

ULUSLARARASI TOPLANTI SONUÇ RAPORU

Toplantı Konusu: Training, Licencing and Operations Working Group (TLO-WG) 4-5 Nisan 2019	Rapor Tarihi: 08 Nisan 2019
---	--------------------------------

Toplantı Yer ve Tarihi : ECA Ofisi Brüksel

Katılım Listesi : Kpt. O.Oğuz Çağlar

Hazırlayan : Kpt. O.Oğuz Çağlar

ECA TLO-WG çalışması için 4-5 Nisan 2019 tarihlerinde TALPA adına tarafımdan katılım sağlanmıştır.

ECA Yönetim Kurulu tarafından Şubat 2007 tarihinde hayata geçirilen TLO WG, IFALPA görüşleri doğrultusunda lisanslandırma, eğitim ve operasyonel konularda (TLO) ECA'yı asiste etmekte ve bu konularda pilotları ilgilendiren hususlarla ilgili Avrupa kurum ve kuruluşları nezdinde ECA'ya destek vermektedir.

ECA'nın faaliyetleri arasında; Avrupa'da ve diğer ülkelerdeki TLO konusundaki gelişmeleri takip etmek, ilgili kurum ve kuruluşlara TLO faaliyetleri konusunda görüş bildirmek, çeşitli çalışma ve toplantılara katılarak ya da katılım sağlanamayanlarda follow-up yöntemiyle ECA'nın temsil edilmesini sağlamak, ECA çalışma sahalarını ilgilendiren konularda hukuki, idari ve/veya politik gelişmelere süratle müdahil olabilme kabiliyetini geliştirmek gibi faaliyetler bulunmaktadır.

4-5 Nisan 2019 tarihlerinde gerçekleştirilen WG çalışmasının ilk gününde, gündem maddeleri içinden ağırlıklı olarak eğitim ve lisanslandırmayla ilgili, ikinci gün ise operasyona yönelik konular üzerinde durulmuştur. İkinci gün ayrıca, gündemde olmamasına rağmen Boeing 737 MAX sorunları ile ilgili geniş fikir alışverişinde bulunulmuştur.

Çalışma; SEPLA temsilcisi Javier Martin-Chico, ECA temsilcileri Tanja Harter ve Paulina Marcickiewicz tarafından yönetilmiş, ve TALPA dahil toplam 13 Avrupa ülkesi temsilcisi tarafından katılım sağlanmıştır.

Görüşülen başlıca konular;

Aircrew Training Policy Group (ATPG) & EASA : CBT ve EBT hususlarında değişik uçuş organizasyonlarındaki uygulama oran ve usülleri konuşuldu. Katılımcılar tarafından kendi şirketlerindeki uygulamalarla ilgili bilgilendirme yapıldı. Gelecek toplantıda görüşülmek üzere ECA üyesi ülkelerin değişik uçuş organizasyonlarındaki EBT uygulamaları ile ilgili bilgi toplanmasına karar verildi. Temsilcilerden Mayıs ayı sonuna kadar görüş bildirmeleri bekleniyor.

Özellikle başlangıç eğitiminde, teknolojik gelişmeler paralelinde VR gözlük kullanımının eğitimin maliyet, zaman ve kalitesi konusundaki avantaj ve dezavantajları tartışıldı.

Training vs. Checking hususları görüldü. Daha fazla eğitim, daha az kontrol olması doğrultusunda fikir birliği olduğu görüldü. Bu konuda farklı şirket uygulamaları paylaşıldı. Bazı şirketlerin simülatör eğitimlerinde önce kontrol ve takiben eğitim sortileri planladıkları anlatıldı. ATPG toplantı raporlarının takip edilerek, çalışma grubunun pilot eğitimi standartları ve lisanslandırma ile ilgili gelişme ve uygulamalar konusunda çevrim içinde kalması kararlaştırıldı.

Pilot Age Limit : 2006 yılında ICAO tarafından diğer pilotun 60 yaş altı olması şartıyla 65'e yükseltilmiştir. Diğer pilotun 60 yaş altı olması kısıtlaması 2012 yılında kaldırılmıştır. Şu anda çok pilotlu ticari uçuşlarda yaş limiti 65 iken, tek pilotlu ticari operasyonlarda 60 yaş ile sınırlandırılmıştır. 2016 yılındaki ICAO toplantısında Japonya belirli kriterleri karşılamak kaydıyla yaş sınırını 68'e çıkartmak istediklerini bildirmiştir. Ortalama yaşam süresinin uzaması ve Avrupa ülkelerindeki emeklilik yaşındaki yükselme ile birlikte, başka ülkelerin de çok pilotlu ticari uçuşlardaki yaş sınırını 65'in üzerine çıkarmak isteyebilecekleri beklenmektedir. Toplantıda ilgili personel tarafından bu konuda Hollandalı ve İsviçreli araştırmacılar tarafından yapılan ve ekte(1) bulunan bilimsel çalışma hakkında bilgilendirme yapılmıştır.

