

KAAN HAVACILIK SAN. VE TİC.A.Ş.

Acil Durum Eylem Planı

Emergency Response Plan

KAAN AIR

Ayazağa Mah. 208 Sk. No:1
34396 Sarıyer / İSTANBUL

Rev-18

Revizyon Tarihi / Revision Date : **10.02.2025**

İç Onay Sayfası / Internal Approval Page

Hazırlayan:

Prepared By:

Onaylayan:

Approved By:


Kadir ERDOGAN
Quality/Comp. Mont. & Safety Mng. Captain
KAAN Hvac. San. Tic. A.Ş.


M. Kemal SULER
Accountable Manager, Captain
KAAN Hvac. San. Tic. A.Ş.

İçindekiler /
Table of Contents

İç Onay Sayfası / Internal Approval Page	2
İçindekiler / Table of Contents.....	3
Dağıtım Listesi / Distribution and Control	5
Geçerli Sayfa Listesi / List of Effective Pages	6
Değişiklik Çizelgesi / Log of Changes	7
Bölüm / Chapter 1 – ADEP Konsepti (Genel Bilgiler) / ERP Concept (General Information).....	8
Bölüm / Chapter 2 – Yönetim Usülleri / Governing Policies	9
Bölüm / Chapter 3 – Acil Durum Eylem Planını Harekete Geçirecek Olaylar / Events which may activate the Emergency Response Plan	13
Bölüm / Chapter 4. Organizasyon / Organisation	14
Bölüm / Chapter 5. İlk Tepki / First Response.....	16
Bölüm / Chapter 6. Acil Çağrıya Tepki Verme / Initial Response	17
KAZA – CİDDİ OLAY BİLDİRİM ÖN RAPORU / ACCIDENT – SERIOUS INCIDENT NOTIFICATION PRELIMINARY REPORT.....	17
Bölüm / Chapter 7. Kriz Yönetim Merkezi (KYM) Oluşturma / Setting Up the Crisis Management Centre (CMC)	19
Bölüm / Chapter 8. Kriz Yönetim Merkezi Üyelerinin Görevleri / Roles of the Members of the Crisis Management Centre	23
Bölüm / Chapter 9. İç ve Dış İletişim / Internal and External Communication	32
Bölüm / Chapter 10. ADEP Eğitimi ve Tatbikatlar / ERP Training and Exercises	34
Bölüm / Chapter 11. Dokümantasyon / Documentation.....	42
EK / APPENDIX - 1a İLK BASIN AÇIKLAMASI / INITIAL PRESS RELEASE.....	43
EK / APPENDIX - 1b BASIN AÇIKLAMASI – YENİ HABER / PRESS RELEASE – UPDATE.....	44
EK / APPENDIX - 2 YERLEŞİM KROKİSİ / SETTLEMENT PLAN.....	45

EK / APPENDIX - 3 TAHLİYE KROKİSİ ÖRNEĞİ / EVACUATION PLAN SAMPLE	46
EK / APPENDIX - 4 TATBİKAT RAPORU / EXERCISE REPORT	48
EK / APPENDIX - 5 KRİZ MERKEZİ KONTROL LİSTELERİ / CRISIS CENTER CHECKLISTS	50
EK / APPENDIX - 6 Acil Durum İletişim Listeleri / Emergency Contact Lists	68
EK / APPENDIX - 7 Kriz Yönetim Merkezi Çağrı Listeleri / Crisis Management Center Call-out Lists	70

Dağıtım Listesi /
Distribution and Control

Copy Holder	Copy No	Format	Responsibility
Accountable Manager		e-copy	
Safety and Compliance Monitoring Manager	1	A4	SM
Flight Operations Manager		e-copy	
Training Manager		e-copy	
ATO Training Manager		e-copy	
Ground Ops and Security Manager		e-copy	
Technical (CA) / Maintenance Manager		e-copy	
Administrative Chief and Heliport Manager		e-copy	
OCC - Ops. Control Center	2	e-copy	SM
Human Resource Management Dept		e-copy	
Lawyer		e-copy	
Hangar Wall	3	A4	SM
https://kaanair-depo.online/MANUALS/		e-copy	SM
—			
Regnum / Carya Otelcilik A.Ş.		e-copy	
Zorlu Air Hvac. A.Ş.		e-copy	
ORHAN OGSB		e-copy	
—			
—			
Universal Aviation TURKEY (UA TR)		e-copy	
—			
—			

Geçerli Sayfa Listesi /
List of Effective Pages

CHAPTER	PAGE	REV DATE	REV NO
Cover	1	10.02.2025	18
Int.App.Pg	2	10.02.2025	18
TOC	3	20.02.2020	12
	4	20.02.2020	12
DISTR	5	10.02.2025	18
LEP	6	10.02.2025	18
LOC	7	10.02.2025	18
Chapter 1	8	20.02.2020	12
Chapter 2	9	23.02.2024	17
	10	07.12.2021	15
	11	20.02.2020	12
	12	20.02.2020	12
Chapter 3	13	20.02.2020	12
Chapter 4	14	20.02.2020	12
	15	20.02.2020	12
Chapter 5	16	20.02.2020	12
Chapter 6 Primary Acc Report	17	23.02.2024	17
	18	23.02.2024	17
Chapter 7	19	20.02.2020	12
	20	20.02.2020	12
	21	20.02.2020	12
	22	20.02.2020	12
Chapter 8	23	20.02.2020	12
	24	20.02.2020	12
	25	20.02.2020	12
	26	20.02.2020	12
	27	20.02.2020	12
	28	20.02.2020	12
	29	07.12.2021	15
	30	07.12.2021	15
	31	20.02.2020	12
Chapter 9	32	20.02.2020	12
	33	20.02.2020	12
Chapter 10	34	02.11.2020	14
	35	02.05.2023	16

CHAPTER	PAGE	REV DATE	REV NO
	36	02.05.2023	16
	37	02.05.2023	16
	38	02.05.2023	16
	39	02.05.2023	16
	40	02.05.2023	16
	41	02.05.2023	16
Chapter 11	42	20.02.2020	12
İlk Bas Açık / 1st Press Rel	43	20.02.2020	12
	44	20.02.2020	12
Settlement Plan	45	20.02.2020	12
Evacuation Plan	46	20.02.2020	12
	47	20.02.2020	12
Drill Report	48	10.08.2020	13
	49	10.08.2020	13
Crisis Center Checklists	50	10.08.2020	13
	51	10.08.2020	13
	52	10.08.2020	13
	53	10.08.2020	13
	54	10.08.2020	13
	55	10.08.2020	13
	56	10.08.2020	13
	57	10.08.2020	13
	58	10.08.2020	13
	59	10.08.2020	13
	60	10.08.2020	13
	61	10.08.2020	13
	62	10.08.2020	13
	63	10.08.2020	13
	64	10.08.2020	13
	65	10.08.2020	13
	66	10.08.2020	13
	67	10.08.2020	13
Emerg Cont List	68	10.02.2025	18
	69	10.02.2025	18
Emerg Duty List	70	10.02.2025	18

Değişiklik Çizelgesi / Log of Changes

Issue	Date	Modified Section	Description of the Modification	REVISED BY
0	03.03.2013	All	İlk Yayım / First Issue	E.PEKER
1	16.09.2013		Çevre ve ISG Yön.Sis., Hlprt.İşlt., SYK ve 145 yetkileri ilavesi	C.ELMAS
2	28.11.2013		Change of FI.Ops.Manager and added CAMO and 145 AMC	C.ELMAS
3	01.04.2014		İletişim Listesi ve Kroki İlavesi / Contact List and adding plan	C.ELMAS
4	21.10.2014		SHGM Denetim Bulgu Kapatma / DGCA Audit Follow Up	C.ELMAS
5	01.05.2015		Personel Değişikliği / Personnel Change	K.ERDOĞAN
6	24.11.2015	All	Tüm sayfalarda değişiklik / Complete revision	K.ERDOĞAN
7	01.01.2017	4, 5, 32, 33	Acil Durum İrtibat ve Görev Listeleri / Emergency Contact and Duty Lists	K.ERDOĞAN
8	06.06.2017	1, 2, 3, 32, 33	Acil Durum İrtibat ve Görev Listeleri / Emergency Contact and Duty Lists	K.ERDOĞAN
9	01.09.2017	1, 4, 5, 7, 12, 33, 36	ADEP Gözden Geçirme Periyodu, Acil Durum Görev Listesi, Tatbikat Konuları ve periyodu, Kriz Masası YEDEK Personel belirlenmesi	K.ERDOĞAN
10	20.04.2018	All	İşyerlerinde Acil Durumlar Hakkında Yönetmelik ve yeni SHGM elektronik portal indexi doğrultusunda tüm sayfalarda değişiklik / Complete revision according to new State Regulation about Emergency Situation in the Workplaces and new content list of electronic portal of DGCA.	K.ERDOĞAN
11	19.08.2019	1-6, 33, 46, 48, 50-52, 56-64	ANTALYA Offshore operasyonu için hazırlıklar, Kriz Yön.Mrk. Org.Şeması değişikliği, küçük düzeltmeler, yeni Kriz Merkezi Kontrol Listeleri, Acil Durum Haberleşme Çizelge değişikliği / Preperation for ANTALYA Offshore operation and BASE, Crisis Mng.Center org.chart change, small syntax changes, new Crisis Center Checklists, Changes in Emerg.Contact List,	K.ERDOĞAN
12	20.02.2020	All	SHGM denetlemesi sonrası komple revizyon / Complete revision according to TR DGCA audit.	K.ERDOĞAN
13	10.08.2020	5-7, 41-62	Dağıtım portal web adresi değişikliği, Tatbikat Raporu, SHGM de görevli isim değişiklikleri ve Kriz Yönetim Merkezi Şirket Personel isim değişiklikleri, Distribution portal web address change, Drill Report, Name change on TR DGCA contact and Crisis Management Center members	K.ERDOĞAN
14	02.11.2020	1, 6-7, 10, 33, 61	ADEP Gözden Geçirme kayıtları, ADEP Eğitimi, Acil Durum İletişim Listesi değişiklikleri ERP Review records, ERP Training, Emergency Contact List changes	K.ERDOĞAN
15	07.12.2021	1, 5-7, 10, 28-29, 61-62	ADEP Gözden Geçirme, Dağıtım çizelgesi, Tanımlar, Ekip Görevlendirme İsimleri ve Acil Durum İletişim Listesi değişiklikleri ERP Review, Distribution List, Definitions, Emergency Contact List changes	K.ERDOĞAN
16	02.05.2023	1, 6-7, 34-40, 67	Offshore Suya İnış, Acil Durum İletişim Listesi değişiklikleri Offshore Ditching Procedure, Emergency Contact List changes	K.ERDOĞAN
17	23.02.2024	1, 5-7, 9, 17-18, 68-70	Kaza-Ciddi Olay Bildirim Ön Raporu, Acil Durum İletişim Listesi, KAAN AIR Acil Durum görevli değişiklikleri Accident – Serious Incident Notification Preliminary Report, Emergency Contact List, KAAN AIR Emergency Duty person changes	K.ERDOĞAN
18	10.02.2025	1-2, 5-7, 68-70	Dağıtım Listesi, Acil Durum İletişim Listesi, KAAN AIR Acil Durum görevli değişiklikleri Distribution List, Emergency Contact List, KAAN AIR Emergency Duty person changes	K.ERDOĞAN

Bölüm / Chapter 1 – ADEP Konsepti (Genel Bilgiler) / ERP Concept (General Information)

1.1 Giriş / Introduction

Acil Durum Eylem Planı,

AMC1 ORO.GEN.200(a) (3) (g) (Emniyet Yönetim El Kitabı Bölüm 1.3) ve İşyerlerinde Acil Durumlar Hakkında Yönetmelik ile uyumludur; kaza, ciddi olay veya krizi tetikleyen diğer normal olmayan olaylarda müdahale etmede kuruma yardımcı olur.

Acil durumlar ortaya çıktığında oluşabilecek potansiyel karışıklıkları engellemek amacıyla ihtiyaç duyulan safhaların adetleri uygulamaya sokulmalıdır. Üst yönetim, kurum dahilinde sorumlulukları belirlemeli, mürettebat ve yolcuların yakınlarının ihtiyaçlarına cevap vermeli ve incelemiden sorumlu otoriteye ve acil servislere yardımda bulunmalıdır.

The Emergency Response Plan complies with;

AMC1 ORO.GEN.200 (a) (3) (g) (Section 1.3 of the Safety Management Manual) and Regulation on Emergency Situations in Workplace; is designed to help the organisation to respond in the case of accidents, serious incidents or any other abnormal event triggering a crisis.

The number of phases that need to be implemented need to be established in order to prevent the potential confusion that can result when emergency situations arise. Senior management must identify the responsibilities within their organisation, respond to the needs of next of kin of the crew and the passengers, and provide assistance to the emergency services and the authority in charge of any investigation.

1.2 Amaç / Aim of the Manual

Acil Durum Eylem Planının (ADEP) amacı şunlardır:

- **Kriz anında uygulanacak usuller ve politikaları vurgulamak,**
- **Sorumluluklarını yerine getirmede kriz yönetim ekibi üyelerine tavsiyelerde bulunmak,**
- **Halkla ve kurumun çalışanları ile ilgili bilgi paylaşımında bulunmak.**

Şirketin diğer el kitaplarının aksine, ADEP özellikle veya hassas olarak tanımlanamayan kriz durumlarını kapsam üzere oluşturulmuştur. Organizasyonel uygulamalar çerçevesi ve uygulanması gereken politikalar sunulmuştur. Yine de, fiili bir acil durumun hassas bir yapıya tatbik edilmesi çok olası değildir.

The aim of this Emergency Response Planning (ERP) manual is to:

- highlight the policies and procedures to be implemented in case of a crisis,
- offer advice to the members of the crisis management team in carrying out their responsibilities,
- communicate relevant information to employees of the organisation and members of the public.

As opposed to other manuals of the company, the ERP manual is designed to cover crisis situations which cannot specifically or precisely be defined. An organisational framework of the actions and policies required to be implemented is presented. However, it is unlikely that an actual emergency situation will adapt to a precise framework. Adaptability and flexibility should therefore be demonstrated in the handling of such events.

Bölüm / Chapter 2 – Yönetim Usülleri / Governing Policies

2.1 Diğer İşletmelerle Etkileşim / Coordination with Other Organization

Hava aracı kaza-kırım olaylarında etkileşime girilen diğer işletmelerle hava araçlarının operasyonunun gözetim ve kontrolünden sorumlu olan ve her bir hava aracını gözetim altında tutan KAAN AIR Operasyon Planlama ve Kontrol Merkezi koordine eder.

İletişime girilen diğer işletmeler, aşağıdakilerle sınırlı olmamakla beraber şöyle sıralanabilirler:

- ATC 'ler,
- Hava alanları,
- Varsa operasyon planlama ve kontrol hizmeti verilen ve alınan kuruluşlar,
- Yer hizmeti alınan kuruluşlar,
- Yakıt alınan kuruluşlar,
- Yerel Yönetim Amirlikleri (Valilik, Kaymakamlık, Muhtarlık vb.)
- Yerel Kolluk Kuvvetleri (Emniyet ve Jandarma Birimleri)
- Arama Kurtarma hizmeti veren sivil veya askeri üniteler.

KAAN AIR; söz konusu işletmelerle; bilgi alışverişinde bulunmak, Acil Durum sorumluluklarına ilişkin karşılıklı bilgi paylaşımı yapmak ve ortak hareket kabiliyetini arttırmak maksatlarıyla koordinasyon içerisinde olacaktır.

Operasyon planlama ve Kontrol merkezi personeli operasyonu yönetirken planlama ve gözetim aşamalarında yukarıda belirtilen birimler ile iletişime geçtiğinde herhangi bir operasyon olayı veya kaza-kırımında KAAN AIR Operasyon Planlama ve Kontrol Merkezi ile iletişime geçilmesini önceden bildirir.

KAAN AIR Operation Planning and Command Center, which supervises every aircraft and is responsible for the control and supervision of the operation of the aircrafts, coordinates with the other associated operators in case of aircraft accidents.

Notwithstanding with the below, the other associated operators:

- ATC's,
- Airports,
- Organisations which give or are given operation planning and control service,
- Organisations which been supplied ground service,
- Organisations which been supplied fuel,
- Local Administration Superiors (Governorship, Subgovernorship, etc.),
- Local Law Enforcement (Police and Gendarmerie)
- Civil or military Search and Rescue service providers.

KAAN AIR shall coordinate with the mentioned organisations for the purpose of sharing information associated with Emergency Response Plan and increasing the common behaving capability.

Operation Planning and Command Center personnel communicates with the KAAN AIR Operation Planning and Command Center in case of occurrence of operation incident or accident during planning and supervision phases while managing the operation.

2.2 Gözden Geçirme / Review

Acil Durum Eylem Planı; kilit personel (Genel Müdür ve Birim Müdürleri) değişimlerinde ve işletmede meydana gelen ana üssün değişmesi, tesislere ilavelerin yapılması, operasyon üssü ilaveleri, hat bakım istasyonu açılması ve burada belirtilmeyen ancak önemli değişiklik olarak değerlendirilebilecek değişiklikler olduğunda gözden geçirilir ve revize edilerek yeniden yayımlanır.

Ayrıca yukarıda bahsedilen değişiklikler olmasa dahi plan ve uygulamalar; **yılda 2 kez (Ocak, Temmuz) yapılan emniyet gözden geçirme kurulunda (EGGK)** değerlendirilir, gözden geçirilir, toplantı tutanağında gözden geçirme kayıt altına alınır ve alınacak kararlar doğrultusunda yeni güncellemeler de yapılabilir,

The Emergency Response Plan is reviewed and revised when the key personnel (Accountable Manager and Unit Managers) are replaced, the base of company is changed, additions to the premises, additions to the operation base, opening of flight line station and any other changes which are deemed to be important.

