik sıra vb. şekilde).</p> <p>2. Başvuru sahiplerine ve kuruluşlara ait kayıtlara sadece yetkili personel ulaşabilmelidir.</p> <p>3. Veri yedeklemesini sağlamak için kullanılan tüm ekipman, çalışılan ortamdaki bilgisayarlardan farklı bir yerde, iyi koşullar altında saklanmalıdır. Herhangi bir donanım veya yazılım değişikliği olduğunda, en az 66.B.20 kapsamında belirtilen süre boyunca gerekli tüm verilere erişilebilirliğin devamının sağlanmasına özellikle dikkat edilmeli ve özen gösterilmelidir.</p>

Tablo-10

Hava Aracı Bakım Lisansı tanzimi	
IR 66.B.100	<p>(a) Hava aracı bakım lisansı tanzimi için Genel Müdürlük tarafından yayınlanan Form-19 Başvuru Formu ve uygun destekleyici dokümanlar kullanılır. Genel Müdürlük, Form-19'un eksiksiz doldurulduğundan ve beyan edilen deneyimin SHY-66 Yönetmeliği gerekliliklerini karşıladığından emin olmalıdır.</p> <p>(b) Genel Müdürlük, başvuru esnasında SHY/PART-66'ya göre temel eğitim modüllerine ait sınavlardan geçildiğinden ve/veya kredilendirilmesi istenen modüllerin kredilendirme niteliklerini karşılayıp karşılamadığından emin olur.</p> <p>(c) Genel Müdürlük, başvuru sahibinin kimlik bilgilerini ve doğum tarihini doğruladıktan ve başvuru sahibinin SHY-66 Yönetmeliği tarafından gerekli görülen bilgi ve deneyim standartlarını karşıladığına kanaat getirdikten sonra başvuru sahibi için ilgili hava aracı bakım lisansını tanzim eder. Bu bilgiler Genel Müdürlük kayıtlarında da muhafaza edilir.</p> <p>(d) Lisans tanzimi esnasında hava aracı tipi veya grubunun lisansa işlenmesi durumunda Genel Müdürlük, işlemin 66.B.115'e uygunluğunu da doğrulamalıdır.</p>
AMC 66.B.100	<ol style="list-style-type: none">1. 147.A.200'e uygun olarak tasarlanmış onaylı temel eğitim kursunun başarılı bir şekilde tamamlanmış olunmasını gerekçe göstererek tecrübesinde indirim talebinde bulunan başvuru sahipleri, başvurularında SHY/PART-147 onaylı temel eğitimine dair sertifikayı sunmalıdır.2. Genel Müdürlük tarafından kabul edilen teknik disipline sahip bir eğitimin başarılı bir şekilde tamamlanmasına dayalı olarak 66.A.30(a) toplam tecrübesinde indirim talebinde bulunan başvuru sahipleri (kalifiye personel) başvurularında eğitimin başarılı bir şekilde tamamladığını gösteren sertifikayı veya diplomayı sunmalıdır.3. Sivil olmayan hava aracı bakım tecrübesinin lisans tanziminde kredilendirilmesini isteyen başvuru sahibi ilgili kategoriye uygun bakım tecrübesini beyan eden bir belge sunmalıdır. Bu belgeler AMC66.A.30(e)'de tanımlandığı şekilde hazırlanmış olmalıdır.4. Genel Müdürlük, söz konusu deneyim kayıtlarının içerik ve onay bakımından yukarıdaki şartları karşılayıp karşılamadığını kontrol eder.

