

**T.C.
ORMAN GENEL MÜDÜRLÜĞÜ**



**ORMAN YANGINLARIYLA MÜCADELE KAPSAMINDA
YANGIN SÖNDÜRME HELİKOPTERİ
KİRALAMA HİZMET ALIM İŞİ-2
TEKNİK ŞARTNAME
(2025, 2026, 2027)**



**FOREST FIREFIGHTING
HELICOPTER RENTAL SERVICE PROCUREMENT-2
TECHNICAL SPECIFICATIONS DOCUMENT
(2025, 2026, 2027)**



Table of Content

ARTICLE 1- Purpose
ARTICLE 2- Scope
ARTICLE 3- Definitions
ARTICLE 4- Abbreviations
ARTICLE 5- Aircraft performance and conditions
ARTICLE 6- Aircraft categories, parts and requirements
ARTICLE 7- General principles
ARTICLE 8- Assignment principles
ARTICLE 9- Equipment and hardware requirements
ARTICLE 10- Personnel, training, protective equipment and insurance requirements
ARTICLE 11- Troubleshooting and maintenance activities
ARTICLE 12- Aircraft incident and accidents
ARTICLE 13- Logistic activities
ANNEXES

İçindekiler

MADDE 1- Amaç
MADDE 2- Kapsam
MADDE 3- Tanımlar
MADDE 4- Kısaltmalar
MADDE 5- Hava aracı performansı ve koşulları
MADDE 6- Hava aracı kategorileri, kısımları ve gereklilikleri
MADDE 7- Genel esaslar
MADDE 8- Görevlendirme esasları
MADDE 9- Teçhizat ve donanım gereklilikleri

MADDE 10- Personel, eğitim, koruyucu donanım ve sigorta gereklilikleri
MADDE 11- Arızacılık ve bakım faaliyetleri

MADDE 12- Hava aracı olayları ve kazaları
MADDE 13- Lojistik faaliyetler

EKLER

ARTICLE 1- PURPOSE

The purpose of this document is to provide aircraft equipped with the required performance and equipment and operated by safe and quality service providers for use in forest firefighting activities for 3 (three) years for the years 2025, 2026 and 2027.

ARTICLE 2- SCOPE

This technical specification covers air combat activities (extinguishing, personnel and material transport) against forest fires that may break out in Türkiye and the Turkish Republic of Northern Cyprus during the periods specified in the contract, and tasks with aircraft capabilities needed for reasons such as natural disasters and forestry activities. In addition, assignments for forest fires that will occur in other countries within the scope of humanitarian aid are also evaluated within this scope.

ARTICLE 3- DEFINITIONS

Task Team: Personnel, other than the flight crew, who are determined by the Administration and required to be on the aircraft in order to perform the duties within the scope of the contract,

Daytime: The period between the beginning of civil twilight and the end of evening twilight;

Endurance: The maximum time an aircraft can remain in the air with a full load of fuel, regardless of the payload performance it can carry,

Administration: General Directorate of Forestry,

Replacement Aircraft: Aircraft that are accepted in accordance with the contract procedures and principles to be kept ready in addition to the aircraft within the scope of the contract upon the request of the contractor, are not subject to fixed payment but are subject to entitlement based on the flight hour unit price if they fly, and are kept as a spare by the contractor,

Acceptance: The examination and approval process carried out by the Administration to determine the suitability of aircraft for their duties in accordance with the procedures and principles of the Agreement,

MADDE 1- AMAÇ

Bu dokümanın amacı, 2025, 2026 ve 2027 yılları için 3 (üç) yıl süreyle orman yangınlarıyla mücadele faaliyetlerinde kullanılmak üzere istenilen performansta ve teçhizatla donatılmış, emniyetli ve kaliteli hizmet sağlayıcılar tarafından işletilen hava araçlarını temin etmektir.

MADDE 2- KAPSAM

Bu teknik şartname, sözleşmede belirtilen dönemlerdeki Türkiye ve K.K.T.C.'de çıkabilecek orman ve ormana sirayet etme ihtimali bulunan yangınlarla havadan mücadele faaliyetleri (söndürme, personel ve malzeme nakli) ile doğal afet ve ormancılık faaliyetleri gibi sebeplerle ihtiyaç duyulan hava araçları kabiliyetlerindeki görevlerin yapılmasını kapsamaktadır. Ayrıca insani yardım kapsamında diğer ülkelerde çıkacak orman yangınları için görevlendirmeler de bu kapsam içerisinde değerlendirilir.