Also the plans and implementations are evaluate and reviewed by the **Safety Review Board (SRB) meeting**, put a written record about review in the meeting minutes and can be updated in terms of decisions undertaken, **twice in a year (January, July)** even without any replacing / changing mentioned above occure.

2.3 Ekler / Amendments

Bu el kitabında değişiklik yapılabilir. Herhangi bir değişiklik yapıldığında Emniyet Müdürü, Kriz Yönetim Ekibinin bütün üyelerini ve bir acil durumda rol almak üzere çağırılacak kişi(ler)i bilgilendirecektir.

This manual will be subject to change. Whenever a change is implemented, the Safety Manager shall inform all members of the Crisis Management Team and any person(s) who may be called on to play a role in case of an emergency of the change.

2.4 Tanımlar / Definitions

Acil Durum : İşyerinin tamamında veya bir kısmında meydana gelebilecek veya işyerini dışarıdan etkileyebilecek yangın, patlama, tehlikeli kimyasal maddelerden kaynaklanan yayılım, doğal afet gibi acil müdahale, müdahale, ilk yardım veya tahliye gerektiren olay.

Acil Durum Planı : İşyerlerinde meydana gelebilecek acil durumlarda yapılacak iş ve işlemler ile uygulamaya yönelik eylemlerin yer aldığı plan.

Toplanma Yeri : Acil durumların olumsuz sonuçlarından çalışanların etkilenmeyeceği mesafede veya korunakta belirlenmiş güvenli yer.

Emergency Situation : A fire, explosion, spill due to hazardous chemical substances, natural disaster emergency, intervention, first aid or evacuation which may occur in all or part of the workplace or may effect workplace from outside.

Emergency Response Plan : A plan that includes actions for implementation, including work and operations to be carried out in emergencies that may occur in the workplace.

Meeting Place : A safe place where the employees will not be disturbed due to the negative consequences of emergencies or in the shelter.

Aşağıdaki tanımlar ICAO Ek 13, Bölüm 1'de tanımlanmıştır.

Kaza : Kişinin uçuş maksadıyla hava aracına bindiği andan hava aracını terk ettiği zaman kadar geçen süre içerisinde, aşağıda açıklanan durumları kapsayan, hava aracının operasyonu ile ilişkili bir oluşumdur:

a) Kişide ölümcül veya ciddi yaralanmaya sebebiyet verecek:

- Hava aracının içinde olma veya
- Hava aracının, kopanlar da dahil olmak üzere, bir parçası ile direk temas halinde olma, veya

doğal sebeplerden dolayı oluşan yaralanmalar hariç olmak üzere, kendisinin veya diğer kişilerin sebep olduğu, veya yolcu ve mürettebatın bulunduğu yerlerin haricinde saklanan kaçak yolculardaki yaralanmalar veya

b) Hava aracında,

- Yapısal dayanıklılığı, uçuş karakteristiği performansını menfi olarak etkileyen ve
- Motor arızası veya hasarı hariç olmak üzere motor, motor aksesuarları veya pervane, kanat uçları, antenler, lastikler, frenler, gövde üzerinde küçük deliklerde oluşacak hasarlarda ilgili komponentin büyük onarım veya değişimini gerektirecek hasar veya yapısal arıza, veya,

c) Hava aracı kayıp ya da tamamen ulaşılmaz durumda.

Olay: Operasyonun emniyetini etkileyen veya etkileyebilecek, operasyon ile ilişkili kaza haricinde bir oluşumdur.

The definitions below are defined in ICAO APPENDIX 13, Chapter 1.

Accident: An occurrence associated with the operation of an aircraft which takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, in which:

a) person is fatally or seriously injured as a result of:

- being in the aircraft, or
- direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or

except when injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or

b) the aircraft sustains damage or structural failure:

- which adversely affects the structural strength, performance of flight characteristics of the aircraft and
- would normally require major repair or replacement of the affected component, except for engine failure or damage, when the damage is limited to the engine, its cowlings or accessories; or for damage limited to propellers, wing tips, antennas, tires, brakes, fairings, small dents or puncture holes in the aircraft skin; or

c) the aircraft is missing or is completely inaccessible.

Incident: An occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation.

Ciddi olay: Kazanın yaklaştığını işaret eden şartları ihtiva eden olaydır.

Ölümcül Yaralanma: Kazanın olduğu andan itibaren 30 gün içerisinde ölümlle sonuçlanan yaralanmadır.

Ciddi Yaralanma: Aşağıdaki durumları kapsayan ve kazadaki kişiyi etkileyen herhangi bir yaralanmadır:

- a) Yaralanmanın olduğu andan itibaren 7 gün içerisinde 48 saatten fazla hastanede yatma,veya
- b) Kemik kırılmaları (küçük çatlamlar hariç); veya
- c) Tendon, kas veya sinir hasarına sebebiyet verecek incinmeler; veya
- d) İç organlarda oluşabilecek yaralanma; veya
- e) İkinci veya üçüncü derece yanıklar veya vücudun %5'ini etkileyen yanıklar; veya
- f) Zehirli maddelere veya radyasyona maruz kalma.

Serious incident: An incident involving circumstances indicating that an accident nearly occurred.

Fatal injury: An injury resulting in death within 30 days of the date of the accident.

Serious injury: Any injury which is sustained by a person in an accident and which:

- a) requires hospitalisation for more than 48 hours, commencing within seven days from the date the injury was received; or
- b) results in a fracture of any bone (except simple fractures of fingers, toes or nose); or
- c) involves lacerations which cause severe haemorrhage, nerve, muscle or tendon damage; or
- d) involves injury to any internal organ, or
- e) involves second- or third-degree burns or any burns affecting more than 5% of the body surface; or
- f) involves verified exposure to infectious substances or injurious radiation.

Bölüm / Chapter 3 – Acil Durum Eylem Planını Harekete Geçirecek Olaylar /
Events which may activate the Emergency Response Plan

Aşağıdaki olaylar bir kriz durumuna sebep verebilir ve Acil Durum Eylem Planını devreye sokabilir:

The following events may result in a crisis situation and activate the Emergency Response Plan:

- | | |
|---|--|
| 1. Havacılık Kazası / Ciddi olay | 1. Aviation accident / Serious incident |
| 2. Yaşam yerlerinde felaket: Yangın, patlama, zehirlenme, sel vb. | 2. Disaster in the premises: Fire, explosion, pollution, flood etc. |
| 3. Çalışma kaynaklarının kaybı; atölye, ofisler, hangar, hava aracı | 3. Loss of the working resource: workshop, offices, hangar, aircraft |
| 4. Yapılanma dahilinde felaketin etkileri | 4. Impacts of a disaster within the vicinity of the establishment |
| 5. İklim olayları: kar, fırtına, sel, yıldırım | 5. Climatic event: snow, storm, flood, lightning |
| 6. Doğal felaketler: deprem, volkanik patlama | 6. Natural disaster: earthquake, volcanic eruption |
| 7. Yiyecek zehirlenmesi, salgın hastalık | 7. Food poisoning, epidemic |
| 8. Ölüm, işyerinde intihar | 8. Death, suicide at the workplace |
| 9. Felaket, hastalık ya da bulaşıcı hastalıklarla alakalı muhtelif kurbanlar, | 9. Multiple victims connected to a disaster, illness or contagion |
| 10. Personelin toplu taşımada kaza, | 10. Accident to the public transportation of the personnel |
| 11. Sosyal olaylar: grev, girişlerin kapatılması, | 11. Social movements: strike, blocking of the accesses |
| 12. Dahili veya harici tehditler: saldırı, bomba ikazı, sabotaj, terörizm. | 12. Internal or external threat: Attack, bomb alert, sabotage, terrorism, |
| 13. Enerji kaybı: elektrik, gaz | 13. Loss of energy: electricity, gas |
| 14. Muhabere kaybı ; internet, telefon hatları veya mobil telefonlar | 14. Loss of communication means: internet, landlines or mobile telephones |
| 15. Önemli medya olayları | 15. Major media event |
| 16. Yabancı ülkede iş gezisinde iken görev kazaları. | 16. Accident during missions: business trip, abroad. |

Bölüm / Chapter 4.

Organizasyon / Organisation

Acil durum yönetimi, dört aşamadan oluşan ve birbirini takip eden bir süreci içerir:

- **Önleme** : Acil durumları önlemek veya etkilerini azaltmak için, düzenleyici fiziksel veya operasyonel tedbirlerin alınması,
- **Hazırlık** : Düzenlemeler ve tüm gerekli kaynakların acil durumları önlemek için seferber edilmesi,
- **Müdahale** : Acil durum meydana geldikten hemen sonra etkilerinin en aza indirilmesi,
- **Yenilenme** : Tesislerin mümkün olduğunca kısa sürede yenilenmesi ve maruz kalan topluluğun bu durumu çabuk atlatması için düzenlemeler yapılması.

Bir acil durumda etkili bir şekilde nasıl bir yol izleneceği organizasyon için son derece önemlidir. Olay süreci, organizasyonun alarm durumuna nasıl başlangıç yaptığına (veya alarm mesajını iletmesine) bağlıdır.

Bir acil durum esnasında alarma geçebilecek, herhangi bir personel temsilcisi gibi tanımlanacak basit bir **bağlantı noktası** özellikle önem taşımaktadır. Bu durum normal çalışma saatleri dışında bir prosedürü ihtiva eder.

Bu temas noktası kuruluşların yöneticileri ve ilgili resmi makamlara uyarıların yayılması için sorumlulu olacaktır.

Önemsiz gecikmeleri önlemek için, aday temas noktası aşağıdaki maddelere derhal ulaşım imkanına sahip olmalıdır:

- Olayın tabiatını kapsayan emercensi çeklist.
- İletişime geçilecek yöneticilerin ve olmamaları durumunda yerine bakacak kişilerin güncellenmiş listesi.

Emergency management involves a four-phase, sequential process:

- **Prevention** : Taking regulatory physical or operational measures to prevent or mitigate emergencies,
- **Preparation** : mobilization of regulations and all necessary resources to prevent emergencies,
- **Intervention** : The immediate reduction of the effects immediately after the emergence of the emergency situation,
- **Regeneration** : Regeneration of facilities as soon as possible and arrangements for the exposed community to quickly overcome this situation.

It is vitally important that an organisation is thoroughly prepared in how to react effectively in the case of an emergency. The progress of events will depend on how the organisation initiates an alert (or relays an alert message).

It is especially important to define a single **point of contact** (e.g. the operations department) that any member of staff may alert in the case of an emergency. This should include a procedure for out of normal working hours.

This single point of contact will be responsible for disseminating the alert to the organisations managers and the relevant official authorities.

In order to prevent unnecessary delay, the nominated contact must have immediate access to the following:

- Emergency checklists to cover the nature of the event.
- An up to date list of managers to be contacted and their deputies in the case of

- Emercensi durumlarda aranacak acil servis ve resmi kuruluşların listesi.

absence. (a schedule of 'on-call' executives to be contacted should be created)

- A list of emergency services and officials organisations to be contacted in the event of an emergency.

Bölüm / Chapter 5. İlk Tepki / First Response

KAAN AIR bir kaza veya olay haber aldığı anda, acil durum çağrısı alan kişi veya bölüm aşağıdaki bilgi noktalarını uygulamak için çaba göstermelidir:

- Çağrı tarihi ve zamanı.
- Bilgi sahibinin isim ve iletişim bilgileri.
- Çağrının doğruluğunu sorgula (mümkün olduğunda)
- Acil durum çağrısı yapıldığında, diğer ekipler ve konumları hakkında bilgi sağlamaya çalışılır. (Mümkün olduğu yerde konuşmalar kaydedilir ve arka plandaki sesler incelenir)
- Eğer çağrı deniz aşırı bölgeden geliyorsa, ilgili ülkenin elçiliği vasıtasıyla yerin kontrolü sağlanır.
- İçeride ve dışarıda alarm sürecini başlat.

Whenever KAAN AIR is made aware of an accident or incident, the person or department that receives the alert must endeavour to establish the following information points:

- Date and time of the call.
- Name and contact details of the informant.
- Establish the authenticity of the call (where possible).
- In the event that the call is made anonymously, try and obtain information concerning the other party and their position. (Where possible, try to record the conversation and listen to background noise).
- If the call is being made from overseas, check the location of the call with the embassy of the country in question.
- Initiate the alert process both in-house and externally.

5.1 Acil İletişim Numaraları / Emergency Numbers

Kriz Yönetim Ekibi ve Acil Servis üyelerinin doğrudan iletişim bilgileri; **bu planın sonundaki eklerde ve güncel** olarak bulunur.

The direct contact details for the members of the Crisis Management Team and the Emergency Services are **on the appendices at the end of this plan and up to date.**

Bölüm / Chapter 6. Acil Çağrıya Tepki Verme / Initial Response**KAZA – CİDDİ OLAY BİLDİRİM ÖN RAPORU /
ACCIDENT – SERIOUS INCIDENT NOTIFICATION PRELIMINARY REPORT**

Operatörün İsmi				
Operasyonun Tipi				
Kaza/Olay Tarihi				
Kaza/Olay Saati (UTC)				
Kaza/Olay Yeri Kaza Bölgesi Fiziksel Özellikleri				
Hava Aracı Tescil İşareti-Milliyeti				
Hava Aracı Tipi/Seri No				
Uçuş Numarası				
Son Kalkış noktası ve hava aracının iniş yapmak istediği bir sonraki nokta				
Uçuşun Evresi APRON-Park yeri no. TWY- harf/no SID/STAR RWY-no Yol				
Uçuşun Süresi (Eğer Kaza/Olay kalkış sonrası meydana geldiyse)				
Hava aracının temas ettiği son ATC sektörü (GND/TWR/APP/En-route)				
Hava aracındaki ön hasar durumu				
Uçuş ekibine sağlanan ve/veya Uçuş ekibi tarafından alınan en son Meteoroloji raporu/bilgisi - METAR, TAF, SPECI, SNOWTAM vs. - AWOS/ATIS, VOLMET BROADCAST				
Kaptan Pilotun Adı ve Soyadı		Yaşı		Lisans No
Yardımcı Pilotun Adı ve Soyadı		Yaşı		Lisans No
Kabin Ekibi Adı ve Soyadı/Lisans No				

Diğer Bilgiler

Personel ve Yolcu Sayısı	Ölü ve Yaralı Durumu	3. Şahıslara Verilen Zarar

Tehlikeli Madde

UN/ID No	Uygun Taşıma - İsim/Tanım	Sınıf veya Bölüm	Alt Risk	Tehlike Etiketi	PG	Yolcu ve Kargo Uçakları				Sadece Kargo Uçakları		S.P	ERG Kodu
						Ltd Qty		Pkg Inst	Max Net Qty/Pkg	Pkg Inst	Max Net Qty/Pkg		
						Pkg Inst	Max Net Qty/Pkg						

Olayın Açıklaması

Muhtemel Nedenler :
Diğer Açıklamalar/Tavsiyeler :

Formu Düzenleyenin

Adı Soyadı :
Kurumu :
Unvanı :
İmza :

NOT: **48 saat içerisinde** Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı Yetkililerine ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yetkililerine bildirilecektir.

NOTE: It will be notified to the Transportation Safety Investigation Center Authority and the TURKIYE DGCA - Directorate General of Civil Aviation Authority **within 48 hours**.

Bölüm / Chapter 7.**Kriz Yönetim Merkezi (KYM) Oluşturma / Setting Up the Crisis Management Centre (CMC)****7.1 Görevli Personel ve Çalışanlar / Personnel in Charge and Employees**

Organizasyonun büyüklüğüne göre, bazı bireylerin çeşitli sorumlulukları vardır. Ancak, belirli sayıda yetenekli çalışan Kriz Yönetim Merkezi içinde gruplandırılmış ve organizasyonun belirlenen temsilcilerin kontrolü altında bulundurulmalıdır.

Depending on the size of the organisation, some individuals may have several responsibilities. However, a certain number of skilled employees should be grouped within the Crisis Management Centre and they must be under the control of designated representatives of the organisation.

Organizasyon ofisleri içinde uygun yerler Kriz Yönetim Merkezi olarak ayrılmalı ve acil durumlarla başa çıkmak için donatılmış olmalıdır

Suitable accommodation within the organisation offices must be dedicated as the Crisis Management Centre and equipped to deal with emergency situations.

7.2 Kriz Yönetim Merkezini Aktive Etme Şekilleri / Modes of activating the Crisis Management Centre**7.2.1 Şirket Arazisi İçinde Olan Kazalar / Accident Occurring on the Company Premises**

Organizasyon tesislerinde kazaya tanık olan herhangi bir kimse aşağıdaki temel güvenlik kurallarına uymalıdır:

- **Kriz Yönetim Ekibi içinde belirlenen kişiyi ikaz edin**
- Acil durum servislerini ikaz edin (uygun olduğunda)
- Kurban veya yaralıları koruma altına alın
- İlk yardım konusunda eğitimliyse acil servislerin gelişini beklerken, temel ilk yardım uygulanmalıdır.

Any person who witnesses an accident on the organisation's premises should be able to comply with the following fundamental safety rules:

- Alert the designated person within the Crisis Management Team
- Alert the emergency services (where appropriate)
- Protect any victims/casualties,
- Where qualified, apply basic first aid while awaiting the arrival of the emergency services.

Organizasyonda bulunan **her çalışanın telefon ve acil durum numaralarını bilmesi** önemlidir.

It is important that **each employee of the organisation knows both the on-call and emergency numbers.**

7.2.2 Şirket Arazisi Dışında Olan Kazalar / Accident Occurring outside of the Company Premises

Senaryo 1: Acil çağrı telefon operatörü tarafından alınmışsa:

Case 1: The call is received by the On-call Operator:

Telefon operatörü Kriz Yönetim Merkezinin görevlendirilmesine karar vermeye yetkili olan Sorumlu Müdürü bilgilendirir.

Telefon operatörü Kriz Yönetim Merkezi üyeleri ile temasa geçer.