Tablo-11

Hava Aracı Bakım Lisansının SHY-145 Onaylı Bir Bakım Kuruluşu Aracılığı ile Tanzim Edilmesi	
IR 66.B.105	<p>(a) SHY-145 Yönetmeliği kapsamında onaylanmış bir bakım kuruluşu, Genel Müdürlük tarafından bu faaliyeti icra etmek üzere yetkilendirildiğinde,</p> <p>(i) hava aracı bakım lisansını Genel Müdürlük adına hazırlayabilecek veya</p> <p>(ii) bir bireyin hava aracı bakım lisansı için şahsi başvurusu ile ilgili olarak Genel Müdürlüğe söz konusu lisansın hazırlanıp tanzim edilmesi yönünde tavsiyelerde bulunabilecektir.</p> <p>(b) (a) maddesinde belirtilen bakım kuruluşları 66.B.100 (a) ve (b) maddeleri ile uygunluk sağlamalıdır.</p> <p>(c) Her durumda, başvuran kişilere hava aracı bakım lisansı, sadece Genel Müdürlük tarafından tanzim edilebilir.</p>
AMC 66.B.105	<p>1. SHY-145 kapsamında onaylanmış bakım kuruluşu, bakım kuruluşu el kitabında (Bölüm/Madde 3.16) söz konusu prosedüre yer vermeli ve söz konusu prosedür uygulaması Genel Müdürlük tarafından her 12 aylık dönemde en az bir kez denetlenmelidir. Genel Müdürlük bu yetkiyi sadece SHY-145 onaylı bakım kuruluşlarına verebilir.</p> <p>2. SHY-145 kuruluşu, söz konusu deneyim kayıtlarının uygun bir şekilde imzalanmış ve onaylanmış olduklarını kontrol etmelidir.</p> <p>3. SHY-145 kapsamında onaylı bakım kuruluşu başvuru işlemlerini Genel Müdürlük tarafından yayınlanan Form 19 kullanarak yapar.</p>

Tablo-12

Hava Aracı Bakım Lisansına Kategori İlavesi	
IR 66.B.110	(a) 66.B.100 veya 66.B.105 sayılı maddelerde belirtilmekte olan prosedürlerin tamamlanması üzerine, Genel Müdürlük, kategori veya alt kategoriye ilave ederek lisansı yeniden tanzim eder.
AMC 66.B.110	(b) Genel Müdürlük bu değişiklikleri kayıt sistemine yansıtmalıdır.
AMC 66.B.100- 115	Hava aracı tip işleminde sadece Genel Müdürlük tarafından yayınlanan Hava Aracı Tip Listesi'ndeki "Lisansa İşlenecek Hava Aracı Tip Adı" sütununda yer alan hava aracı tip adı kullanılır.

Tablo-13

Grup Sınırlaması Kaldırma veya Tip İlavesinden Dolayı Hava Aracı Bakım Lisansının Değiştirilmesi	
IR 66.B.115	<p>(a) İlgili tipe ait gerekliliklerin sağlandığını gösteren dokümanlar ve uygun şekilde doldurulmuş Form-19'un lisansla birlikte teslim alınmasından sonra Genel Müdürlük aşağıdaki uygulamalardan birini yapar ve bu değişiklikler Genel Müdürlük kayıt sistemine yansıtılır.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Hava aracı bakım lisansına ilgili hava aracı tipini işler veya2. Hava aracı bakım lisansını ilgili hava aracı tipi işli halde yeniden tanzim eder veya3. 66.A.50 sayılı maddeye göre ilgili grup sınırlamalarını kaldırır. <p>(b) Tip eğitiminin SHY-147/Part 147 onaylı olmayan bir kuruluş (üretici veya bakım kuruluşu) tarafından icra edildiği durumlarda, Genel Müdürlüğün, söz konusu tip eğitimden önce tüm tip eğitimi gerekliliklerine uyulduğundan emin olması gerekir. Bu durum AMC 66.B.130 kapsamında belirtilen değerlendirme ile sağlanır.</p> <p>(c) İşbaşı Eğitiminin gerekli olmadığı durumlarda, hava aracı tip ilavesi, SHY-147 veya Part 147 kapsamında onaylanmış bir bakım eğitim kuruluşu tarafından tanzim edilen tip kursuna ait Yeterlilik Sertifikası'na dayanılarak yapılır.</p> <p>(d) Hava aracı tip eğitiminin tek bir kursla verilmediği durumlarda, Genel Müdürlük, tip yetkisi ilavesi öncesinde, söz konusu kursların içeriği ve süresinin lisans kategorisinin kapsamını tam olarak karşıladığından ve gövde-motor ara yüz (interface) konularının uygun şekilde işlenmiş olduğundan emin olmalıdır. Örneğin; Gövde ile motor konuları farklı kuruluşlarda verilmişse gövde-motor arayüz konularının eğitimlerden birinde işlendiğinden emin olunmalıdır.</p> <p>(e) Fark eğitimleri için, hem ilk alınan eğitim hem de fark eğitimi ya SHY-147/Part 147 kuruluşu tarafından verilmiş bir tip kursu veya Genel Müdürlük tarafından doğrudan onaylı bir kurs olmalıdır.</p> <p>(f) Tip pratik eğitiminin verildiğini ispatlamak amacıyla</p> <ol style="list-style-type: none">1. Genel Müdürlük tarafından pratik eğitim vermek üzere yetkilendirilmiş SHY-145 veya Part 145 kuruluşu tarafından uygulanmış pratik eğitimin kayıtları veya2. SHY-147/Part 147 onaylı kuruluş tarafından yayımlanmış Pratik Eğitim Yeterlilik Sertifikası beyan edilmelidir.
AMC 66.B.115	<p>(a) Tip eğitiminin bir SHY-147 onaylı olmayan bir kuruluş tarafından icra edilmiş olduğu durumlarda, Genel Müdürlüğe aşağıdakileri teyit eden destekleyici belgelerin sunulması gereklidir:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Söz konusu tip eğitimin Genel Müdürlük tarafından 66.B.130 gereğince onaylanmış olduğunu,2) Başvuru sahibinin onaylanmış tip eğitimini (teorik ve pratik) tamamladığını,3) Kursiyerin sınav ve değerlendirmeleri başarılı bir şekilde tamamladığını. <p>(b) Hava aracı tipine ait B1 veya B2 eğitimi, gövde ve/veya motor (powerplant) ve/veya aviyonik/elektrik sistemleri olarak bölünebilir. Ancak kursların aşağıdaki gibi bölünerek alınması durumunda ilgili hava aracı tipinin B1 veya B2 tipi olarak lisansa işlenmesi için Ek-1.E'de belirtilen tip kursu içeriğinin tamamlanması gereklidir.</p>