MADDE 3- TANIMLAR

Görev Ekibi: Sözleşme kapsamındaki görevlerin yerine getirilmesi amacıyla, İdare tarafından belirlenen ve uçuş ekibi haricinde hava aracında bulunması gerekli olan personeli,

Gündüz: Sivil alacakaranlık başlangıcı ile akşam alacakaranlık sonu arasındaki periyodu,

Havada Kalış: Hava aracının taşıyabileceği faydalı yük performansından bağımsız olarak tam dolu yakıtla havada kalabileceği azami süreyi,

İdare: Orman Genel Müdürlüğünü,

İkame Hava Aracı: Yüklenicinin talebi doğrultusunda sözleşme kapsamındaki hava araçlarına ilave olarak hazır bekletilmek üzere sözleşme usul ve esaslarına göre kabulü yapılmış sabit ödemeye tabi olmayan ancak uçuş yapması halinde uçuş saat birim fiyatı üzerinden hak edişe tabi olan yüklenici tarafından yedek olarak bekletilen hava aracını,

Kabul: Hava araçlarının, Sözleşme usul ve esaslarına göre göreve uygunluğunun tespiti amacıyla, İdare tarafından yapılan inceleme ve onay sürecini,



Operational Main Deployment Locations: The points where the aircraft are planned to be deployed continuously by the Administration throughout the contract period,

Operational Temporary Deployment Locations: The points where the aircraft are temporarily deployed outside the Operational Main Deployment location within the scope of the measures to be taken by the Administration,

Water Carrying Capacity (physical limit): Physical capacity of water transport systems, independent of aircraft performance,

Water Carrying Capacity (performance limit): The useful load between the Maximum Take-Off Weight (MTOW) and Operational Weight calculated according to the Hover out of ground effect (HOGE) card in the documents approved under the conditions specified in Article 5.2.,

Flight Crew: Minimum crew required to fly the aircraft as specified in the AOC,

Flight Time (Helicopter): The time elapsed between the moment the helicopter leaves the ground for initial takeoff and engine shutdown moment for final landing, (expressed in hours and decimals),

Flight Time (Airplane): The time elapsed between the moment the airplane first starts moving for taxi and engine shutdown moment (expressed in hours and decimals),

Fuel Load: Amount of fuel required for the mission,

Local Bidder: Bidders whose aircraft are approved by the SHGM and have Turkish tail registrations. It is essential for Local Bidders to form flight crews from local pilots; however, in cases where the assignment of a foreign pilot to the flight crew is mandatory due to licensing and type authorization, temporary permission may be granted by the Administration for the inclusion of one (1) foreign pilot in the flight crew.

Passenger: Personnel on the aircraft other than the Flight and Task Team,

For matters not defined in Article 3, the definitions in the Public Procurement Law No. 4734 and the Public Procurement Contracts Law No. 4735 and the

Operasyonel Ana Konuş Yerleri: Hava araçlarının, İdare tarafından sözleşme süresi boyunca sürekli olarak konuşlandırılması planlanan noktaları,

Operasyonel Geçici Konuş Yerleri: Hava araçlarının, İdare tarafından alınacak tedbirler kapsamında operasyonel ana konuş yeri dışında geçici olarak konuşlandırıldığı noktaları,

Su Taşıma Kapasitesi (fiziksel limit): Hava aracının performansından bağımsız olarak su taşıma sistemlerinin fiziksel kapasitesini,

Su Taşıma Kapasitesi (performans limit): Hava araçlarının Madde 5.2.'de belirtilen koşullarda onaylanmış dokümanlarındaki Yer Tesiri Dışında Havır Performans (Hover - HOGE) kartına göre hesaplanmış Azami Kalkış Ağırlığı (MTOW) ile Operasyonel Ağırlığı arasındaki faydalı yükü,

Uçuş Ekibi: Hava aracının uçurulması için AOC'de belirtilen asgari mürettebatı,

Uçuş Süresi (Helikopter): Helikopterin ilk kalkış için yerden kesildiği an ile son inişte motor susturmak için gücün kapatıldığı an arasında geçen ve ondalık cinsinden ifade edilen süreyi,

Uçuş Süresi (Uçak): Uçağın taksi için ilk harekete başladığı an ile motor susturmak için gücün kapatıldığı an arasında geçen ve ondalık cinsinden ifade edilen süreyi,

Yakıt Yüğü: Görev için gerekli olan yakıt miktarını,

Yerli İstekli: Teklif ettiği hava araçlarına ait AOC belgesi SHGM tarafından onaylanmış olan ve hava araçlarının kuyruk tescilleri Türk olan İsteklileri. Yerli İsteklilerce uçuş ekiplerinin yerli pilotlardan oluşturulması esastır ancak lisans ve tip yetkisi sebebiyle uçuş ekibinde yabancı pilotun görevlendirilmesinin zorunlu olduğu durumlarda İdare'nin onayı ile uçuş ekibinde 1 (bir) yabancı pilotun yer almasına geçici olarak müsaade edilebilir.