Senaryo 2: Çağrı herhangi bir organizasyon çalışanından geliyorsa:

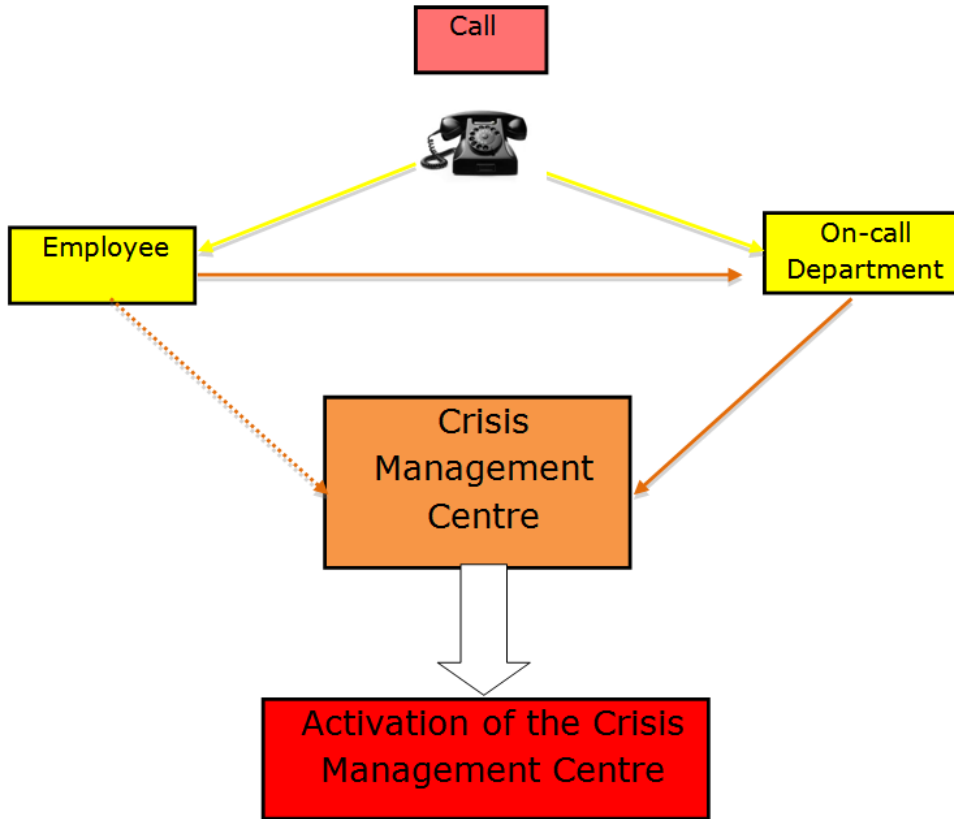
Çalışan, telefon operatörü ile konuşur veya, telefon operatörü müsait değil ise, Kriz Yönetim Merkezinin işletilmesi yada işletilmemesine karar verebilecek kıdemli organizasyon yönetimi ile iletişim kurar.

The On-call Operator informs the Accountable Manager who decides whether or not to activate the Crisis Management Centre.

The On-call Operator contacts the members of the Crisis Management Centre.

Case 2: The call is received by an employee of the organisation:

The employee contacts the On-call Operator or, if the On-call Operator is unavailable, a member of senior management of the organisation who will decide whether or not to activate the Crisis Management Centre. (See figure 1)



Şekil / Figure 1 –
Kriz Yönetim Merkezinin Aktivasyonu / Activation of the Crisis Management Centre

7.3 Kriz Yönetim Merkezi (KYM) – Aktivasyon Seviyeleri / Crisis Management Centre (CMC) - Activation Levels

Acil durumlarda Kriz Merkezi şirketin merkezi ve Operasyon Kontrol Merkezi birimidir. Kriz Komite Başkanı tüm acil durumu buradan yönetir.

In Emergency cases, the Crisis Center is the Operations Control Center unit and at the company's headquarters. President manages all emergency here.

Adres; **KAAN Heliport**, Ayazağa Mah. 208 Sk. No:1 Sarıyer / İSTANBUL

Tel: 0532 111 99 92-3 Faks: 0 216 425 17 03

Seviye 1: Potansiyel olarak tehlikeli etkisi ile ama hemen sonuçlanmayan Olay:

Kriz Yönetim Ekibi üyeleri durumun kötüleşmesi karşısında gereken tepki süresini azaltmak için alarm konumundadır. Bu seviyedeki hazırlık durumunda bütün Kriz Yönetim Ekibi her zaman ulaşılabilir ve uygun durumda olmalıdır.

Level 1: Event with potentially hazardous impact but without immediate consequences:

The members of the Crisis Management Team are placed on alert in order to reduce the response time should the situation deteriorate. At this level of preparedness, the Crisis Management Team members should be contactable and available at all times.

Seviye 2: İnsan veya mal güvenliği ve şirketin normal çalışma durumuna bir veya daha fazla önemli etkileri olabilen Olay:

Kriz Yönetim Ekibi üyeleri, anında reaksiyon gösterecek hazırlık kararlarını almak maksadıyla Kriz Yönetim tesislerinden çağrılmalıdır.

Level 2: Event that may have one or more significant impacts on the safety of people or property and on the normal state of operation of the company.

Members of the Crisis Management Team should be called to Crisis Management facility in order to have a preparatory decision and thereby be in a position to react immediately.

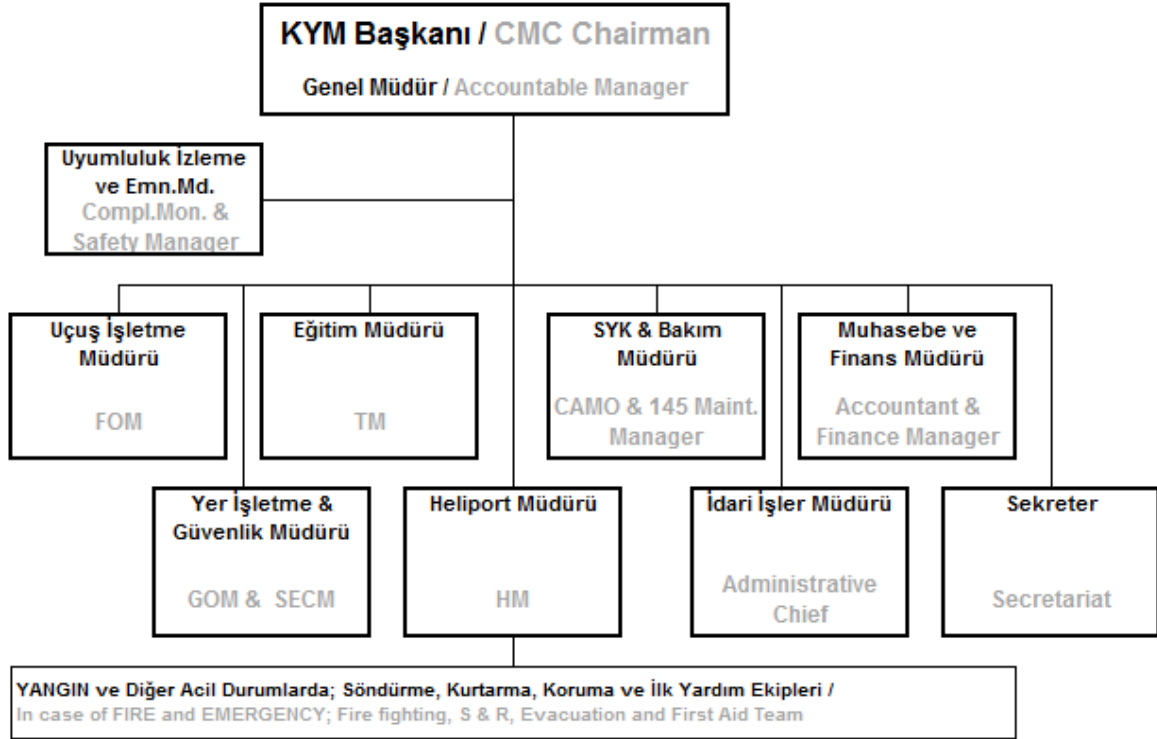
7.4 Kriz Yönetim Merkezinin Aktivasyonu / Activation of the Crisis Management Centre

Ekip üyeleri planlandığı gibi “kademeli” uyarı sistemini başlatmalı ve aşağıdakiler ile donatılmış kriz hücrelerine rapor etmelidir:

1. İş mobil telefonu
2. İzlenecek emercensi çeklist ve uygulanacak hareketleri içeren kriz yönetim dosyası.
3. Dizüstü bilgisayar, gerekirse.
4. Defter, kurşun ve tükenmez kalem gibi yazı malzemelerinin yeterli miktarda tedariki.

Members of the team should initiate the 'cascade' alert system as scheduled (cascade) and report to the crisis cell equipped with the following:

1. Business mobile phone
2. Crisis management file containing the Emergency Checklists to be followed and the actions to be carried out.
3. Laptop computer, if required.
4. An adequate supply of writing material such as notebooks, pencils, pens, etc.



SQD-04F / Rev-3 / 20.08.2018

Şekil / Figure 2 –
Kriz Yönetim Merkezinin Oluşumu / Composition of the Crisis Management Centre

7.5 Kriz Logu / Crisis Log

Kriz Yönetim Merkezi aktive edildiğinde; tüm olaylar, kararlar ve sıralı tüm hareketler Kriz Merkezi üyeleri kontrol listelerinin ilgili bölümlerine kaydedilmelidir. Bu devam eden acil duruma karşılık yapılan işlemlerin doğru kaydını sağlayacaktır.

Once the Crisis Management Centre has been activated, all events, decisions and subsequent actions must be recorded in the related section of checklists for Crisis Management Center members. This will ensure that an accurate record of actions taken in response to the emergency situation is retained.

Bölüm / Chapter 8. Kriz Yönetim Merkezi Üyelerinin Görevleri / Roles of the Members of the Crisis Management Centre

Aşağıdaki bazı görevlerin ve sorumlulukların Kriz Yönetim Merkezi tarafından uygulanması gerekmektedir.

Bu görev ve sorumluluklar etkin ve açık olacak şekilde, kontrol listeleri ile geliştirilecektir.

Görevliler :

1. Kriz Yönetim Merkezi Başkanı - Sorumlu Müdür
2. Emniyet ve Uyumluluk İzleme Müdürü
3. Uçuş İşletme Müdürü
4. OCC – Operasyon Kontrol Merkezi Görevlisi
5. Teknik / Bakım Müdürü
6. Eğitim Müdürü
7. Yer İşletme ve Güvenlik Müdürü
8. İdari İşler ve Heliport Müdürü
9. Muhasebe ve Finansman Müdürü
10. İnsan Kaynakları Departmanı Temsilcisi (Aile Desteği ve Psikolojik danışmanlık dahil)
11. Avukat

Örneğin önceden belirlenmiş çalışanlar Kriz Yönetim Merkezi bünyesinde çeşitli görevleri icra edebilirler.

The following sets out some of the roles and responsibilities required to be carried out by a Crisis Management Centre.

These roles and responsibilities will be developed in the form of a checklist in the interest of efficiency and clarity.

Roles to be Covered :

1. Crisis Management Center Chairman - Accountable Manager
2. Safety and Compliance Monitoring Manager
3. Flight Operations Manager
4. OCC – Operation Control Center Person
5. Technical (CA) / Maintenance Manager
6. Crew Training Manager
7. Ground Ops and Security Manager
8. Administrative Chief and Heliport Manager
9. Account and Finance Manager
10. Human Resources Department Representative (including Family Assistance and Psychological Consulting)
11. Lawyer

Certain employees for instance may fulfil several roles within the Crisis Management Centre.

8.1 Kriz Yönetim Merkez Başkanı - Sorumlu Müdür / Crisis Management Center Chairman - Accountable Manager

- KAAN AIR uçuş operasyon kontrol merkezinden ilk bilgileri almak,
- SHGM için İLK KAZA RAPORUNU hazırlar/hazırlatır,
- Kriz Yönetim Merkezi üyelerini Kriz Merkezinde toplanmaya çağırır,
- Olay yerine gidecek personel atamasını yapar,

- To take initial information from KAAN AIR flight operation center,
- Prepare / make it prepared INITIAL ACCIDENT REPORT for TR DGCA,
- Invite the members of Crisis Management Center for meeting at Crisis Center,
- Appoint the responsible people to go to accident site,

- Kendisi yapamayacağı durumlarda basınla iletişim kuracak şirket sözcüsünü görevlendirmek.
- İletişim için görevlendirilen personel ve avukatın basına bildireceği konuları birleştirerek hazırlamak..
- İlgili resmi kurumların emrinde olmak.
- Appoint a spokesperson to communicate with the media where possible he should not do this himself.
- Draw-up in conjunction with the communication for spokeperson and lawyer the releases to the media.
- Be at the disposal of the relevant official organisations.

8.2 Emniyet ve Uyumluluk İzleme Müdürü / Safety and Compliance Monitoring Manager

- Yaşanan olay nedeniyle ortaya çıkan emniyet risk(ler)iyle alakalı olarak; şirketin EYS kayıtları ve emniyet veri taban(lar)ından eski olaylar ve risk değerlendirmeleri, azaltma ve kontrol (yerinde çeşitli risk kontrolleri) kapsamında elde edilen sonuçları hazırlamak,
- Önceki olaylar ve risk değerlendirmelerinden çıkarılan bu sonuçları; Sorumlu Müdür ve İnsan Kaynakları Müdürünün sorulacak her türlü soruya şirketin itibarının korunmasını destekleyecek cevaplar verebilmesi için sağlamak,
- (Krizden sonra) EYS bilgilerini güncellemek.
- İlgili resmi kurumların (SHGM, Mülki İdare, Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi, Arama Kurtarma birimleri vb.) emrinde olmak, iletişime aracılık etmek.
- Draw-up conclusions from the company SMS and safety database(s) regarding previous occurrences and risk assessments, mitigation and control (various risk controls in place) concerning the safety risk(s) revealed by the event at hand.
- Provide these conclusions on previous occurrences and risk assessments to the Accountable Manager and Human Resources Manager to enable them to answer any questions correctly to support the protection of company reputation.
- Update SMS information (after the crisis).
- Be at the disposal of the relevant official organisations (TR DGCA, Civil Administrative units, Transport Safety Investigation Center, Search and Rescue units etc.) and mediate for communication.

8.3 Uçuş İşletme Müdürü / Flight Operations Manager

- Kazayla ilgili faaliyetlerin doğası ve uçuşla ilgili tüm bilgileri bir araya getirmek, Uçuşla ilgili aşağıda yer alan tüm dokümanların bir listesini hazırlamak ve dokümanları otoritelerin talep/kullanımına hazır hale getirmek ve KYM'ye iletmek.
 - Hava durum raporu kopyaları,
 - Uçuş öncesi planlama dokümanlarının kopyası,
- Gather any information relative to the flight and the nature of the activity relative the accident. Compile a list of all documents relating the flight and have them available and deliver to CMC, for the authorities including:
 - Copies of weather reports
 - Copies of pre-flight planning documents

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">○ Ağırlık-Balans planlamasının kopyaları,○ Yakıt planlaması ve yakıt ikmal fişinin kopyaları,○ Yolcu Manifestosu ve detaylı yolcu bilgileri (biliniyorsa) kopyası.○ Uçuşa katılmış olan mürettebata ait en azından aşağıda yer alan yönetimsel dokümanların bir listesini hazırlamak :○ Uçuş ve Görev Süreleri kayıtları,○ Pilot Uçuş Kayıt Defteri (uygunsa),○ Sağlık sertifikalarının kopyaları,○ Uçuş Ekibi lisans kopyaları.○ Teknik / Bakım Müdürü ile koordineli olarak, kazaya karışmış olan hava aracının teknik dokümanlarını toplamak,• Kaza mahalli ile irtibata geçmek ve sürdürmek,• Eğer gerek duyulursa; soruşturmacılar, polis veya şirketin yetkili kişilerini kaza mahalline götürmek üzere ekip seçmek, briefing yapmak ve ihtiyaç halinde uçmak. | <ul style="list-style-type: none">○ Copies of Weight and Balance planning○ Copies of fuel planning and fuel uplift receipts○ Copy of the passenger manifest and detailed information about passenger (if known),○ Compile a list of the administrative documents pertaining to the crewmembers involved including as a minimum:○ Flight Time and Duty Records○ Logbook (if available)○ Copies of medical certificates○ Copies of flight crew licences○ In co-operation with the Technical (CA) / Maintenance Manager, gather the technical documents relating to the aircraft involved in the accident.• Contact and maintain with the accident site,• If required select and brief crews to fly investigators, police or authorised persons of the organisation to the accident site. |
|--|--|

8.4 OCC - Operasyon Kontrol Merkezi Görevlisi / OCC - Operation Control Center Person

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Kaza yeri ve detaylarını öğrenmek ve Kriz Yönetim Başkanına haber vermek,• İlgili uçuşla ilgili kayıtları toplamak ve Uçuş İşletme Müdürüne iletmek,• Kaza mahalline en yakın havalimanına bilgi vermek. | <ul style="list-style-type: none">• To learn the location and details of the accident and notify the Crisis Management Chairman,• Collecting related flight records and forwarding them to Flight Operations Manager,• Providing information to the nearest airport to the accident site. |
|--|---|

8.5 Teknik (Uçuşa Elverişlilik) - Bakım Müdürü / Technical (CA) - Maintenance Manager

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Kriz Yönetim Merkez Başkanı talimatıyla, kaza bölgesine gidecek temsilci bakım personel(ler)ini belirler ve gönderir. | <ul style="list-style-type: none">• Determines the representative who will go to the accident area regarding to directive of the Crisis Management Center Chairman and sends them. |
|---|--|

- Kazaya karışan hava aracının bakımıyla ilgili yönetsel dokümanlar ve **hava aracı ve aşağıdaki sistemleri** üzerinde icra edilen bakım kayıtlarının bir listesini yapmak (Uçuşa Verme Belgesi, Uçuşa Elverişlilik Sertifikası, U/E Gözden Geçirme Sertifikası, Ekipman Logu, vb.):
- Gövde,
- Motor(lar),
- Ana Rotor Dişli Kutusu,
- Rotor ve Rotor Başlığı,
- Kuyruk Rotoru.