	<ol style="list-style-type: none"> 1) Gövde tip kursu; motor (powerplant) hariç olmak üzere, tüm ilgili uçak yapısı, elektrik, aviyonik ve mekanik sistemleri içeren tip eğitimi kursu anlamına gelir. 2) Motor (powerplant) tip kursu, motor değişimi için gerekli teçhizatın hazırlanması ve kullanılması da dahil olmak üzere, motora ait tip kursu anlamına gelir. 3) Gövde ve motor (powerplant) tip kursunda, gövde-motor sistemlerinin ilişkilerine (interface) de değinilmelidir. Özellikle genel havacılıkta aynı motor tipi farklı gövdelere monte edilebileceğinden gövde-motor ilişkilerinin (interface) gövde tip kursu içinde anlatılması daha uygundur. Aynı gövdeye farklı motorların monte edilebileceği durumlarda gövde-motor ilişkilerinin (interface) fark kursu olarak verilmesi gerekir. Örneğin; A330 (GE CF6) B1 tipini lisansın işletmiş bir kişinin A330 (RR TRENT 700) B1 tipini de lisansına işletebilmesi için A330 (GE CF6)'den A330 (RR TRENT 700)'e fark kursu almış olması ve bu fark kursunda gövde-motor ilişkilerinin (interface) anlatılmış olması gerekir. 4) Aviyonik ve elektrikli sistemler tip kursu, ATA 22, 23, 24, 25, 27, 31, 33, 34, 42, 44, 45, 46, 73 ve 77 kapsamında yer alan, ancak bunlarla sınırlı olması gerekmeyen aviyonik ve elektrikli sistemlere ilişkin tip kursu anlamına gelir. <p>(c) Ek-1.E'nin 6.Maddesi kapsamında belirtilmekte olan ve SHY-145 veya Part 145 haricinde bir 145 yetkisi olan bir kuruluşta gerçekleştirilmiş OJT (işbaşı eğitimi) programının kabulü için, Genel Müdürlüğün, "hava aracı tip eğitiminin doğrudan onaylanması" (AMC 66.B.130) kapsamında belirtilmekte olan prosedüre benzer ve yeterli prosedürler geliştirmesi gereklidir.</p>
AMC 66.B.100- 115	Hava aracı tip işleminde sadece Genel Müdürlük tarafından yayınlanan Hava Aracı Tip Listesi'ndeki "Lisansa İşlenecek Hava Aracı Tip Adı" sütununda yer alan hava aracı tip adı kullanılmalıdır.