Yolcu: Uçuş ve görev ekibi haricinde hava aracında bulunan personeli,

Madde 3'de tanımlanmayan hususlar için, 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu ve 4735 sayılı Kamu İhale Sözleşmeleri Kanunu ile Genel Şartname ve



General Specifications and other documents constituting the tender document are valid.

ihale dokümanını oluşturan diğer belgelerde yer alan tanımlar geçerlidir.

ARTICLE 4- ABBREVIATIONS

AOC: Air Operator Certificate
ATC: Air Traffic Controller
EASA: European Union Aviation Safety Agency
FAA: US Federal Aviation Administration
ICAO: International Civil Aviation Organization
ISA: International Standard Atmosphere
OBM: Regional Directorate of Forestry
OGM: General Directorate of Forestry
ORBİS: Forest Information System
PPL: Private Pilot License
SHGM: Directorate General of Civil Aviation
TCCA: Transport Canada Civil Aviation

MADDE 4- KISALTMALAR

AOC: Havacılık İşletme Ruhsatı (Sertifikası)
ATC: Hava Trafik Kontrolörü
EASA: Avrupa Havacılık Güvenlik Ajansı
FAA: ABD Federal Havacılık Dairesi
ICAO: Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
ISA: Uluslararası Standart Atmosfer
OBM: Orman Bölge Müdürlüğü
OGM: Orman Genel Müdürlüğü
ORBİS: Orman Bilgi Sistemi
PPL: Hususi Pilot Lisansı
SHGM: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
TCCA: Kanada Sivil Havacılık Ajansı

ARTICLE 5 – AIRCRAFT PERFORMANCE AND CONDITIONS

5.1. In the calculation of the payload, the performance and limits of the aircraft in the approved documents will be taken as basis and the wind will be assumed to be zero.

5.2. The following conditions will be taken into account when calculating performance-based water carrying capacity:

- a) Pressure Altitude: 3.000 feet
- b) Temperature: 30 °C (celcius degress)
- c) Fuel Load: 2.5 hours
- ç) Flight Crew: Minimum 2 Pilot
- d) Task Team: 2 personnel (Observer Pilot, Administration Representative)
- e) Performance: Hover Performance Outside Ground Effect, Hover (HOGE)
- f) Weight: Each team member is 85 Kg.
- g) Fuel Flow: Operational Weight and on Cruise Power at 3,000 feet and 30 °C
- ğ) Basic Empty Weight: The value recorded in the maintenance records of the aircraft at the last weighing,

MADDE 5 –HAVA ARACI PERFORMANSI VE KOŞULLARI

5.1. Faydalı yük hesabında, hava aracının onaylanmış dokümanlardaki performans ve limitler esas alınacak ve rüzgâr sıfır varsayılacaktır.

5.2. Performansa dayalı su taşıma kapasitesi hesaplanırken aşağıdaki koşullar esas alınacaktır.

- a) Basınç İrtifası: 3.000 feet
- b) Sıcaklık: 30 °C (santigrat derece)
- c) Yakıt Yüğü: 2,5 saat
- ç) Uçuş ekibi: Asgari 2 Pilot
- d) Görev Ekibi: 2 personel (Observer Pilot, İdare Temsilcisi)
- e) Performans: Yer Tesiri Dışında Havır Performansı, Hover (HOGE)
- f) Ağırlık: Her bir ekip üyesi 85 Kg.
- g) Yakıt Akışı: 3.000 feet, 30 °C 'de Operasyonel Ağırlıkta ve Seyahat Rejiminde
- ğ) Boş Ağırlık: Hava aracının son tartımda bakım kayıtlarına işlenen değeri,

ARTICLE 6 –AIRCRAFT CATEGORIES, PARTS AND REQUIREMENTS

MADDE 6 –HAVA ARACI KATEGORİLERİ, KISIMLARI VE GEREKLİLİKLERİ



6.1. HELICOPTER

6.1.1. SECTION (I)

- a) Category: Medium
- b) Model and series: Kamov KA-32 helicopter and all its variants
- c) Certification: -
- ç) Production Date: -
- d) Motor: Turbine and multi-engine
- e) Performance Capacity: Internal and/or external payload capacity minimum 2.5 tons
- f) Physical Capacity: Internal and/or external physical capacity minimum 2.5 tons

6.2. RESERVED AIRPLANE

ARTICLE 7 – GENERAL PRINCIPLES

7.1. Administration may, if deemed necessary, temporarily or permanently change the Operational Main Deployment locations of aircraft to other deployment locations throughout Türkiye (including the Turkish Republic of Northern Cyprus).