Ve bu dokümanları soruşturma otoritesinin kullanımına hazır hale getirmek,

- **Bakım personeli** ile ilgili aşağıda yer alan bilgiler için bir liste hazırlamak ve onları soruşturma otoritesinin kullanımına hazır hale getirmek:
- Lisansların kopyaları,
- Eğitim kayıtları.
- Kriz Yönetim Merkezi üyelerine teknik destek sağlamak,
- Soruşturma otoritelerine talep edildiği takdirde, teknik uzmanlık desteği sağlamak,
- **Soruşturmada görevli otoritelerce talep edilmesi halinde; kaza yerinin korunması ve enkaz kurtarma (gövde, motor(lar) ve diğer ekipmanlar) organizasyonuna katılmak.**

- Compile a list of the administrative documents relating to maintenance of the aircraft involved in the accident and its continuing airworthiness (Cof R, Cof A, ARC, equipment log, engine log, etc.) along with all records of maintenance carried out on the **aircraft and its systems** including:

- airframe
- engine(s)
- Main Rotor Gearbox
- Rotor and rotor head
- Anti-torque rotor

and have it available for the investigating authorities.

- Compile a list of information concerning the **maintenance personnel** and have it available for the investigating authorities including:
- Copies of licences
- Training records
- Provide technical support to the members of the Crisis Management Centre
- Assist the investigating authorities with technical expertise when requested.
- **Participate in organising the protection of the accident scene and the recovery of the wreckage (airframe, engine(s) and other components) if so requested by the authorities in charge of the investigation.**

8.6 Eğitim Müdürü / Crew Training Manager

- Kazaya karışan mürettebatın şahsi eğitim kayıtlarını KYM'ye vermek üzere hazırlar.

- Prepare the individual training records of crew people who involved accident regarding to deliver them to CMC

8.7 Yer İşletme ve Güvenlik Müdürü / Ground Operations and Security Manager

- Kaza sonrası, tesisimize ulaşan yolcu yakınları ve/veya basın mensuplarını

- Welcome the relatives of person who involved in accident or press/media and

karşılar ve nezaret ederek uygun bir yerde beklemelerini sağlar.

- Şirket ve etrafındaki ofisler veya merkez tesislere erişimi sınırlamak, soruşturma otoritelerine tahsis edilen ofis bölümleri dahil olmak üzere,
- Şirkete giren/çıkan tüm personelin kimlik ve bagajlarının kontrol edildiğinden emin olmak, uygun olduğu takdirde, şirket dışı personele refakatçi sağlamak,
- Diğer bölümlerin (hangar, apron vb.) de emniyete alındığını kontrol etmek,
- İhtiyaç halinde, soruşturma otoritelerinin kaza mahalline varışından önce, etrafta bir güvenlik koridoru oluşturmak.

supervisingly provide them for waiting at a suitable area.

- Limit access to the offices and headquarters of the organisation including surrounding areas. This should include any premises of offices dedicated to the investigation authorities.
- Ensure that the identity and baggage of all persons entering/leaving the organisation are checked. Where appropriate, provide escorts for non-organisational personnel.
- Check that other buildings and areas are secured (Hangars, Aprons, etc.)
- Where required, establish a security perimeter around the scene of the accident prior to the arrival of the investigating authorities.

8.8 İdari İşler ve Heliport Müdürü / Administrative Chief and Heliport Manager

- Eğer kaza yapan helikopter, heliportumuzdan kalkmış ve yakıt ikmali yapılmış ise; kaza soruşturma heyetine sunulmak üzere **yakıt numunesini emniyete almak**,
- Aşağıda yer alan ve İhtiyaç duyulabilecek tüm lojistik ihtiyaçlarını karşılamak ve Kriz Yönetim Merkezi, üst yönetim ve birim müdürleri ile birlikte hareket etmek:
 - Ulaştırma,
 - Konaklama,
 - İkram ve yiyecek,
 - Şahsi korunma ekipmanları,
 - Özel ekipman (aydınlatma, kaldırma ekipmanları, köpüklü tip YSC vb.)
- Mobil telefonlar. Uygun ölçekte haberleşme ekipmanını sağlamak ve muhafaza etmek:
- TV and Video,
- Bilgisayar/İnternet bağlantısı,
- Yazıcı(lar),

- **Secure the fuel sample** regarding to deliver it to accident investigation team, if helicopter involved in the accident took off from heliport and refuelled,
- Liaise with the Crisis Management Centre, senior and departmental managers to ensure that all logistical requirements needed to support the operation are provided including:
 - Transport
 - Accommodation
 - Refreshments and catering
 - Personal protective equipment
 - Specialist equipment (lighting, lifting equipment, foam type fire extinguisher etc)
- Mobile telephones Provide and maintain appropriate scales of communications equipment:
- Televisions and Video recorders
- Computers/Internet connection
- Printer(s)

- Faks.

- Fax.

8.9 Muhasebe ve Finans Müdürü / Account and Finance Manager

- Kaza bölgesinde görevlendirilen çalışanlara yeterli seviyede finansal destek sağlamak,
- Mağdurlar ve yakınlarının acil ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla yeterli seviyede finansal destek sağlamak,
- Kaza ile ilgili sorunların çözümü için ayrı bir hesap oluşturmak ve kaza ile ilgili beklenen maliyetlerle ilgili doğru tahminlerde bulunmak.

- Ensure that appropriate levels of financial support are available to the employees assigned to attend at the accident site.
- Ensure that an appropriate level of financial support is provided to cope with immediate needs of the victims and their families.
- Set up a specific account to handle financial dealings relating to the accident, and establish accurate estimates of the anticipated costs related to the accident.

8.10 İnsan Kaynakları Departmanı (Aile Desteği ve Psikolojik Danışmanlık dahil) / Human Resources Department (Including Family Assistance and Psychological Consulting)

- Soruşturma hakkında tamamen önyargısız, sadece ilgili ve doğru bilgileri sağlayarak, şirket ve basın arasında bir köprü imkanı sunmak,
- Durum ve alınacak tedbirler hakkında personele kısa bir briefing vermek,
- Kazadaki kayıpların listesinin oluşturulması için yardım etmek,
- Kazaya karışan şirket personeline ait İK dokümanlarının bir listesini derlemek ve bunları otoritelerin kullanımına hazır hale getirmek,
- Personelin duygusal travmalarıyla ilgili olarak şirket planını başlatmak ve ihtiyaç duyulursa profesyonel sağlıkçılar ve/veya görevlendirilmiş danışman personel ile irtibat kurmak,
- Mağdur ailelerine gönüllü destek vermek isteyen çalışanlarla irtibat kurmak,
- Mağdur ailelerini almak için, şirket tesisleri içinde veya kaza yerine yakın bir bölgede uygun tesisin sağlandığından emin olmak,

- Provide the interface between the organisation and the press by ensuring that only relevant and accurate information is provided without prejudicing the investigation in any way.
- Carry out a short briefing of personnel to advise them of the situation and of the actions to be taken.
- Assist in establishing a list of casualties involved in the accident.
- Compile a list of all HR documents relating to the staff members involved in the accident and have them available for the authorities.
- Initiate the organisations plan for dealing with the emotional trauma of personnel and, if necessary, contact the medical professionals and/or the counselling teams designated.
- Contact employees who have volunteered to assist in dealing with the families of victims.
- Ensure that appropriate facilities are provided within the organisation's offices or at a location close to the accident site to receive the families of victims.

- Mağdurların ve yaralıların hangi hastanede olduklarını belirlemek ve gerektiğinde aileleri için ulaşım sağlamak.
- Mağdurların olay mahalline gelememiş yakınlarıyla temas kurmak.

- Identify the receiving hospital(s) for both victims and casualties and when required provide transport for the families.
- Maintain contact with those relatives of the victims who are unable to attend at the site.

8.11 Avukat / Lawyer

- Üst Yönetimin veya İnsan Kaynakları Departmanının hazırlamış olduğu açıklamaları yayınlanmadan önce incelemek,
- Kazaya uygun yasal bilgilerin paylaşılmasını sağlamak.

- Examine and vet any statements drawn up by the Human Resources Department or senior management prior to them being issued.
- Provide information as applicable on legal issues pertaining to the accident.

8.12 Görevlendirilecek Ekiplerin Belirlenmesi ve Kriterleri /

Determination of the Teams to be Assigned and Their Criteria

İşyerimizde; Acil Durumlar Hakkında Yönetmelik kapsamında üç ekip görevlendirmiştir. Bunlar:

- Yangınla mücadele,
- Arama kurtarma ve tahliye,
- İlk yardım ekipleridir.

Tehlike Sınıfları Tebliği Ek'inde yer alan listeye göre İşyerimizin NACE kodundaki tehlike sınıfı ve çalışan sayısına göre ekiplerde görevlendireceği kişi sayıları farklılık göstermektedir.

Şirketimizin tehlike sınıfı NACE kodu doğrultusunda:

- TEKLİKELİ'dir.

Bu kapsamda:

- Söndürme, Kurtarma, Koruma Ekipleri için; **Her 40 çalışana kadar minimum 1 kişi,**
- İlk yardım Ekipleri için; **her 15 çalışana kadar minimum 1 ilkyardımcı,**

Our business; under the Regulation on Emergency Situations, three teams were assigned. These:

- Fire fighting,
- Search and rescue and evacuation,
- First aid teams.

According to the list in the Annex of the Hazard Classes, the number of persons to be assigned to the teams varies according to the hazard class and number of employees in the NACE code of our workplace.

In accordance with our company's hazard class NACE code:

- DANGEROUS.

In this context:

- For the Extinguishing, Rescue and Protection teams; **Minimum 1 person per 40 employees,**
- For the First Aid teams; **minimum 1 first assistant for every 15 employees.**

hesaplarıyla personel görevlendirmesi yapılmıştır.

have been assigned with the accounts.

8.12.1 Söndürme Ekibinin Görevleri / Duties of the Extinguishing Team

- ☐ Yangın çıktığını öğrenir öğrenmez ekip başı yangını itfaiyeye ve ilgili kişilere en kısa zamanda telefonla haber verir ve itfaiyeye yangın yerini tam adresini çıkış saatini ve yangının türünü bildirir.
- ☐ Yangın haberi ulaştığında, yangın yerine gelerek yangının ne tür yangın olduğunu belirleyerek iş yerindeki yangın söndürme malzemelerini kullanarak yangını söndürmeye ve kontrol altına almaya çalışır.
- ☐ Yangın içerisinde kalmış herhangi bir canlı belirlediklerinde arama, kurtarma ve tahliye ekibine bildirerek kurtarılmasını sağlar.
- ☐ İtfaiye ekibi geldikten sonra söndürme çalışmaları itfaiye ekibine bırakılır, yalnızca yardım istendiği durumlarda itfaiye ekibine yardımcı olunur.
- ☐ Yangın bölgesinin çevresini güvenlik şeritleriyle çevirerek, ilgisiz şahısların yangın bölgesine girmesini engeller.
- ☐ Gelecek itfaiye ve ambulans araçlarına yardımcı olmak amacıyla güzergâh üzerindeki araçların ve diğer engellerin kaldırılmasını sağlayarak yol gösterir.
- ☐ Yangın söndürüldükten sonra çevre güvenlik önlemlerini sürdürerek yangın yerinin temizlenmesini sağlanması ve diğer ekiplerle birlikte yangının çıktığı yer, çıkış nedeni, yangın söndürme çalışmaları, yangın sonrası maddi hasar ve diğer kayıplarla ilgili belirlenmesi ve rapor hazırlaması hususlarında yardımcı olur.

- ☐ As soon as the fire source is learned, the crew will notify the concerned persons as soon as possible and inform the fire department of the exact location of the fire and the type of fire.
- ☐ When a fire call arrives, the fire is replaced and the fire tries to put out the fire by using the fire extinguishing materials at work by determining what kind of fire it is.
- ☐ Ensure that any living creatures in the fire are rescued by notifying the search, rescue and evacuation team when they are identified.
- ☐ After the fire brigade arrives, extinguishing efforts are left to the fire brigade team, helping the fire brigade team only when help is requested.
- ☐ By turning around the fire zone with safety straps, preventing uninvited people from entering the fire zone.
- ☐ To guide the removal of vehicles and other obstacles on the route to assist future fire and ambulance vehicles.
- ☐ Assist in the cleaning of the fire site by continuing environmental safety measures after the fire has been extinguished, and the determination of the location, exit cause, fire extinguishing work, material damage after fire and other losses and preparation of the report.

8.12.2 Kurtarma Ekibinin Görevleri / Duties of the Rescue Team

- ☐ En hızlı şekilde teçhizatları ile birlikte yangın yerine ulaşır ve yangın söndürme ekibinden alınacak bilgiler ışığında arama kurtarma ve tahliye çalışmalarına başlar.

- ☐ The fastest way to reach the fire place with the equipment and the information to be taken from the fire fighting team starts to search, rescue and evacuation.

- ☐ Kendi can güvenliklerini tehlikeye atmadan yangın içerisinde kalan canlılara gerekli teçhizatı kullanarak ulaşmaya çalışır.
- ☐ Kurtardıkları canlıların ilk yardımı için ilk yardım müdahale bölgesine taşınmasını sağlar.
- ☐ Yangın içerisinde kurtarılması öncelikli malzemeler ve eşyalar varsa bunların yangın dışına çıkarılması çalışmalarını yapar.
- ☐ İtfaiye ekibi geldikten sonra itfaiye ekibine arama kurtarma tahliye çalışmalarında yardımcı olur.
- ☐ Yaşlı, engelli, hamile gibi özel politika gerektiren gruplarla acil durumlarda yardımcı olmak üzere bu ekipten bir sorumlu ilgilenir.
- ☐ Ekipte olanlar kendi can güvenliklerini kesinlikle tehlikeye atmamalıdır.

- ☐ Attempts to reach the living creatures in the fire by using the necessary equipment without jeopardizing their own life security.
- ☐ Provide first aid to the intervention area for the first aid of the survivors.
- ☐ Rescue in the fire of priority materials and materials, if they do not work out of the fire makes.
- ☐ After the fire brigade arrives, the fire brigade assists the search and rescue evacuation efforts.
- ☐ A responsible person is in charge of this team to assist in emergency situations with groups requiring special policy such as old, disabled, pregnant.
- ☐ Those who are on the team should never put their personal safety in danger.

8.12.3 İlk Yardım Ekibinin Görevleri / Duties of the First Aid Team

- ☐ İlk yardım müdahalesi gerektiren acil durumlarda ilk müdahaleyi yaparak en seri şekilde en yakın sağlık merkezine gönderilmelerini sağlar.
- ☐ Olay yerine gelecek olan ambulans ve sağlık ekibine, ilkyardım ekibi yardımcı olur.

- ☐ First aid intervention allows emergency interventions to be sent to the nearest health center in the most immediate manner.
- ☐ The first aid team assists the ambulance and health team coming to the scene.

Bölüm / Chapter 9.**İç ve Dış İletişim / Internal and External Communication****9.1 İç İletişim / Internal Communication**

Şirketin büyüklüğüne bağlı olarak Acil Durum'a müdahale edilirken kurumdaki tüm veya bir kısım personel olaydan etkilenebilir.

Üst Yönetim uygun olanı nasıl bir durum olursa olsun olayla alakalı personeli bilgilendirme konusunda toplu gayret göstermelidir.

Üst Yönetim, kriz yönetim talimatını esas alarak atılacak adımlarla ilgili olarak personeli hareket tarzları konusunda bilgilendirir.

Organizasyon politikaları; organizasyon dışına bilgi aktarımının önlenmesi ve haber kanallarıyla ilgili ilişkiler konularında güçlendirilmelidir. Buna ek olarak, görevleriyle alakalı olmadığı sürece personelin olay mahalline veya Kriz Yönetim Merkezine müdahalesi önlenmelidir.

Kurumun içindeki gönüllü personel mağdurların ailelerine ve arkadaşlarına yardımcı olmak için aranabilir. Bu durumda bu tip isteklerle alakalı olarak kurumun normal operasyonları devam ederken, gönüllü personel bu gibi istekler hakkında önceden bilgilendirilmelidir. İhtiyaç hasıl olduğunda duruma çabucak müdahale etmek maksadıyla gönüllü listesi oluşturulması uygun olur.

Buna ek olarak kurumlarda mağdur yakınlarına, çalışanlara ve gönüllülere yerinde profesyonel yardım hizmeti sunan **psikolog ve danışman** listesinin bulunması önemlidir.

In responding to an emergency situation, all or part of the organisations personnel may be affected by the event, depending on the size of the company.

Senior management must make a concerted effort, by whatever means appropriate, to inform all personnel regarding the event.

Senior management must in a timely manner inform the personnel of the steps to be taken in accordance with the crisis management manual.

The organisations policies, such as a ban on disclosing any information outside of the organisation, and the policy for dealing with the media should be reinforced. Additionally, there should be a prohibition placed on personnel to prevent them attending at the accident/location or at the Crisis Management Centre unless required to do so within the scope of their duties.

Volunteers from within the organisations personnel may sought to assist in dealing with families and friends of the victims. In such circumstances it is important to anticipate this type of request and to have launched a request for volunteers during the normal activities of the Organisation. It is desirable to have a pre-selected list of volunteers in order to in a position to react quickly when the need arises.

Additionally, it is important that the organisation has in place a list of specialists such as **psychologists and councillors** who may be contacted to tender professional assistance to the victim's relatives, employees and volunteers as appropriate.