Tablo-14

Hava Aracı Bakım Lisansının Süresinin Uzatılması veya Yenilenmesi	
IR 66.B.120	<p>(a) Genel Müdürlük, lisans sahibinin hava aracı bakım lisansını Genel Müdürlük kayıtları ile karşılaştırarak 66.B.500 maddesi uyarınca yürürlükte olan her türlü iptal, askıya alma veya değişiklik işlemi olup olmadığını doğrulayacaktır. Lisans ile kayıtların uyumlu olması ve 66.B.500 uyarınca yürürlükte olan hiçbir cezaî işlemin bulunmaması durumunda, kişinin lisansı 5 yıl uzatılır ve dosyası bu doğrultuda güncellenir.</p> <p>(b) Lisansın kaybı, zarar görmesi vb. durumlarda yenilenmesi için yenilenme gerekçesinin ifade edildiği bir başvuru dilekçesi ve Form-19 ile Genel Müdürlüğe başvurulması durumunda, (a) maddesi kapsamındaki değerlendirme sonucunda lisans yenilenir.</p> <p>(c) Genel Müdürlük kayıtlarının, lisans sahibinin elindeki hava aracı bakım lisansından farklı olması halinde;</p> <p>1) Genel Müdürlük, söz konusu farklılıklara ilişkin sebepleri araştırarak, hava aracı bakım lisansını yenilemeyebilir. Yenilenmeyeceğine karar verirse Genel Müdürlük, lisans sahibini ve SHY-M veya SHY-145 gereğince onaylanmış, söz konusu durumdan doğrudan etkilenebilecek bakım kuruluşlarını durumdan haberdar eder.</p> <p>2) Genel Müdürlük, gerekli olması halinde, söz konusu lisansı iptal etmek, askıya almak veya değiştirmek üzere 66.B.500 gereğince işlem yapar. Karara bağlanan işlem 1. Maddedeki gibi ilgili yerlere duyurulur.</p> <p>3) Süresi geçmiş veya yenilenmeyen lisans sahipleri imtiyazlarını kullanamaz.</p>
AMC 66.B.120	<p>Lisans süresinin uzatılmasına ilişkin bir koşul olmadığından lisans sahibinin bakım deneyiminin güncel olmasına gerek yoktur. Bu durum onaylı SHY-145/SHY-M bakım kuruluşuna veya M.A.801(b)2 gereğince onaylayıcı personel olarak yetkilendirilecek veya yetkilendirilmiş ise imtiyazlarının geçerliliğinin devamına ilişkin bir konudur.</p>

Tablo-15

Hava Aracı Tip Eğitiminin Doğrudan Onaylanması	
IR 66.B.130	Genel Müdürlük, Ek-1.E uyarınca, SHY-147 onaylı olmayan bir kuruluş tarafından icra edilen hava aracı tip eğitimini onaylayabilir. Bunun için, Genel Müdürlük, hava aracı tip eğitiminin Ek-1.E’de bulunan Hava Aracı Tip Eğitimi ve Sınav Standartlarına uygun olup olmadığını takip edilmesini sağlayacak bir prosedüre sahip olmalıdır.
AMC 66.B.130	<p>1. Tip kurslarının Genel Müdürlük tarafından doğrudan onaylanmasına ilişkin prosedür, söz konusu eğitimi sağlayan kuruluş tarafından aşağıdaki unsurların açıklanmasını talep eder:</p> <p>a) Eğitim İhtiyaç Analizi (TNA-<i>Training Needs Analysis</i>) dahil olmak üzere, Ek-1.E’ye uygun olarak, teorik ve/veya pratik tip kursunun süresi ve içeriği,</p> <p>b) Öğretme yöntemleri ve eğitim ekipmanları (sınıf eğitimi, bilgisayar destekli eğitim, sentetik eğitim cihazları, uzaktan eğitim, uçak başı eğitimi vb.)</p> <p>c) Öğrenciye sağlanan materyal ve eğitimde kullanılan dokümanlar,</p> <p>ç) Eğitimcilerin, sınav sorumlularının ve/veya değerlendiricilerin vasıfları,</p> <p>d) Sınav ve/veya değerlendirme prosedürleri (Söz konusu değerlendirme ve görevlendirilen değerlendiricilere ilişkin kriterler Ek-1.E’de verilmektedir),</p> <p>e) Söz konusu kursun ve ilgili sınavın ve/veya değerlendirmenin uygun bir şekilde tamamlanmış olduğunu kanıtlamak üzere öğrenciye verilen belge ve kayıtlar, (Bu sadece bir tamamlama belgesini değil, aynı zamanda onaylanmış içeriğin ve sürenin karşılanmış olduğunu ve söz konusu sınavdan ve/veya değerlendirmeden başarılı bir şekilde geçilmiş olduğunu kanıtlayacak yeterli belge ve kayıtları içermelidir).</p> <p>2. Yukarıdaki kriterler tam kursun yanı sıra, bir tip kursunun pratik unsuru ve değerlendirilmesi gibi kısmi bir kurs için de geçerlidir.</p> <p>3. Söz konusu prosedürün ayrıca, Genel Müdürlük tarafından onaylanmış kursun uygun bir şekilde icra edildiğini nasıl denetleyeceğini de göstermesi gerekir.</p> <p>4.Hava aracı tip eğitiminin doğrudan onaylanması için her bir kurs seansı ayrı ayrı değerlendirilir. Söz konusu kursu sağlayan kuruluşun bir eğitim kuruluşu olmaması sebebiyle uzun süreli onaylar verilemez.</p>