7.2. No aircraft shall change or leave the Operational Main/Temporary Deployment location without the knowledge and permission of Administration.

7.3. Administration may change the aircraft duty period specified in the initial contract forward or forward by up to 15 days as a block without changing the duration of the work. In such cases, the request for a change will be informed to the Contractor in writing at least 15 days in advance. This Article requires mutual agreement.

7.4. If there is an ongoing fire on the last day of the aircraft's duty period, the Administration will be able to operate the aircraft until the day the fire ends. In such cases, Contract terms for the relevant days, including payments, will always be valid as applied in usual. Aircraft will not leave fire area without the Administration's permission and knowledge with reason that duty period has ended.

7.5. In addition to forest fire extinguishing duties, aircraft may be assigned to personnel and material transport duties in forestry activities and natural disasters occurring throughout the country.

7.6. In any flight mission carried out under the contract, personnel other than the crew and task team

6.1. HELİKOPTER

6.1.1. KISIM (I)

- a) Kategori: Orta
- b) Model ve seri: Kamov KA-32 helikopteri ve tüm varyantları
- c) Sertifikasyon: -
- ç) Üretim Yılı: -
- d) Motor: Türbinli ve çok motorlu
- e) Performans Kapasitesi: Dahili ve/veya harici faydalı yük kapasitesi asgari 2.5 ton
- f) Fiziki Kapasite: Dâhili ve/veya harici olarak fiziksel kapasite asgari 2.5 ton

6.2. UÇAK İÇİN AYRILMIŞTIR.

MADDE 7 – GENEL ESASLAR

7.1. İdare, gerek görülen durumlarda hava araçlarının operasyonel ana konuş yerlerini Türkiye genelindeki (K.K.T.C. dâhil) diğer konuş yerleri ile geçici veya kalıcı olarak değiştirebilecektir.

7.2. İdarenin bilgisi ve izni olmadan hiçbir hava aracı operasyonel ana/geçici konuş yerini değiştirmeyecek ve terk etmeyecektir.

7.3. İdare, ilk sözleşmede belirtilen hava aracı görev periyodunu işin süresini değiştirmeksizin, blok olarak 15 güne kadar öne veya ileriye kaydırabilecektir. Böyle durumlarda kaydırma talebi en az 15 gün öncesinden Yükleniciye yazılı olarak iletilecektir. Bu madde karşılıklı mutabakatı gerektirir.

7.4. Hava araçlarının görev periyodunun bittiği son gün devam eden bir yangın mevcut ise İdare o yangının bittiği güne kadar hava aracını çalıştırabilecektir. İdarenin izni ve bilgisi olmadan görev periyodu bitmesi gerekçesiyle yangın bölgesi terkedilmeyecektir. Böyle durumlarda, ödemeler de dahil olmak üzere ilgili günlere ait Sözleşme şartları geçerli olacaktır.

7.5. Hava araçları, orman yangını söndürme görevlerine ilave olarak ormancılık faaliyetlerindeki personel ve malzeme nakli görevleri ile ülke genelindeki meydana gelen doğal afetlerde görevlendirilebilecektir.

7.6. Sözleşme kapsamında yapılan hiçbir uçuş görevinde İdarenin bilgisi ve izni olmaksızın uçuş ve



will not be allowed on the aircraft without the knowledge and permission of the Administration.

ARTICLE 8 – ASSIGNMENT PRINCIPLES

8.1. Aircraft and flight crews will be on-duty in accordance with the contract procedures and conditions for all days (excluding the days off specified in the contract-terms) between the duty period for each year.

8.2. Daily on-duty period will be 14 hours for helicopters and 11 hours for airplanes unless otherwise specified by the Administration and daily duty time will start for helicopters 14 hours before and for airplanes 11 hours before sunset time at the Operational Main/Temporary Deployment location.

8.3. Task instructions to flight crews will be communicated by the Administration using one or more of the following methods. In case of disagreement, Administration's records will prevail.

- a) Voice call by phone or radio,
- b) In writing via the messaging system,
- c) Verbally via the Administration Representative,
- ç) Via e-mail and/or via the Administration's decision support software,

8.4. Aircraft must be off the ground for take-off within the time specified below of receiving the mission instruction. The time the mission instruction is given and the time the aircraft is off the ground will be recorded by the Administration representative. This period will be taken as 45 minutes for mission instructions given for a region outside the OBM (Regional Directorate of Forestry) borders and for forest fire purposes.