9.2 Dış İletişim / External Communication

Önemli bir olay vuku bulduğunda organizasyonun **İnsan Kaynakları Departmanının** idaresinde, böyle bir departmanın olmadığı durumlarda ise

In the situation where a major event has occurred, it is essential that the organisation implements a detailed communication plan under the guidance

bir **avukat görevlendirilerek** detaylı bir iletişim planının uygulanması bu gibi durumlar için zorunludur.

Bir acil durum çağrısı alındığı anda ve Kriz Yönetim Merkezi aktif edildiğinde iletişim kanallarına yeterli yol gösterme amaçlı **ilk basın açıklaması** yapılmalıdır. Basın açıklamaları kazaya/olaya karışan şahıslar kesin olarak saptanmadığı sürece isimleri ihtiva etmemelidir.

Buna ek olarak, üst yönetimin veya bölüm yetkililerinin isimleri izin verilmediği sürece bildirilmemelidir.

Basın açıklaması örnekleri Dokümantasyon bölümündedir.

Human Resource Department or, where such a department is not in place, **a lawyer appointed** by the organisation for that purpose.

Once an emergency call has been received and the Crisis Management Centre has been manned, an **initial press release** should be disseminated in an attempt to prevent the saturation of lines of communication. Press releases should not contain the name(s) of the persons involved in the accident/incident unless they have been definitively established.

Additionally, the names of senior or departmental managers should not be released unless authorised.

Examples of press releases are set out as in the Documentation chapter.

Bölüm / Chapter 10.

ADEP Eğitimi ve Tatbikatlar / ERP Training and Exercises

10.1 ADEP Eğitimi / ERP Training

Tüm çalışanlar acil durum planları ile arama, kurtarma ve tahliye, yangınla mücadele, ilkyardım konularında görevlendirilen kişiler hakkında bilgilendirilir ve bu konuda eğitim almaları sağlanır.

İşe yeni alınan çalışana, iş sağlığı ve güvenliği eğitimlerine ilave olarak acil durum planları ile ilgili bilgilendirme yapılmalıdır. Acil durumlarda yapılması gerekenlerin öğretildiği aktiviteler düşünüldüğünde tatbikat da bu konuda önemli bir öğrenme unsuru olacaktır.

Madde 10.1 kapsamında yapılacak **Tatbikat öncesi her yıl**; Kriz Yönetim Merkezi personeli için eğitim planlanacak ve müteakiben tatbikat gerçekleştirilecektir.

All the employees are informed about the persons assigned to the search, rescue and evacuation, fighting against fire, first aid with emergency plans and they are provided with training.

Employment plans should be informed in addition to new employee training, occupational health and safety trainings. The exercise will be an important learning element in this regard when considering the activities in which the things to do in emergency situations are taught.

Training will be planned for Crisis Management Center members **once in every year before the exercise** to be held within the scope of Article 10.1 below.

10.2 Tatbikatlar / Exercises-Drills-Tests

Aşağıdaki amaçlara yönelik olarak, ADEP'in düzenli aralıklarla tatbikatı gerçekleştirilecektir:

- Personele sorumluluklarını ve prosedürleri hatırlatmak,
- Acil durum ekipman ve tesislerin işlerliğinden emin olmak,
- Plandaki ve işlemedeki eksiklikleri belirlemek ve gidermek.

Tatbikat planlaması, gerçekleştirilmesi ve değerlendirilmesi **Emniyet Müdürü** sorumluluğundadır.

Acil durumlara hazırlık için şirketimiz, belirlenen durumlar için **yılda en az bir defa** tatbikat yapacaktır. Tatbikatlara; Ek-7 de yer alan Kriz Yönetim Merkezi asıl ve yedek üyeleri katılacaktır.

Tatbikatla ilgili, tatbikatın öncesinde ve sonrasında yapılan çalışmalarla acil durumlara hazırlık açısından var olan eksiklikler giderilerek düzeltici önleyici faaliyetler gerçekleştirilir. Ayrıca, çalışanlar tatbikatlar ile acil durumların bir provasını

ADEP will be drilled/exercised at regular intervals, for the following purposes:

- Reminding the staff of their responsibilities and procedures,
- To ensure the operability of emergency equipment and facilities,
- To identify and eliminate deficiencies in the plan and its processing.

Safety Manager is responsible regarding the exercise planning, realization and evaluation of the drills/exercises.

To prepare for emergencies, our company will conduct drills **at least once a year** for specified conditions. Main and deputy members of Crisis Management Center that listed in APPENDIX-7, will participate to exercises/drills.

Corrective preventive activities are carried out by eliminating the deficiencies in preparation for emergencies, with exercises made before and after the exercise. In addition, employees will be prepared for a possible emergency by conducting a rehearsal and emergency

gerçekleştirerek olası bir acil duruma hazırlıklı olacaklardır.

Acil durumlara hazırlığın bir uygulaması olarak tatbikat, senaryo belirleme, haberli ve habersiz yapılması unsurlarından oluşur. Eksikliklerin giderilmesi amacıyla tatbikatlarda video çekimi faydalı olacaktır.

Tatbikat sonrası kullanılacak form SMF-06 Tatbikat Raporu ektedir.

Bu durumun yönetiminde yer almayan personelin Kriz Yönetim Ekibi ile temas kurmaması ya da medyaya demeç vermemesi büyük önem taşımaktadır.

rehabilitation.

Emergency situations consist of exercises, preparation of scenarios, informed and unannounced activities as an application of preparedness. Video shooting will be useful in the exercises in order to overcome the shortcomings.

The form to be used after the exercise is SMF-06 Exercise Report.

It is of utmost importance that personnel not involved in the management of this situation do not contact the Crisis Management Team or make statements to the media.

10.3 Offshore – Suya İniş / Ditching – Helicopters

Tanım

Bir helikopterin suya kontrollü acil inişidir.

Definition

The controlled emergency landing of a helicopter on water.

Zor ve Zorlu Bir Manevra

Bir hava aracını denize, nehre veya göle indirmek, tanımı gereği uygulanamayan ve son derece tehlikeli olabilecek bir manevradır. Yalnızca, acil bir durumda veya pervaneler döner durumda, yakın bir acil durumda başka hiçbir gerçekçi seçenek kalmadığında düşünülür.

A Difficult and Demanding Manoeuvre

Ditching an aircraft into the sea, a river, or a lake, is a manoeuvre that, by definition, cannot be practiced and may be extremely hazardous. It is only contemplated when no other realistic option remains in an emergency or, in the rotary case, imminent emergency situation.

Helikopterler için, ani başlangıçlı bir acil durum veya en yakın belirlenmiş iniş konumuna veya hatta en yakın uygun karaya sürekli güvenli uçuşun garanti edilmediği durumlarda, denize iniş istenebilir; buna genellikle kuyruk rotoru arızaları veya çok yüksek titreşimler gibi "normal"in dışındaki önemli yapısal koşullar eşlik eder. Bunların tümü, uçağı indirme ve tahliye etme konusunda zaten önemli olan baskıya katkıda bulunur.

For helicopters, ditching may be prompted by a sudden-onset emergency or where continued safe flight to the nearest designated landing location or even the nearest suitable land is not assured; it will often be accompanied by considerable structural conditions outside of the "norm", such as tail rotor failures or very high vibrations. All of these contribute to the already considerable pressure of getting the aircraft down and evacuating it.

Deniz Durumu hafif olsa bile, bir helikopterin dik kalamaması ve/veya hızla batması ihtimali kuvvetlidir. Araçta bulunanlar, koruyucu giysi ve ekipmanların yararına olsa bile, suya inişten atılmadan kurtulursa, kurtarılmadan önce soğuk sularda soğuk şokuna veya hipotermiye yenik düşebilirler.

Senaryolar

Kontrol kaybı veya fiili başlangıcı beklentisiyle kontrollü bir suya iniş yapılabilir. Suya iniş kararı verilmesini gerektirebilecek, yaklaşan bir kontrol kaybının diğer potansiyel nedenleri arasında kontrol edilemeyen ve gelişen yangın veya yapısal arıza ve su üzerinde helikopter için, prosedürel yanıtı 'Hemen İn' olan güç iletim arızası veya rotor bütünlüğü kaybı belirtileri yer alır. Helikopterin ayrıca, tek bir motorun arızalanması da dahil olmak üzere başka nedenlerle 'hemen inmesi' gerekebilir.

Helikopterden İnerken Dikkat Edilmesi Gerekenler ("Motor Çalışırken")

Döner kanatlı suya inişlerin çoğunluğu, özellikle Kuzey Denizi veya Kanada'daki Newfoundland gibi zorlu ortamlarda gerçekleştirilenler, nakliye helikopterleri veya ilgili helikopterin suya inişe ilgili tip sertifikasına sahip olduğu bu ve diğer operasyonlar için SAR desteği olacaktır. Bu tür helikopterler, arızalara karşı bir dizi Hızlı Referans El Kitabı (QRH) adımlarını uygulayacaktır ve bunlar, güç mevcut olmasına rağmen, "Mümkün olan en kısa sürede karaya inmek" yerine "Hemen İniş" gerektirir. Aşağıdaki genel açıklamalar, temsil ettiği yüksek riske maruz kalma oranı nedeniyle hem hayatta kalabilen hem de ölümcül kazalar açısından baskın olduğu için daha geniş bir durumdan ziyade bu senaryoya odaklanmıştır. Genellikle hem suya inişleri hem de hayatta kalan su etkilerini takip eden araştırma raporlarından öğrenilecek çok şey olduğunu daima unutmayın. Bunlardan bazıları, helikopter kazası ve ciddi olay raporlarının bir listesinde bulunabilir.

Herhangi bir gelişen olayda birçok değişken olsa da, kontrollü bir "motorlar çalışır" olarak denize inme, denize "güç kapalı" bir otorotasyondan çok

Even if the Sea State is slight, there is a strong possibility that a helicopter will fail to remain upright and/or will sink rapidly. If the occupants survive the ditching then, even with the benefit of **protective clothing and equipment**, in cold waters they may succumb to cold shock or hypothermia before they are rescued.

Scenarios

A **controlled ditching** might be made in anticipation of a loss of control or its actual onset. Other potential causes of an impending loss of control which could prompt a decision to ditch include uncontrollable and developing fire or structural failure and, for helicopter over water, indications of imminent power transmission failure or loss of rotor integrity for which the procedural response is '**Land Immediately**'. Helicopter may also need to 'land immediately' for other reasons, including the failure of a single engine.

Considerations when Ditching an Helicopter ("Power On")

The majority of rotary wing ditchings, especially those carried out in hostile environments such as the North Sea or off Newfoundland in Canada will be those of transport helicopters or SAR support for those and other operations where the helicopter involved has type certification which relates to ditching. Such helicopters will include a number of Quick Reference Handbook (QRH) responses to malfunctions which, although power will still be available require "Land Immediately rather than **Land as soon as possible**". The following generic remarks are focused on this scenario rather than the wider case because it predominates in respect of both survivable and fatal accidents on account of the high proportion of risk exposure which it represents. Always bear in mind that there is much to be learned from the investigation reports which usually follow both ditchings and survivable water impacts. Some of these may be found in a listing of helicopter accident and serious incident reports.

Whilst there are many variables in any evolving incident, a controlled "power on" ditching will be considerably easier than a "power off" autorotation

daha kolay olacaktır; karanlıkta kızgın bir denize otorotasyon, zaman son derece sınırlı olduğundan, eğitilmiş otomatik eylemlere hemen geçiş gerektirir. Nihayetinde başarı, düzenli olarak alınması gereken titiz ve kapsamlı eğitim tarafından belirlenecektir. Kapsamlı ve sürekli eğitimin bu (ve çoğu) koşullarda hayatta kalmanın anahtarı olduğu ve ekiplerin mümkün olduğunda durumları ve prosedürleri düzenli olarak tartışma fırsatını değerlendirmeleri gerektiği yeterince vurgulanamaz.

Çok az acil durum senaryoya göre gider ve suya inişler de farklı değildir. Öncelik her zaman olduğu gibi “uçacağı uçurmak” olmalıdır; eğitim ve prosedür sizi tek parça suya sokacaktır. Helikopterler genellikle nispeten düşük irtifalarda uçar ve genellikle (yaklaşan yakıt azlığı dışında) suya iniş kararına, uçak etrafımızdaki arızalar nedeniyle oldukça hızlı bir şekilde ulaşma eğilimindedir. İyi CRM ve tekrarlanan eğitim anahtardır.

Mürettebat için olduğu gibi, yolcularımız için de geçerlidir. Hızla su ile dolmuş bir gövdede ters çevrilmiş, kişinin yeniden nefes almasını etkinleştirmenin veya pencere/kapak açıp çıkmanın doğru yolunu düşünmenin zamanı değildir. İdeal bir dünyada bu, bilinçli bir düşünce olmadan, bir kez daha iyi bir eğitimin ve olumlu bir hayatta kalma isteğinin doğrudan bir sonucu olarak yapılmalıdır.

Suya İnişten sonra kurtarmayı kolaylaştırmak

Acil Durum Bilincinin Sağlanması. Bir radar ortamında ise, kullarındaki ATC frekansında iletilen MAY DAY yeterli olacaktır. Aksi takdirde, tehlike çağrıları 121.5 frekansından yapılmalı veya UHF veya HF frekansları tahsis edilmeli ve (zaman izin verirse ve daha fazla acil eylem gerekli değilse) transponder üzerinde A-7700 seçilmelidir. Mümkünse, Acil Konum Vericilerini (ELT) çalıştırın.

Durum. MAYDAY beyanına yanıt veren herhangi bir kurumun, olası bir suya iniş konumundan haberdar edildiğinden emin olun. (Suya iniş karar vermiş bir helikopterin ilk iniş noktasından çok uzağa gitmeyeceğini unutmayın. İrtifaya bağlı olarak, mesafe en iyi ihtimalle sadece birkaç mil içinde olacaktır.) Ajanslar arasında ATC, diğer

to the sea; an autorotation to an angry sea in the dark needs immediate transition to trained automatic actions, as time is extremely limited. Ultimately, success will be determined by the rigorous and comprehensive training that should be undertaken on a regular basis. **It cannot be stressed enough that thorough and ongoing training is the key to survival in these (and most) circumstances, and that crews should regularly take the opportunity to discuss situations and procedures when possible.**

Few emergencies ever go according to the script, and ditchings are no different. The priority should be, as always, “fly the aircraft”; training and procedure will get you into the water in one piece. Helicopters often fly at relatively low altitudes, and generally a decision to ditch (apart from impending fuel starvation) tends to be reached fairly quickly as the aircraft malfunctions around us. Good CRM and repeated training is the key.

As it is for crew, so it should be for our passengers. Inverted in a hull rapidly filling with water is not the time to ponder the correct way to activate one’s re-breather or open and exit with window/hatch. In an ideal world this should be done without conscious thought, as a direct result once again from good training and a positive will to survive.

Facilitating Rescue after ditching

Ensuring Awareness' of the Emergency. If in a radar environment, a **MAY DAY** transmitted on the ATC frequency in use should suffice. Otherwise, distress calls should be made 121.5 or allocated UHF or HF frequencies and (if time permits and not at the expense of more pressing actions) A-7700 should be selected on the transponder. If feasible, operate Emergency Location Transmitters (ELT).

Position. Ensure that any agency which has responded to the MAYDAY declaration is made aware of the likely location of a ditching. (Bear in mind a helicopter committed to ditching will not travel very far from its initial descent point. Depending on altitude, the distance will only be a matter of a few miles at best.) Agencies include

uçaklar veya tekneler ve mümkünse, doğrudan Sahil Güvenlik gibi acil servislere.

Nakliye. Bir denize indikten sonra hayatta kalma, genellikle ne kadar çabuk kurtarıldığınıza bağlı olacaktır, bu nedenle bir açık deniz platformunun yakınında mümkün olmayacaksa, daha sonra bulunabilecek herhangi bir geminin görüş alanı içinde denize inmek çok mantıklı,

Flotasyonu Sağlamak. Helikopter Acil Durum Yüzdürme Sistemleri (EFS), bir denize inmenin kaçınılmaz olduğu anlaşılır hale gelir gelmez (uçuş kılavuzunun sınırlamaları dahilinde) devreye alınmalıdır.

Kabin Hazırlığı. Gerekli olan tahliye ve hayatta kalma tekniklerinin zihinsel bir provasını yapmalarına izin vermek için, mevcut zaman içinde, yolcular mümkün olan en kısa sürede yaklaşan iniş konusunda önceden uyarılmalıdır. Bu, uçuş ekibi tarafından gerçekleştirilebilir, ancak kabin ekibi (varsa) herhangi bir duyuruyu tamamlamaya ve gerekirse eksiksiz bir brifing vermeye hazır olmalıdır. Çoğu (hepsi olmasa da) petrol ve gaz destek helikopterleri, acil durum çıkışları olarak pencereleri dışarı itiyor. Bu plastik pencereler, pencerenin etrafında, çıkmadan önce çıkarılması gereken lastik bir yırtma contası ile yerinde tutulur. Camlar çıkarıldıktan sonra elle dışarı itilir. Uçağın alabora olması durumunda acil çıkışı kolaylaştırmak için, inmeden önce mührü çıkarmaları (ancak pencereleri dışarı itmeleri) için yolculara brifing vermeyi düşünün.

Suya İnış

Son Yaklaşma ve temas. Deniz durumu ve rüzgar yönüne göre suya iniş yapma konumuna yaklaşmak için en iyi yönü belirleyin. Rüzgar sakın olmadıkça, rüzgarın yönünün dalganıinkinden farklı olma olasılığı vardır. Dalgalanmanın daha belirgin olduğu yerlerde, bir yan rüzgar bileşenini ve daha yüksek konma hızını kabul ederek dalga boyunca suya iniş yapılması tavsiye edilebilir, böylece yükselen dalganın yüzüne sızma potansiyeli en aza indirilir. Kumandalarda olmayan Pilottan gelen Radyo Altimetre yükseklik bilgilerinin hem gündüz hem de gece yardımcı olması muhtemeldir. En

ATC, other aircraft or boats and, where possible, directly to the emergency services such as the Coastguard.