Interoperability : Bir pilotun Conversion Course eğitimi almadan iki veya daha fazla AOC altında uçabilmesi anlamına gelen interoperability konusunda, ECA'nın görüşü, ekteki(2) dökümanda da geniş olarak ifade edildiği gibi, uçuş emniyeti, hukuksal, sosyal ve idari endişelerden ötürü negatiftir.

Reduced Crew Operations: Ticari uçuşların tek pilotla sertifikalandırılması konusunda, aynı konunun 15 yıl önceden beri gündeme girip çıktığı, ancak bunun yakın gelecekte mümkün görülmediği ifade edilerek konu kapanmıştır.

NPA 2016-06 Fuel Policy Status Update : Önceki toplantıdan bu yana herhangi bir değişiklik olmadığı ifade edilmiştir.

NPA 2019-02 Class-D Compartments : Günümüzde EASA üyesi ülkelere ait yaklaşık 500 uçak Class-D kargo kompartmanı ile operasyon yapmaktadır. Bunların yaklaşık ¾'ünü A319/320 ve B737 uçak tipleri oluşturmaktadır.

Class-D kompartman çevresel yapısındaki malzeme özellikleriyle yangını içinde hapseden özelliğe sahipken, Class-C kompartman yangın söndürme/baskılama sistemine haiz olarak tanımlanmaktadır. Ekteki(3) dökümanda da ifade edildiği gibi, regülasyonun devreye girmesi halinde, 3 yıl içerisinde tüm Class-D kompartmanların Class-C veya E'ye dönüştürülmesi gerekecektir.

EASA Best Intervention Strategy (BIS) Consultation : TLO WG ajandasında bulunan Safety Information Bulletin (SIB) 2016-02 "Erroneous Takeoff Parameters" ve "Ice in Flight" konularının, Best Intervention Strategy (BIS) belirlenmesi amacıyla, European Plan for Aviation Safety (EPAS) 20-24 içerisinde safety issue olarak ele alınması için gerekli görüş ve önerilerin ilgili ALPA temsilcileri tarafından 26 Nisan 2106 tarihine kadar yine ajanda içerisinde bulunan formatta ECA'ya gönderilmesi kararlaştırılmıştır.

Vmcg : Kuru ve ıslak pistlerde kullanılan performans datası sertifikaya edilmiş data iken, kontamine pistlerle ilgili takeoff dataları geçmişi 1960'lı yıllara dayanan advisory-tavsiye niteliğindeki datalardır. Önceki yıllarda konvansiyonel usüllerle hesaplanan takeoff dataları geniş bir margin içerdiğinden daha koruyucu olarak değerlendirilmekteydi. Günümüzde bilgisayar/EFB destekli hesaplama yöntemleriyle performans dataları daha hassas hesaplandığından ve bu margin daraldığından bu koruyuculuk azalmıştır.

IFALPA, uçuş emniyetini arttırmak adına, kontamine pistlerde ve yan rüzgar şartlarında kalkış performans hesaplamalarının kalitesinin artması gerektiği düşüncesini desteklemekte ve idari otoriteler, uçak üreticileri ve operatörlerle ilgili aşağıdaki tavsiyeleri desteklemektedir:
(Havacılık jargonu içerdiğinden anlam değişikliği olmaması için tercüme edilmemiştir.)

For regulatory authorities:

- have their safety committees discuss the need for a margin on V_{mcg}
- advise aircraft manufacturers to provide additional data to operators to improve safety
- advise operators to replace a V_{1-min} -policy for a V_1 -policy including margin

For aircraft manufacturers:

- make additional data (e.g. the aerodynamic V_{30ft}) available to operators
- make a better estimate of the impact of crosswind on V_{30ft}
- study the braking dynamics of a low-speed RTO on a wet runway

For operators:

- review their V_1 -policy on runways with reduced friction or in strong crosswind conditions
- realise the shortcomings of existing V_1 -policies where V_1 equals (or is close to) V_{mcg}

B737 MAX ile ilgili görüşler (gündem dışı): Son MAX kazasının yayınlanan ilk raporu incelenmiş, rapor içeriği üzerinden katılımcıların görüş ve önerileri alınmış, değişik havayollarındaki uygulamalar tartışılmış, katılımcılar arasındaki uçuş tip ve tecrübesi farklılık arzettiğinden daha çok bilgilendirme çerçevesinde kalmıştır.

EKLER :

1. CAT Age Limitations_Final Report
2. Crew Interoperability _the bigger picture _ECA Analysis & Position
3. Notice of Proposed Amendment 2019-02_ Class D Compartments