Tablo-16

Sınavlar	
IR 66.B.200 GM 66.B.200	<p>(a) Temel Modül Sınavları Genel Müdürlük veya Genel Müdürlük tarafından temel eğitim için yetkilendirilmiş SHY 147 onaylı eğitim kuruluşları tarafından yapılır. Temel Modül Sınavları için Ek-1.G’de verilen Temel Modül Sınavları Standardı kullanılır.</p> <p>(b) Tip Sınavları Genel Müdürlük veya tip eğitimi için SHY 147 onaylı eğitim kuruluşlarınca yapılır. Tip Sınavları için Ek-1.E’de verilen Hava Aracı Tip Eğitimi ve Sınav Standardı kullanılır.</p> <p>(c) Genel Müdürlük tarafından yapılacak sınavlarda her bir sınavı hazırlayacak ve sınav salonunda gözetmenlik yapacak kişileri Genel Müdürlük tayin eder.</p>

Tablo-17

Lisansların Dönüştürülmesi	
IR 66.B.300	<p>(a) Genel Müdürlük, sadece SHDT-35 lisansını dönüştürür. Bu Dönüşüm işlemlerinde Ek-3 kullanılır.</p> <p>(b) Genel Müdürlük, söz konusu dönüştürmeyi sadece 66.B.305 veya 66.B.310 sayılı maddeler uyarınca hazırlanan dönüşüm tablosuna göre yapar.</p> <p>(c) Dönüşüm tabloları, SHY-66'ya uygunluğun sağlanması amacıyla Genel Müdürlük tarafından hazırlanır ve onaylanır.</p> <p>(d) Dönüşüm raporları ve dönüşüm raporlarına ilişkin her türlü değişiklik, Genel Müdürlük tarafından 66.B.20 gereğince kayda alınır.</p>
GM 66.B.300	<p>66.B.300 maddesi içerisinde belirtilmekte olduğu üzere, dönüşüm için uygun olan onaylayıcı personel nitelikleri SHDT-35 lisansında yer alan aşağıdaki nitelikler anlamına gelir:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Gövde2) Motor3) Gövde-Motor4) Teçhizat
IR 66.B.305 AMC 66.B.305 (a) GM 66.B.305 (b) 3	<p>Dönüşüm raporu şunları içerir:</p> <ol style="list-style-type: none">1) SHDT-35 lisansının bir kopyası2) SHDT-35 lisansı imtiyazları ile SHY-66 lisansı imtiyazlarının ayrıntılı karşılaştırılması3) Hangi lisans kategorisine dönüştürüleceği4) Hangi sınırlamaların ilave edileceği5) Sınırlamaların kaldırılmasına ilişkin koşullar6) Kategori veya alt kategori ilavesi için gerekli koşullar7) Ek-1.E'de tanımlanmakta olan fakat SHDT-35 kapsamında olmayan modüller <p>Bu karşılaştırma sonucunda farklı olan imtiyazlar ve bu farkların sınırlandırmalara nasıl yansıtıldığı raporda belirtilir.</p>