Shipping. Survival after a ditching will often depend on how quickly you are picked up so unless it is going to be possible near an offshore platform then ditching within line of sight of any vessel which can be located makes a lot of sense,

Ensure Floatation. The Helicopter Emergency Floatation Systems (EFS) must be armed as soon (within the limitations of the flight manual) as it becomes obvious that a ditching is inevitable.

Cabin Preparation. In the time available, passengers should be forewarned of the impending ditching as soon as possible to allow them a mental rehearsal of the evacuation and survival techniques which will be needed. This may be accomplished by the flight crew but cabin crew (if present) should be prepared to supplement any announcement and, if necessary, provide a complete briefing. Many (although not all) oil and gas support helicopters have push out windows as emergency exits. These plastic windows are held in place by a rubber tear out seal around the window that must be removed before exit. Once removed the windows are pushed out by hand. Consider briefing passengers to remove the seal (but not push out the windows) before touchdown, facilitating emergency exit should the aircraft capsize.

The Ditching

Final Approach and touchdown. Determine the best direction to approach the ditching location in relation to sea state and wind direction. Unless the wind is calm, the chances are that the direction of the wind will differ from that of the swell. Where the swell is more marked, it may be advisable to ditch along the swell accepting a crosswind component and the higher touchdown speed, thus minimising the potential for nosing into the face of the rising swell. Radio Altimeter height callouts from the PM are likely to be of assistance both by day and by night. The overriding objective should be to

önemli amaç, helikopterin dik kalma şansını en üst düzeye çıkarmak olmalıdır. Açıkça düşük bir ileri hız, düşük bir alçalma oranı ve uygun yunuslama tutumu önemli olacaktır. Mümkünse, denizin ayakları altında değil, konma anında ufku izlemek, kabarmayı “avlama” eğilimini azaltarak inişi kolaylaştırmalıdır. Karanlıkta, dış aydınlatmanın inişe ne ölçüde yardımcı olabileceği, mevcut koşullara dayalı bir karar meselesi olacaktır. Geceleri deniz durumunu değerlendirmek zor olabileceğinden, elektrikle kullanılabilir bir suya iniş, deniz yüzeyinin düşük seviyeli bir ön incelemesine izin verecek ve faydalı olabilir.

Tahliye. Yüze çıktıktan sonra, çalışıyorsa motorlar kapatılmalı ve ana rotor durdurulmalıdır. Çoğu durumda, Rotor Freni kullanılmamalıdır, çünkü enerjinin uçak boyunca aktarılması uçağı alabora etmek için yeterli olabilir. Rotor durduktan sonra, yolculara tahliye başlamları talimatı verilmelidir. Birincil amaç, taşınan can sallarını gereksiz yere gecikmeden konuşlandırmak ve sala binmek olacaktır. Bir personel sayımından sonra, helikopterin tamamen alabora olması durumunda aşağı sürüklenmekten kaçınmak için bunlar helikopterden ayrılmalıdır - ancak birden fazla kullanılıyorsa birbirine eklenmelidir. Bir can salı “uzun hattın”, helikopterin batması durumunda yırtılmayacak şekilde tasarlanmış kesme tipi bir bağlantıya sahip olduğu durumlarda, helikoptere bağlı kalmak, SAR’ın (Arama Kurtarma) başlayacağı kaza mahalline yakın kalmak olarak kabul edilebilir. Arama ve yüzey petrol/enkaz ve uçakların arama yapanlar için ek görsel ipuçları sağladığı yerlerdir. Uçaktan kurtulmak gerekirse, can salının kit çantasında bir hayatta kalma bıçağı olacaktır. Her durumda, birden fazla can salı varsa bunlar birbirine bağlanmalıdır. Dengesini artırmak için can salı deniz çapasını konuşlandırın ve mümkün olduğunca erken herkese deniz tutması tabletleri verin; Bir kişi kustuğunda diğerlerinin de takip etmesi, hayatta kalanların yorgunluğunu ve dehidrasyonunu artırması ve morallerini düşürmesi neredeyse kaçınılmazdır.

Suya İniş Sonrası Hayatta Kalma

Denize indikten sonrası hayatta kalmanın birçok yönü yukarıda açıklanan eylemler tarafından

maximise the chances the helicopter remaining upright. Clearly a low forward speed, low rate of descent and appropriate pitch attitude will all be of importance. Monitoring the horizon if possible, at touchdown, rather than the sea at one’s feet, should reduce the tendency to “hunt” the swell, facilitating the landing. In the dark, the extent to which external lighting may assist touching down will be a matter of judgement based on the prevailing circumstances. Since judging sea state at night may be difficult, a power-available ditching will allow a low-level pre-inspection of the sea surface and may be worthwhile.

Evacuation. Once on the surface, the engines should be shut down if running and the main rotor stopped. In most cases, Rotor Brake should not be used as the transfer of energy thorough the aircraft could be enough to capsize it. Once the rotor has stopped, the occupants should be instructed to begin evacuation. The primary objective will be to deploy and board the liferafts carried without undue delay. After a headcount, these should be detached from the helicopter to avoid being dragged down should the helicopter then capsize fully - but attached to each other if more than one is being used. Where a liferaft “long line” has a shear type connection that is designed to tear free if the helicopter sinks, remaining attached to the helicopter can be considered, to remain close to the scene of the accident where SAR (Search And Rescue) will begin its search and where surface oil/debris and aircraft provide added visual cues for the searchers. There will be a survival knife in the liferaft’s kitbag if it becomes necessary to cut free from the aircraft. In all cases, if there is more than one liferaft they should be attached to each other. Deploy the liferaft sea anchor to improve its stability and, as early as possible, administer seasickness tablets to everyone; it is almost inevitable that when one person vomits the rest will follow, increasing the survivors’ fatigue and dehydration and reducing their morale.

Post Ditching Survival

Many aspects of post ditching survival are covered by the actions described above. Training and

kapsanmaktadır. Eğitim ve prosedür sizi güvenli bir şekilde suya indirebilir; çıkmak için liderlik ve güçlü zihinsel tutum gereklidir. Hayatta kalanların kendilerini içinde bulacakları ortam kesinlikle yabancı ve beklenmedik olacak ve son derece düşmanca olabilir. Devam eden hayatta kalma, su ve hava sıcaklığına, rüzgar ve deniz durumuna, bireylerin fiziksel ve zihinsel durumuna, giyilen giysilere ve diğer birçok şeyin yanı sıra faydalı hayatta kalma ekipmanının mevcudiyetine bağlı olacaktır. Hızlı yer tespiti ve kurtarma çok önemli olabilir. Döner kanatlı açık deniz uçuşlarının tüm yolcuları için, hayatta kalma ekipmanı, tahliye prosedürleri ve denizde hayatta kalma konusunda önceden bilgi sahibi olmak ve sürekli eğitim almak çok önemlidir; canlı bir kazada pratik yapma fırsatı olmayacak. Aşağıdaki 'İleri Okuma' bölümündeki referanslar, bir suya inişten sonra hayatta kalma ile ilgili meseleler hakkında önemli bilgiler sunmaktadır.

Suya İniş Eğitimi ve Sonrası

Pilotlar tarafından tam **uçuş simülatorü** uygulaması imkansızdır çünkü simülatorü anlamlı bir şekilde programlamak için hiçbir veri yoktur. Düzenli olarak açık denizde çalışan döner kanatlı mürettebat ve onların yolcuları için, tahliye ve tahliye sonrası senaryoların bazı yönlerinin gerçekçi uygulaması mevcuttur ve genellikle eğitimin/tanınmanın önemli bir parçasıdır. Helikopter su altından kaçış konusunda düzenli eğitim, mürettebatın kariyerleri boyunca devam etmelidir ve yolcular için eşit derecede önemlidir. Açık denizde toplu taşıma kullanan tüm helikopterlerin, acil durum yüzdürme sistemleri ve Otomatik Yerleşim Acil Durum Konum Belirleyici İşaretler ile donatılması ve yolculara bir tür hayatta kalma giysisi ve acil durum solunum ekipmanı sağlaması muhtemel olsa da, denize indikten sonra hayatta kalmaya yönelik bu hazırlık, önce acil tahliye ihtiyacını ele almaktadır. Yüzen helikopterin herhangi bir alabora olması. Gövdenin tepesine doğru şamandıraların yerleştirilmesi, suda 90° dikey olarak yuvarlanan bir helikopteri açıkça destekleyebilir. Bununla birlikte, bu tür modifikasyonlar, ana rotora müdahale eden ve ilk

procedure may get you down into the water safely; leadership and strong mental attitude is needed to get out. The environment the survivors will now find themselves in will certainly be unfamiliar and unexpected and may be extremely hostile. Continued survival will depend on the water and air temperature, the wind and sea state, the physical and mental condition of individuals, the clothing worn and the availability of useful survival equipment amongst many other things. Swift location and rescue may well be of crucial importance. For all occupants of rotary wing offshore flights, prior familiarisation with and recurrent training in survival equipment, evacuation procedures and maritime survival is of paramount importance; there will not be an opportunity to practice in a live accident. The references in 'Further Reading' below offer considerable discussion of the issues involved in survival following a ditching.

Training for Ditching and the Aftermath

Full Flight Simulator practice of ditching by pilots is impossible because there is no data with which to meaningfully program the simulator. For rotary wing crew regularly operating offshore and their passengers, realistic practice of some aspects of evacuation and post evacuation scenarios is available and usually is a significant part of training/familiarisation. Regular training in helicopter underwater escape should continue throughout aircrew's careers and is equally important for passengers. Although all helicopters operating offshore public transport are likely to be equipped with emergency floatation systems and **Automatic Deployment Emergency Locator Beacons** and the occupants provided with some form of survival suit and emergency breathing equipment, this preparation for survival after ditching addresses the need for prompt evacuation before any capsize of the floating helicopter. The installation of floats towards the top of the fuselage could clearly sustain a helicopter that had rolled on the water 90° to the vertical. However, such modifications carry significant technical challenge to avoid the risk of an inadvertent inflation

etapta kazaya neden olan yanlışlıkla şişirme riskini
önlemek için önemli teknik zorluklar taşır.

interfering with the main rotor and creating an
accident in the first place.

Bölüm / Chapter 11.

Dokümantasyon / Documentation

EK / APPENDIX - 1a
İLK BASIN AÇIKLAMASI / INITIAL PRESS RELEASE

KAAN AIR HAVACILIK A.Ş. DEN BASIN AÇIKLAMASI

Yer _____, Tarih _____

_____ Hava Trafik Kontrol ünitesi _____ tipinde bir helikopterimizle Bugün / _____ tarihi saat _____ da irtibatın kesildiğini rapor etmiştir.

Helikopter; şirketimiz KAAN AIR tarafından işletilmekte ve _____ dan _____ ya uçmaktaydı.

Helikopterde _____ mürettebat dahil olmak üzere _____ kişi vardı.

Bu safhada kazanın oluş şekli ile ilgili daha fazla bilgiye sahip değiliz ve KAAN AIR olarak bu kazanın sebebi ile ilgili olarak spekülasyonlara yol açmak istemiyoruz. KAAN AIR kazanın nasıl olduğunun aydınlatılabilmesi için tüm ilgili otoritelerle birlikte çalışmaktadır.

(Eğer gerek görülürse, akraba ve arkadaşların temas kurabilmesi için acil bir telefon hattı verilebilir)

Daha ayrıntılı bilgi edinildikçe sizlere bilgi verilecektir.

INITIAL PRESS RELEASE

PRESS RELEASE FROM KAAN AIR HAVACILIK SAN.VE TİC.A.Ş.

Place _____, Date _____

It has been reported that _____ Air Traffic Control lost contact with a _____ (Insert Type) helicopter at _____ (Insert Time) today _____ (Insert Date).

The helicopter was being operated by KAAN AIR and it was en route from _____ to _____.

Helicopter was carrying _____ people on-board including _____ crew members.

At this stage we have no further information concerning the circumstances of the accident and KAAN AIR is not in a position to speculate on the cause of this accident. KAAN AIR is currently working with the relevant authorities in order to identify how the accident happened.

(An emergency contact telephone number for relatives and friends should be provided if available)

Further statements will be issued once details become available.

EK / APPENDIX - 1b
BASIN AÇIKLAMASI – YENİ HABER / PRESS RELEASE – UPDATE**KAAN AIR HAVACILIK A.Ş. DEN BASIN AÇIKLAMASI**

Yer _____, Tarih _____

MÜRETTEBAT BİLGİLERİ

KAAN AIR olarak _____ (Tarih) tarihinde, _____ (Kaza Yeri) nda olmuş olan _____ (Helikopteri Tipi) helikopteri kazasında görevli ekibi aşağıdaki, gibi onaylarız:

(İşletme mürettebatı isimlerini, yaş, uçuş hizmet yılları ve eğer mümkünse toplam tecrübe seviyeleri ile birlikte kısaca açıklayınız).

YOLCU LİSTESİ

(Yolcu isimlerini, eğer biliniyorsa yaşları ve milliyetleri ile birlikte veriniz).

Hem yolcularımız hem de mürettebatımızın ailelerine destek ve yardım sağlamak üzere özel eğitimli personel hazır olup, bu zor dönemde basın mensuplarının değerli ailelere karşı saygı göstermesini bekliyoruz.

KAAN AIR yetkililerle birlikte çalışmaya devam etmektedir, yeni bilgiler elde edilir edilmez ve mümkün oldukça sağlanmaya devam edilecektir.

PRESS RELEASE - UPDATE**PRESS RELEASE FROM KAAAN AIR HAVACILIK SAN.VE TİC.A.Ş.**

Place _____, Date _____

OPERATING CREW

KAAN AIR can confirm that the identity of the flight crew involved in the _____ (Insert Type) helicopter accident that occurred on _____ (Insert Date) in the vicinity of _____ (Insert Location).

(Briefly outline the names of the operating crew including ages, years of service and total experience levels if available).

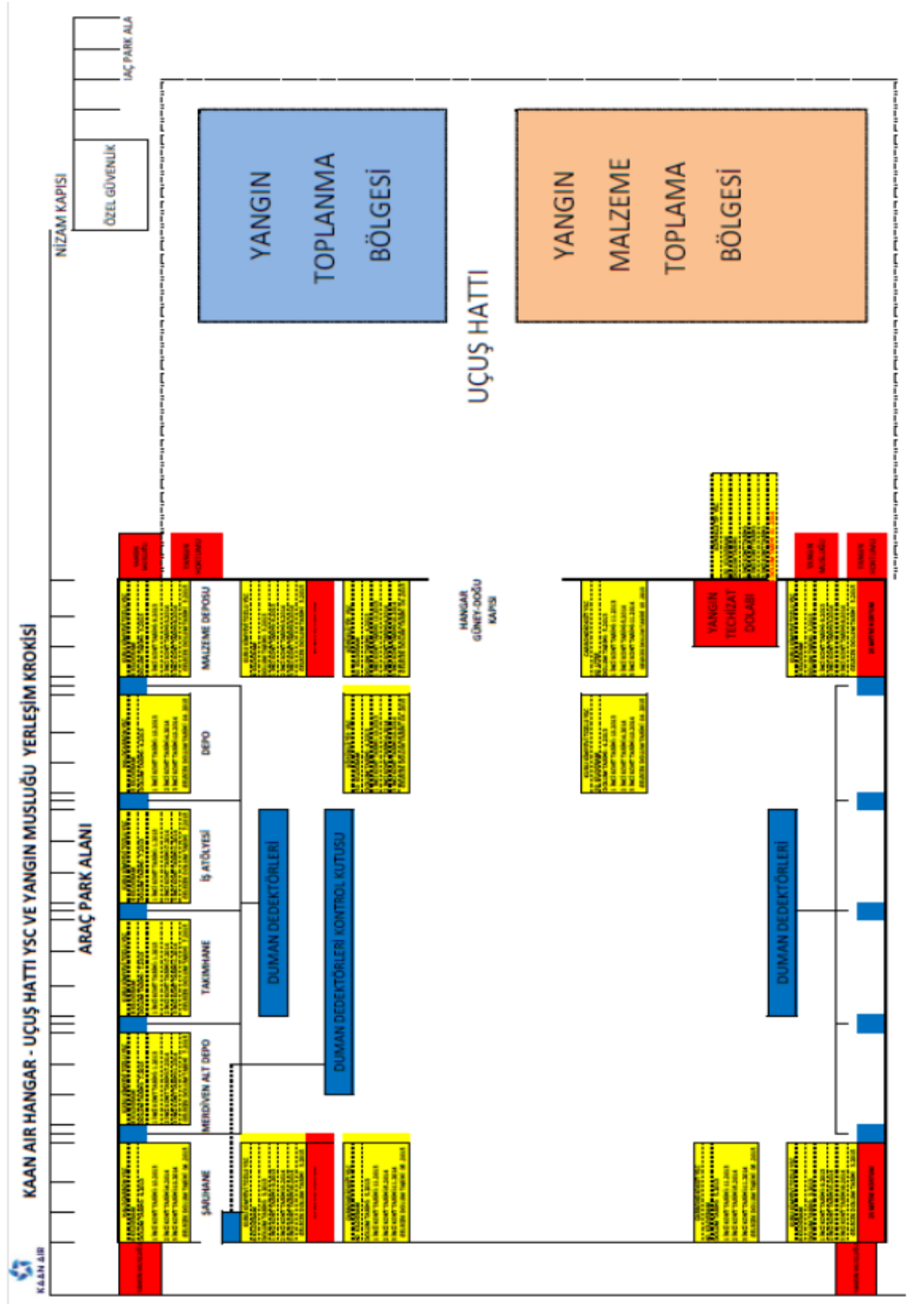
LIST OF PASSENGERS

(Give names of passengers, their age and nationality if known).

Specially trained personnel have been provided to offer support and assistance to the families and friends of both passengers and crewmembers and we would request that members of the media respect their privacy during this difficult time.

KAAN AIR is continuing to work with the authorities and will continue to provide further information as and when it becomes available.

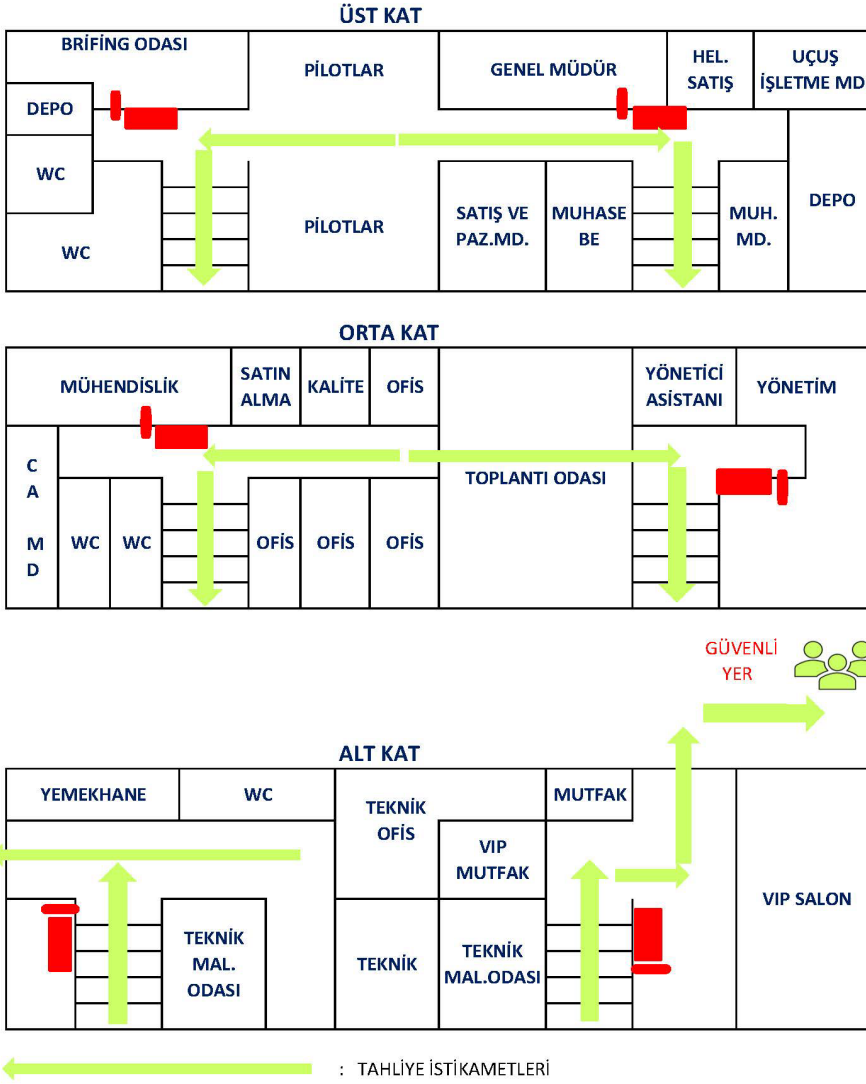
EK / APPENDIX - 2
YERLEŞİM KROKİSİ / SETTLEMENT PLAN



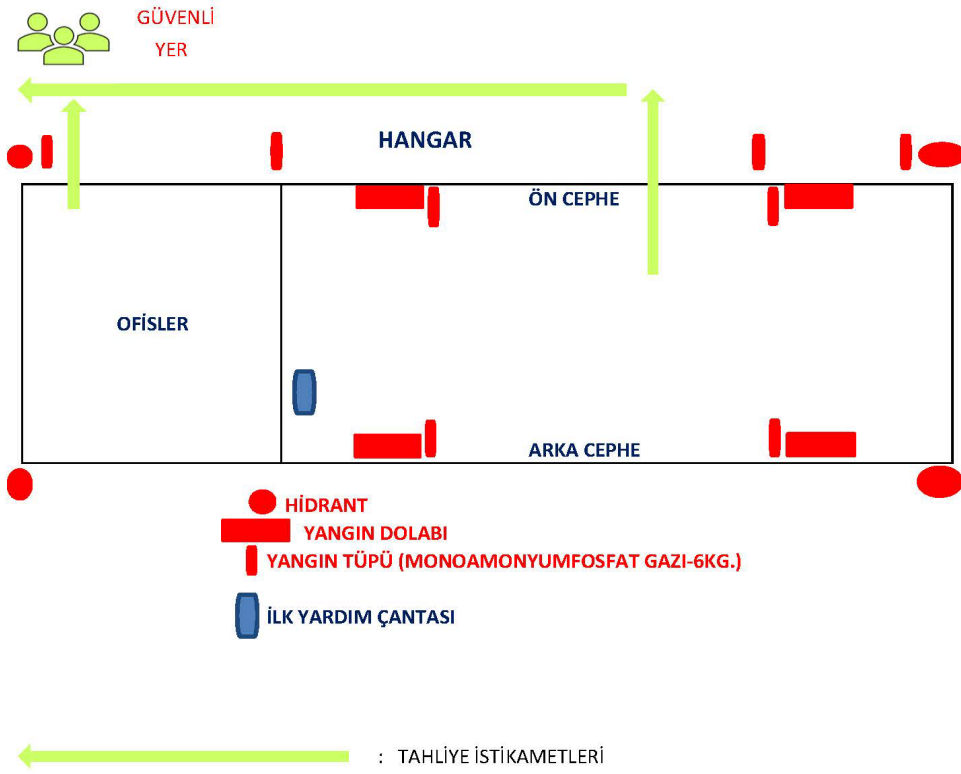
EK / APPENDIX - 3
TAHLİYE KROKİSİ ÖRNEĞİ / EVACUATION PLAN SAMPLE

 KAAN AIR	KAAN HAVACILIK SAN. ve TİC. A.Ş. KAAN HELİPORT KURTARMA VE YANGINLA MÜCADELE TALİMATI	Syf No: 24 Tarih: 20.04.2018 REVİZYON: 2
HAZIRLAYAN KAAN HELİPORT YER İŞLETME MÜDÜRÜ	ONAYLAYAN SORUMLU MÜDÜR	

YANGIN TAHLİYE KROKİSİ



	KAAN HAVACILIK SAN. ve TİC. A.Ş. KAAN HELİPORT KURTARMA VE YANGINLA MÜCADELE TALİMATI	Syf No: 25 Tarih: 20.04.2018 REVİZYON: 2
HAZIRLAYAN KAAN HELİPORT YER İŞLETME MÜDÜRÜ	ONAYLAYAN SORUMLU MÜDÜR	

YANGIN TAHLİYE KROKİSİ

EK / APPENDIX - 4
TATBİKAT RAPORU / EXERCISE REPORT**TATBİKAT RAPORU / DRILL REPORT**

HAVACILIK OPERASYONLARI / AVIATION OPERATIONS		
Tatbikat No:	Tarih:/...../.....	Yer:
Drill No:	Date:	Location:
TATBİKAT TÜRÜ / DRILL TYPE		
Hava Aracı Kazası/Olay A/C Accident/Incident		
Yangın Patlama	Doğal Afet	
Fire Explosion	Natural Disaster	
Tehlikeli Kimyasal Madde Yayılımı	Sabotaj	
Hazardous Chemical Spread	Sabotage	
İlk Yardım Gerektirecek Olay / Kaza	Diğer	
Incident / Accident Requiring First Aid	Other	
SENARYO / SCENARIO		
UYGULAMALAR / APPLICATIONS		
Tatbikata Katılım Sayıları / Number of Participation in Drill		
Katılan Kişi Sayısı :	Number of Participants	
Güvenli Yerdeki Sayım Sonucu :	Count Result in Safe Place	
İlk Tepkiler:		
First Reactions:		
Tatbikat Süreleri / Drill Periods		
Başlangıç Saati :	Starting Time	
Bitiş Saati :	Ending Time	
Kriz Yönetim Merkezi:		
Crisis Management Center:		
Bildirimler:		
Notifications:		
İlave Destek:		
Additional Support:		

**TATBİKAT RAPORU / DRILL REPORT**

Kayıtlar Records:	
Tatbikatın Konumu (Alan, bina, işyeri vb.) : Location of Exercise (Area, building, workplace etc.):	
Tatbikatın Amacı : Purpose of Drill :	
Haberler / Medya News / Media	
Resmi Soruşturmalar Official Investigations	
Aile Desteği ve Psikolojik Danışmanlık Family Support and Psychological Counseling	
Olay Sonrası Stres Danışmanlığı Post Event Stress Counseling	
Tatbikat Sonrası Değerlendirme / Post-Exercise Evaluation	
Tatbikat esnasında DOĞRU yapılanlar : What has been done RIGHT during the exercise:	
Tatbikat esnasında YANLIŞ yapılanlar : What has been done WRONG during the exercise:	
Çıkarılan Sonuçlar : Conclusions:	
Emniyet Müdürü Safety Manager Adı-Soyadı: Name and Surname İmza: Signature	Kriz Merkezi Başkanı Crisis Management Center Chairman Adı-Soyadı: Name and Surname İmza: Signature


KRİZ YÖNETİM MERKEZİ - KONTROL LİSTESİ
CRISIS MANAGEMENT CENTER - CHECKLIST
KRİZ YÖNETİM MERKEZ (KYM) BAŞKANI - SORUMLU MÜDÜR
CRISIS MANAGEMENT CENTER (CMC) CHAIRMAN - ACCOUNTABLE MANAGER

Tarih / Date :

NO	GÖREV / DUTY	SAAT / HOUR	KOORDİNE / COORDINATE	NOTLAR / REMARKS
1	•KAAN AIR uçuş operayon kontrol merkezinden ilk bilgileri almak, •Getting the first information from the KAAAN AIR flight operation control center,			
2	•SHGM için İLK KAZA RAPORUNU hazırlar/hazırlatır, •Prepare / have it prepared, the PRIMARY ACCIDENT INFORMATION REPORT for DGCA,			
3	•Kriz Yönetim Merkezi üyelerini Kriz Merkezinde toplanmaya çağırır, •Invites the Crisis Management Center members to meet at the Crisis Center,			
4	•Olay yerine gidecek personel atamasını yapar, •Assign the personnel to go to the accident/occurrence area,			
5	•Kendisi yapamayacağı durumlarda basınla iletişim kuracak şirket sözcüsünü görevlendirmek, •Appoint a company spokesperson to communicate with the press in cases where he or she cannot,			
6	•İletişim için görevlendirilen personel ve avukatın basına bildireceği konuları birleştirerek hazırlamak, •Prepare the issues to be communicated to the press by the staff and lawyer assigned for communication,			
7	•İlgili resmi kurumların emrinde olmak. •To be at the disposal of relevant official institutions.			


KRİZ YÖNETİM MERKEZİ - KONTROL LİSTESİ
CRISIS MANAGEMENT CENTER - CHECKLIST
EMNİYET VE UYUMLULUK İZLEME MÜDÜRÜ
SAFETY AND COMPLIANCE MONITORING MANAGER

Tarih / Date :

NO	GÖREV / DUTY	SAAT / HOUR	KOORDİNE / COORDINATE	NOTLAR / REMARKS
1	•Yaşanan olay nedeniyle ortaya çıkan emniyet risk(ler)iyle alakalı olarak; şirketin EYS kayıtları ve emniyet veri taban(lar)ından eski olaylar ve risk değerlendirmeleri, azaltma ve kontrol (yerinde çeşitli risk kontrolleri) kapsamında elde edilen sonuçları hazırlamak, •Regarding the safety risk (s) arising due to the event experienced; Preparing the results obtained from the company's SMS records and safety database (s) within the scope of past events and risk assessments, mitigation and control (various on-site risk controls),			
2	•Önceki olaylar ve risk değerlendirmelerinden çıkarılan bu sonuçları; Sorumlu Müdür ve İnsan Kaynakları Müdürünün sorulacak her türlü soruya şirketin itibarının korunmasını destekleyecek cevaplar verebilmesi için sağlamak, •These results derived from previous events and risk assessments; Providing the Accountable Manager and Human Resources Manager to answer any questions that will support the protection of the company's reputation,			
3	•(Krizden sonra) EYS bilgilerini güncellemek, •(After the crisis) To update the SMS information,			

4	•İlgili resmi kurumların (SHGM, Mülki İdare, Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi, Arama Kurtarma birimleri vb.) emrinde olmak, iletişime aracılık etmek. •To be under the command of the relevant official institutions (DGCA, Public Administration, Transportation Safety Investigation Center, Search and Rescue units, etc.), to mediate communication.			


KRİZ YÖNETİM MERKEZİ - KONTROL LİSTESİ
CRISIS MANAGEMENT CENTER - CHECKLIST
UÇUŞ İŞLETME MÜDÜRÜ
FLIGHT OPERATIONS MANAGER

Tarih / Date :

NO	GÖREV / DUTY	SAAT / HOUR	KOORDİNE / COORDINATE	NOTLAR / REMARKS
1	•Kazayla ilgili faaliyetlerin doğası ve uçuşla ilgili tüm bilgileri bir araya getirmek, Uçuşla ilgili aşağıda yer alan tüm dokümanların bir listesini hazırlamak ve dokümanları otoritelerin talep/kullanımına hazır hale getirmek ve KYM'ye iletmek: - oHava durum raporu kopyaları, - oUçuş öncesi planlama dokümanlarının kopyası, - oAğırlık-Balans planlamasının kopyaları, - oYakıt planlaması ve yakıt ikmal fişinin kopyaları, - oYolcu Manifestosu ve detaylı yolcu bilgileri (biliniyorsa) kopyası. - oUçuşa katılmış olan mürettebata ait en azından aşağıda yer alan yönetsel dokümanların bir listesini hazırlamak : - oUçuş ve Görev Süreleri kayıtları, - oPilot Uçuş Kayıt Defteri (uygunsa), - oSaglık sertifikalarının kopyaları, - oUçuş Ekibi lisans kopyaları. •To bring together all the information about the nature of the accident-related activities and all the information about the flight, to prepare a list of all the documents below regarding the flight, to make the documents ready for the request / use of the authorities and to forward them to the CMC: - o Weather report copies, - o Copy of pre-flight planning documents, - o Copies of Mass-balance planning, - o Copies of fuel planning and refueling receipt, - o Copy of the Passenger Manifest and detailed passenger information (if known). - o Prepare a list of at least the following administrative documents of the crew who participated in the flight: - o Flight and Duty Times records, - o Pilot Flight Log (if applicable), - o Copies of medical certificates			

2	•Teknik / Bakım Müdürü ile koordineli olarak, kazaya karışmış olan hava aracının teknik dokümanlarını toplamak, •To collect the technical documents of the aircraft involved in the accident in coordination with the Technical / Maintenance Manager,			
3	•Kaza mahalli ile irtibata geçmek ve sürdürmek, •Contacting and maintaining the accident scene,			
4	•Eğer gerek duyulursa; soruşturmacılar, polis veya şirketin yetkili kişilerini kaza mahalline götürmek üzere ekip seçmek, brifing yapmak ve ihtiyaç halinde uçmak. •If needed; Investigators, police or company officials to select teams to take them to the scene of the accident, briefing them and fly when needed.			


KRİZ YÖNETİM MERKEZİ - KONTROL LİSTESİ
CRISIS MANAGEMENT CENTER - CHECKLIST
KAAN OCC - OPERASYON KONTROL MERKEZİ
KAAN OCC - OPERATION CONTROL CENTER

Tarih / Date :

NO	GÖREV / DUTY	SAAT / HOUR	KOORDİNE / COORDINATE	NOTLAR / REMARKS
1	•Kaza yeri ve detaylarını öğrenmek ve Kriz Yönetim Başkanına haber vermek, •To learn the accident location and details and to inform the Crisis Management Chairman,			
2	•İlgili uçuşla ilgili kayıtları toplamak ve Uçuş İşletme Müdürüne iletmek, •Collecting the relevant flight records and transmitting them to the Flight Operations Manager,			
3	•Kaza mahalline en yakın havalimanına bilgi vermek. •To provide information to the airport closest to the accident scene.			


KRİZ YÖNETİM MERKEZİ - KONTROL LİSTESİ
CRISIS MANAGEMENT CENTER - CHECKLIST
TEKNİK (UÇUŞA ELVERİŞLİLİK) - BAKIM MÜDÜRÜ
TECHNIC (CONTINUING AIRWORTHINESS) - MAINTENANCE MANAGER

Tarih / Date :

NO	GÖREV / DUTY	SAAT / HOUR	KOORDİNE / COORDINATE	NOTLAR / REMARKS
1	•Kriz Yönetim Merkez Başkanı talimatıyla, kaza bölgesine gidecek temsilci bakım personel(ler)ini belirler ve gönderir, •With the direction of the Chairman of the Crisis Management Center, the representative who will go to the accident area determines and sends the maintenance personnel (s),			
2	•Kazaya karışan hava aracının bakımıyla ilgili yönetsel dokümanlar ve hava aracı ve aşağıdaki sistemleri üzerinde icra edilen bakım kayıtlarının bir listesini yapmak (Uçuşa Verme Belgesi, Uçuşa Elverişlilik Sertifikası, U/E Gözden Geçirme Sertifikası, Ekipman Logu, vb.): •Gövde, •Motor(lar), •Ana Rotor Dişli Kutusu, •Rotor ve Rotor Başlığı, •Kuyruk Rotoru. Ve bu dokümanları soruşturma otoritesinin kullanımına hazır hale getirmek, •To make a list of administrative documents related to the maintenance of the aircraft involved in the accident and the maintenance records performed on the aircraft and the following systems (Certificate of Release to Service, Airworthiness Certificate, C/A Review Certificate, Equipment Log, etc.): • Airframe, • Engine (s), • Main Rotor Gear Box, • Rotor and Rotor Head, • Tail Rotor. And to make these documents ready for the use of the investigation authority,			

3	oBakım personeli ile ilgili aşağıda yer alan bilgiler için bir liste hazırlamak ve onları soruşturma otoritesinin kullanımına hazır hale getirmek: - oLisansların kopyaları, - oEğitim kayıtları. o Prepare a list of the following information about maintenance staff and make them available to the investigating authority: - oCopies of licenses, - oTraining records.			
4	•Kriz Yönetim Merkezi üyelerine teknik destek sağlamak, •Providing technical support to Crisis Management Center members,			
5	•Soruşturma otoritelerine talep edildiği takdirde, teknik uzmanlık desteği sağlamak, •Providing technical expertise to the investigation authorities, if requested,			
6	•Soruşturmada görevli otoritelerce talep edilmesi halinde; kaza yerinin korunması ve enkaz kurtarma (gövde, motor(lar) ve diğer ekipmalar) organizasyonuna katılmak. •If requested by the authorities in charge of the investigation; Participate in accident site protection and debris rescue (hull, engine (s) and other equipment) organization.			