Tablo-18

Modül Sınavlarında Kredilendirme	
IR 66.B.400	<p>(a) Genel Müdürlük sadece, 66.B.405 maddesi gereğince hazırlanmış Ek-1.H'de bulunan kredi raporuna dayalı olarak modüllerde kredilendirme yapabilir.</p> <p>(b) Bu kredilendirmenin kabul edilebilmesi için Genel Müdürlük tarafından; süre, içerik ve seviye açısından değerlendirme yapılır. SHY-66 Yönetmeliğine uygunluğun sağlanması amacıyla söz konusu kredilendirme raporu, Genel Müdürlük tarafından hazırlanır veya onaylanır.</p> <p>(c) Kredilendirme raporları ve bu raporlara ilişkin her türlü değişiklik, Genel Müdürlük tarafından 66.B.20 maddesi gereğince tarih bilgisini de içerecek şekilde kayda alınır.</p>
IR 66.B.405	<p>(a) Kredilendirme raporunda, aşağıdaki karşılaştırmalar olmalıdır:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Ek-1.C'de bulunan Temel Bilgi Gereklilikleri kapsamındaki modüller, alt modüller, konular ve bilgi seviyeleri ile2) Kredilendirme talebine dayanak olan lisans kategorisine uygun teknik eğitime ilişkin müfredat. <p>Söz konusu karşılaştırmada, uygunluğun sağlanıp sağlanmadığı belirlenmeli ve bu karşılaştırma, her bir modül kredilendirmesi için gerekçe ve dayanakları içermelidir.</p> <p>(b) Genel Müdürlük başvuru tarihi itibariyle son 10 yıl içerisinde aşağıda belirtilen kurumlardan alınan eğitim için kredilendirme yapabilir:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Türkiye Cumhuriyeti'ndeki bir eğitim kurumu,2. Genel Müdürlüğün kredilendirmeye ilgili ikili anlaşma yaptığı bir ülkedeki eğitim kurumu,3. EASA üye ülkelerindeki bir eğitim kurumu, <p>Ayrıca 2 nci ve 3 üncü maddeler için ilgili otoritenin kredilendirme raporu da istenir.</p> <p>(c) Kredilendirmeye konu olan teknik eğitim içeriğinin, talep edilen her bir modül veya alt modüle eşdeğer olduğu tespit edilmedikçe kredilendirme yapılmaz.</p> <p>(d) Genel Müdürlük, (i) Kredilendirmeye konu olan teknik eğitim içeriklerinin ve (ii) Ek-1.C'de bulunan Temel Bilgi Gereklilikleri'nin değişip değişmediğini ve bunların sonucunda kredi raporunda herhangi bir değişikliğe gerek bulunup bulunmadığını düzenli (10 yıllık) aralıklarla kontrol eder ve değerlendirir. Bu tür değişiklikler belgelenir, tarih bilgisini de içerecek şekilde kayda alınır.</p>
IR 66.B.410	<p>(a) Genel Müdürlük, kredilendirme sonuç raporunu başvuru sahibine yazılı olarak bildirir.</p> <p>(b) Kredilendirme sonuç raporu, verildiği tarihten itibaren 10 yıl geçerlidir.</p> <p>(c) Kredilendirme sonuç raporunun geçerliliği bittiğinde başvuru halinde Genel Müdürlük, Ek-1.C'de tanımlanan Temel Bilgi Gereklilikleri'nde değişiklik olmadıysa, ilave bir gereklilik aramaksızın, kredilerin geçerlilik süresini 10 yıl daha uzatabilir.</p>

GM 66.B.410	Kredilendirme sonuç raporunun geçerliliği bittiğinde başvuru halinde Genel Müdürlük, Ek-1.C’de tanımlanan Temel Bilgi Gereklilikleri’nde değişiklik olması durumunda 66.B.405 ve 66.B.410 doğrultusunda yeniden değerlendirir. Bu değerlendirme sonucunda belirli modül, alt modül veya konular üzerinde ilave sınav gereksinimine hükmedilebilir.
------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------