**KRİZ YÖNETİM MERKEZİ - KONTROL LİSTESİ**
CRISIS MANAGEMENT CENTER - CHECKLIST**EĞİTİM MÜDÜRÜ**
CREW TRAINING MANAGER

Tarih / Date :

NO	GÖREV / DUTY	SAAT / HOUR	KOORDİNE / COORDINATE	NOTLAR / REMARKS
1	•Kazaya karışan mürettebatın şahsi eğitim kayıtlarını KYM'ye vermek üzere hazırlar. •Prepares the personal training records of the crew involved in the accident to be submitted to CMC.			


KRİZ YÖNETİM MERKEZİ - KONTROL LİSTESİ
CRISIS MANAGEMENT CENTER - CHECKLIST
YER İŞLETME VE GÜVENLİK MÜDÜRÜ
GROUND OPERATIONS AND SECURITY MANAGER

Tarih / Date :

NO	GÖREV / DUTY	SAAT / HOUR	KOORDİNE / COORDINATE	NOTLAR / REMARKS
1	•Kaza sonrası, tesisimize ulaşan yolcu yakınları ve/veya basın mensuplarını karşılar ve nezaret ederek uygun bir yerde beklemelerini sağlar, •Welcomes the relatives of passengers and / or press members who arrive at our facility after the accident and ensures that they wait at a suitable place by supervising them,			
2	•Şirket ve etrafındaki ofisler veya merkez tesislere erişimi sınırlamak, soruşturma otoritelerine tahsis edilen ofis bölümleri dahil olmak üzere, •Limiting access to the company and surrounding offices or central facilities, including office segments allocated to investigative authorities,			
3	•Şirkete giren/çıkan tüm personelin kimlik ve bagajlarının kontrol edildiğinden emin olmak, uygun olduğu takdirde, şirket dışı personele refakatçi sağlamak, •To ensure that the identity and baggage of all personnel entering / leaving the company are checked, and if appropriate, to provide companions to external personnel,			
4	•Diğer bölümlerin (hangar, apron vb.) de emniyete alındığını kontrol etmek, •Checking that other sections (hangar, apron, etc.) are also secured,			

5	•İhtiyaç halinde, soruşturma otoritelerinin kaza mahalline varışından önce, etrafta bir güvenlik koridoru oluşturmak. •If necessary, establish a safety corridor around, before the investigation authorities arrive at the scene of the accident.			


KRİZ YÖNETİM MERKEZİ - KONTROL LİSTESİ
CRISIS MANAGEMENT CENTER - CHECKLIST
İDARİ İŞLER VE HELİPORT MÜDÜRÜ
ADMINISTRATIVE CHIEF AND HELIPORT MANAGER

Tarih / Date :

NO	GÖREV / DUTY	SAAT / HOUR	KOORDİNE / COORDINATE	NOTLAR / REMARKS
1	- Eğer kaza yapan helikopter, heliportumuzdan kalkmış ve yakıt ikmali yapılmış ise; kaza soruşturma heyetine sunulmak üzere yakıt numunesini emniyete almak, - If the crashed helicopter took off from our heliport and refueled; to secure the fuel sample to be submitted to the accident investigation board,			
2	- Aşağıda yer alan ve ihtiyaç duyulabilecek tüm lojistik ihtiyaçlarını karşılamak ve Kriz Yönetim Merkezi, üst yönetim ve birim müdürleri ile birlikte hareket etmek: - oUlaştırma, - oKonaklama, - oİkram ve yiyecek, - oŞahsi korunma ekipmanları, - oÖzel ekipman (aydınlatma, kaldırma ekipmanları, köpüklü tip YSC vb.) - To meet all the logistic needs that may be required and to act together with the Crisis Management Center, senior management and unit managers: - o Transportation, - o Accommodation, - o Catering and food, - o Personal protective equipment, - o Special equipment (lighting, lifting equipment, foam type Fire Extinguisher etc.)			

3	• Mobil telefonlar. Uygun ölçekte haberleşme ekipmanını sağlamak ve muhafaza etmek: • TV and Video, • Bilgisayar/İnternet bağlantısı, • Yazıcı(lar), • Faks. • Mobile phones. To provide and maintain communication equipment at the appropriate scale: • TV and Video, • Computer / Internet connection, • Printer (s), • Fax.			

**KRİZ YÖNETİM MERKEZİ - KONTROL LİSTESİ**
CRISIS MANAGEMENT CENTER - CHECKLIST**MUHASEBE VE FİNANS MÜDÜRÜ**
ACCOUNTANT AND FINANCE MANAGER

Tarih / Date :

NO	GÖREV / DUTY	SAAT / HOUR	KOORDİNE / COORDINATE	NOTLAR / REMARKS
1	•Kaza bölgesinde görevlendirilen çalışanlara yeterli seviyede finansal destek sağlamak, •Providing adequate financial support to employees who are assigned in the accident area,			
2	•Mağdurlar ve yakınlarının acil ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla yeterli seviyede finansal destek sağlamak, •Providing adequate financial support to meet the urgent needs of victims and their relatives,			
3	•Kaza ile ilgili sorunların çözümü için ayrı bir hesap oluşturmak ve kaza ile ilgili beklenen maliyetlerle ilgili doğru tahminlerde bulunmak. •Creating a separate account for the solution of accident-related problems and making accurate estimates about expected costs related to the accident.			


KRİZ YÖNETİM MERKEZİ - KONTROL LİSTESİ
CRISIS MANAGEMENT CENTER - CHECKLIST
İNSAN KAYNAKLARI DEPARTMANI
HUMAN RESOURCE DEPARTMENT

Tarih / Date :

NO	GÖREV / DUTY	SAAT / HOUR	KOORDİNE / COORDINATE	NOTLAR / REMARKS
1	•Soruşturma hakkında tamamen önyargısız, sadece ilgili ve doğru bilgileri sağlayarak, şirket ve basın arasında bir köprü imkanı sunmak, •Providing a bridge between the company and the press by providing only relevant and accurate information about the investigation, completely without prejudice,			
2	•Durum ve alınacak tedbirler hakkında personele kısa bir brifing vermek, •To give a short briefing to the staff about the situation and the measures to be taken,			
3	•Kazadaki kayıpların listesinin oluşturulması için yardım etmek, •Helping the list of casualties in the accident,			
4	•Kazaya karışan şirket personeline ait İK dokümanlarının bir listesini derlemek ve bunları otoritelerin kullanımına hazır hale getirmek, •Compiling a list of HR documents belonging to the company personnel involved in the accident and making them available to the authorities,			

5	•Personelin duygusal travmalarıyla ilgili olarak şirket planını başlatmak ve ihtiyaç duyulursa profesyonel sağlıkçılar ve/veya görevlendirilmiş danışman personel ile irtibat kurmak, •Initiating the company plan regarding the emotional trauma of the personnel and contacting with professional healthcare professionals and / or assigned consultancy personnel if needed,			
6	•Mağdur ailelerine gönüllü destek vermek isteyen çalışanlarla irtibat kurmak, •To contact employees who want to voluntarily support the families of the victims,			
7	•Mağdur ailelerini almak için, şirket tesisleri içinde veya kaza yerine yakın bir bölgede uygun tesisin sağlandığından emin olmak, •Ensuring that appropriate facilities are provided within the company premises or in an area close to the accident site to receive victims' families,			
8	•Mağdurların ve yaralıların hangi hastanede olduklarını belirlemek ve gerektiğinde aileleri için ulaşım sağlamak. •To determine which hospital the victims and injured are in and to provide transportation for their families when necessary,			
9	•Mağdurların olay mahalline gelememiş yakınlarıyla temas kurmak. •To contact the relatives of the victims who could not come to the scene.			

**KRİZ YÖNETİM MERKEZİ - KONTROL LİSTESİ**
CRISIS MANAGEMENT CENTER - CHECKLIST**AVUKAT**
LAWYER

Tarih / Date :

NO	GÖREV / DUTY	SAAT / HOUR	KOORDİNE / COORDINATE	NOTLAR / REMARKS
1	•Üst Yönetimin veya İnsan Kaynakları Departmanının hazırlamış olduğu açıklamaları yayınlanmadan önce incelemek, •To review the statements prepared by the Senior Management or the Human Resources Department before they are published,			
2	•Kazaya uygun yasal bilgilerin paylaşılmasını sağlamak. •To ensure that legal information appropriate for the accident is shared.			

EK / APPENDIX - 6
Acil Durum İletişim Listeleri / Emergency Contact Lists

ACİL DURUM İLETİŞİM LİSTESİ / EMERGENCY CONTACT LIST				
SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ / TR DGCA				
Adı-Soyadı / Name Surname	Ünvanı / Title	Telefon / Cep Tlf / Faks Phone / Mobile / Fax	Mesai / On Duty	
			İç / Y	Dış / N
Prof. Dr. Kemal YÜKSEK	Genel Müdür / General Manager	0312 203 60 04 Fax: 0312 203 60 45	X	
Oguz ALDEMİR	Genel Müdür Yrd.V. / Asst. GM	0312 203 60 07 Mob: 0533 426 16 30 Fax: 0312 212 46 84	X	X
Feyzullah ÇINAR	Genel Müdür Yrd.V. / Asst. GM	0312 203 60 96 Fax: 0312 212 46 84	X	
Ayhan ERDOĞAN	OPS Daire Başkanı / Head of Dept. Flt. Ops.	0312 203 62 90 Mob: 0532 440 02 78 Fax: 0312 212 46 84	X	X
Çağlar ŞİŞMAN	Hava S/S Daire Başkan V. / Head of Dept. Air Navigation	0312 203 60 17 Fax: 0312 212 46 84	X	X
Fatih TUNCAR	Havaalanları Daire Başkan V. / Head of Dept. Airports	0312 203 61 58 Fax: 0312 215 81 30	X	X
Fatih TURAN	UE Daire Başkanı / Head of Dept. Airworthiness	0312 203 74 66 Mob: 0545 318 87 26 Fax: 0312 212 46 84	X	X
Mükremin KARA (Bşk) Altan Yaşar TEKİN (Sor.Pl't) Kâmil BEKAR (Tekns)	Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi / Transport Safety Investigation Center	0312 203 14 31 Mob: 0507 691 00 72 0312 203 10 00 / 3656 0532 253 46 98 0312 203 21 35 Mob: 0530 925 95 18 Fax: 0312 229 72 89 ulasimemniyeti@uab.gov.tr hava.ulasimemniyeti@uab.gov.tr	X	X
SHGM İstanbul Temsilciliği / TR DGCA İstanbul Branch Necdet Uğur ÖZKAN		0212 891 75 01	Mob: 0532 771 60 33 Fax: 0312 891 75 00	
DHMI – FIC (24 Saat / Hr) (AFS: LTACYCYX)		0312 827 10 48	Fax: 0312 827 10 51	
Santral / Operator: 0312 203 6000 Fax: 0312 212 4684 / 0312 311 9911 Çağrı Merkezi / Call Center : 444 60 01				
Not: Çalışma Saatleri Dışında İşaretli ve Cep Telefonu olan SHGM yetkililerinden birine ulaşıncaya kadar aranacaktır. Note: When On Duty: N, please call mobile phones until you reach one of them.				
YENİ İSTANBUL HAVALİMANI DEVLET HAVA MEYDANLARI BAŞ MÜDÜRLÜĞÜ New İstanbul Airport STATE AIRPORT BRANCH MNG				
Santral / Operator	0212 891 91 91	Mülki İdare Amirliği / Asst. Governor	0212 891 78 02	
HANGAR ÇEVRESİ MÜLKİ İDARE / VICINITY GOVERNMENT OFFICE				
Sarıyer Kaymakamlığı / Asst. Governor	0212 223 01 55	Sarıyer İlçe Emn.Md. / Police	0212 323 36 36	
ACİL TELEFONLAR / EMERGENCY CALL				
İTFAİYE / FIRE	110	POLICE	155	

AMBULANCE	112	AFAD / S&R	0212 600 0 600
KAAN HVCL YÖNETİM TELEFONLARI / KAAN AIR MANAGEMENT PHONES			
M. Kemal SÜLER	Genel Müdür / Kriz Yön.Bşk.	Accountable Mng/ CMC	0 530 403 51 51
Kadir ERDOĞAN	Uyum.İzl.ve Emn.Md.	Comp.Mon.&Sft.Mng.	0 532 367 25 82
Ali Metin UZUN	Uçuş İşletme ve Eğt Müdürü	Flight Ops. Manager	0 505 408 49 61
—	ATO Eğt Müdürü	ATO HT	—
Ali ÖZÜĞÜR	Teknik (CA) / Bakım Müdürü	CAMO & 145 Mng.	0 530 540 42 03
Mithat TÜMER	İdari İşler ve Heliport Md.	Adm.Chief & Hlprt Mng.	0 534 599 69 27
Yeşim DURUTÜRK	Yer İşletme ve Güvenlik Md	GOM & Sec.Mng.	0 530 315 84 33
Furkan ARGON	OCC – Operasyon Kontrol Mrk.	Ops.Control Center	0 530 874 81 92
ETKİLEŞİMDE OLUNAN ŞİRKETLER İRTİBAT TELEFONLARI / OTHER ORGANIZATIN IN COORDINATION PHONES			
—			
Regnum / Carya Otelcilik	M. Akif SOYLU	Captain	0530 954 31 21
Zorlu Air HvcI.A.Ş.	Koray YAZICIOĞLU	Captain	0534 889 74 00
ORHAN OGSB	Yunus Emre TOPRAK	HSE Occupational Expert	0532 131 23 84
Universal TURKEY	Tuba OĞUZ	General Manager	0532 482 82 82
—			
—			

EK / APPENDIX - 7

Kriz Yönetim Merkezi Çağrı Listeleri / Crisis Management Center Call-out Lists

KRİZ YÖNETİM BAŞKANI VE ÜYELERİ / CMC & Subs				
GÖREV VE UNVAN / DUTY & TITLE		İLETİŞİM / MOB	YEDEK / DEPT.	İLETİŞİM/ MOB
M. Kemal SÜLER	Accountable Mng/ CMC	0530 403 51 51	Ummihan YILDIZ	0530 381 21 01
Kadir ERDOĞAN	Comp.Mon.& Sfty.Mng.	0532 367 25 82	Güray ÜNLÜ	0543 353 79 54
Ali Metin UZUN	Flt. Ops. & Trn.Mng.	0505 408 49 61	Yeşim DURUTÜRK	0533 087 57 36
Furkan ARGON	KAAN OCC	0530 874 81 92	Selim SENER	0530 874 81 92
—				
Yeşim DURUTÜRK	GOM & Sec.Mng.	0533 087 57 36	Mithat TÜMER	0534 599 69 27
Ali ÖZÜĞÜR	CAMO & 145 Mng.	0530 540 42 03	Gülbüz AÇIKGÖZ	0530 176 95 13
Mithat TÜMER	AdmChief & Heliport M.	0534 599 69 27	Yeşim DURUTÜRK	0530 232 83 70
Ayber AYKAÇ AHRAZOĞLU	HR Dept.Mng. / ANK	0536 236 31 14	Tansu HANCI	0530 990 61 00
Selin KALIÇ DİNÇ	Lawyer / IST	0532 445 31 77	Lawyer Office	0216 425 17 00

SÖNDÜRME EKİBİ / EXTINGUISHING TEAM			
Mithat TÜMER	Tüm Alanlar / All Areas	Ekip Başı / Crew Chief	0534 599 69 27
Mehmet ANAPAL	Hangar	Ekip Personeli / Crew	0534 334 00 00
Hüseyin GÜÇLÜ	Ofis	“ “	0553 288 72 80
Ersen ÖZDEMİR	Ofis	“ “	0533 324 90 63

KURTARMA EKİBİ / RESCUE TEAM			
Güray ÜNLÜ	Tüm Alanlar / All Areas	Ekip Başı / Crew Chief	0543 353 79 54
Tufan KARAKUŞ	Hangar	Ekip Personeli / Crew	0537 762 30 05
Ahmed Selim ŞENER	Ofis	“ “	0507 150 01 52

KORUMA EKİBİ / PROTECTION TEAM			
Yeşim DURUTÜRK	Tüm Alanlar / All Area	Ekip Başı (Koordinasyonla Görevli) / Crew Chief (In Charge of Coordination)	0533 087 57 36
Cevdet ALTEKİN	Ofis / Offices	Ekip Personeli (Koordinasyonla Görevli) / Crew (In Charge of Coordination)	0544 674 06 99
Cevat KARAGÜZEL	Tüm Alanlar / All Area	“ “	0532 427 28 62

İLK YARDIM EKİBİ / FIRST AID TEAM			
Elif SEZGİN	Tüm Alanlar / All Areas	Ekip Başı / Crew Chief	0538 394 71 29
Furkan ARGON	Ofis	Ekip Personeli / Crew	0541 268 22 21
Hüseyin GÜÇLÜ	Ofis	“ “	0553 288 72 80
Erkan AKYÜZ	Hangar	“ “	0535 878 14 15