- a) Light Size Helicopter 7 minutes
- b) Medium Size Helicopter 12 minutes
- c) Heavy Size Helicopter 23 minutes
- ç) Light Size Amphibious Aircraft 15 minutes
- d) Medium/Heavy Size Amphibious Aircraft 20 minutes

8.5. Flight crews will comply with the following safety, efficiency and effectiveness requirements during flight operations.

8.5.1. Whenever the fire order is given to the crew, maximum effort will be made to provide the fastest and most effective initial attack. The first move to the fire location will be in the fastest way, water will be

görev ekibi haricinde personel hava aracına bindirilmeyecektir.

MADDE 8 – GÖREVLENDİRME ESASLARI

8.1. Hava araçları ve uçuş ekipleri görev başlangıç tarihinden itibaren görev bitiş tarihine kadar sözleşmede belirtilen izin günleri hariç olmak üzere her gün sözleşme usul ve esaslarına uygun olarak göreve hazır olacaklardır.

8.2. Günlük bekleme süresi İdare tarafından aksi belirtilmedikçe helikopterlerde 14 saat, uçaklarda 11 saat olacak ve günlük mesai operasyonel ana/geçici konuş yeri gün batım saatinden 14/11 saat öncesinde başlatılacaktır.

8.3. Uçuş ekiplerine görev talimatları İdare tarafından aşağıdaki yöntemlerden bir veya birkaçını kullanılarak iletilecektir. Uyuşmazlık durumunda İdarenin kayıtları esas alınacaktır.

- a) Telefon veya telsiz ile sesli arama,
- b) Mesajlaşma sistemi üzerinden yazılı olarak,
- c) İdare Temsilcisi vasıtasıyla sözlü olarak,
- ç) Elektronik posta ve/veya İdarenin karar destek yazılımları vasıtasıyla,

8.4. Hava araçları, görev talimatının alınmasını müteakip aşağıda belirtilen süre içerisinde kalkış yapmak için yerden kesilmek zorundadır. Görev talimatının verildiği süre ile hava aracının yerden kesildiği süre İdare temsilcisi tarafından kayıt altına alınacaktır. Bu süre OBM sınırları dışında bir bölge için yapılan ve orman yangını maksadıyla verilen görev talimatlarında 45 dakika olarak alınacaktır.

- a) Hafif Sınıf Helikopter 7 dakika
- b) Orta Sınıf Helikopter 12 dakika
- c) Ağır Sınıf Helikopter 23 dakika
- ç) Hafif Amfibi Uçak 15 dakika
- d) Orta/Ağır Amfibi Uçak 20 dakika

8.5. Uçuş ekipleri uçuş operasyonları esnasında aşağıdaki emniyet, verimlilik ve etkinlik hususlarına azami riayet edecektir.

8.5.1. Yeni başlayan yangınlarda en hızlı ve etkili şekilde ilk müdahalenin yapılması için azami çaba sarf edilecektir. Yangın noktasına çok hızlı intikal edilecek, en yakın uygun noktadan suyun alınması



scooped from the nearest suitable point and will be dropped to the fire point as requested by the Administration without delay.

8.5.2. In case of extended fires, flights will be carried out in coordination with other aircraft in the fire area, if requested by the Administration, scoop and drop patterns will be formed as a ring in coordination with other aircrafts, and maneuvers will be executed without disrupting the safety and order of the ring pattern form.

8.5.3. Traffic reporting in fire area (scooping water, passage entry, water drop and exit reports, etc.) will be in clear, understandable and plain language. Unnecessary calls will be avoided.

8.5.4. In all fire operations, drop points and drop patterns will be as requested by the Administration. Misdrops and/or inefficient drops (too high or in the wrong direction) will be evaluated within the scope of inefficient drops in penalties.

8.5.5. In all fire operations, aircraft refueling will be done as soon as possible. Refueling shall be completed within 30 minutes (beginning from the moment that the fuel tanker starts to refueling). This period will be taken as 60 minutes from the moment the meal is delivered to the Flight Crew during meal breaks (only one time in a day).

8.5.6. In all fire operations, all aircrafts will leave fire zone with the knowledge and permission of the Administration. No aircraft and Flight Crew will leave the fire area without the permission and knowledge of the Administration.

ARTICLE 9 –EQUIPMENT AND HARDWARE REQUIREMENTS

9.1. Aircraft General Status

9.1.1. All equipment in the aircraft put into service will be maintained and in working order.

9.1.2. Aircraft body paint shall be clean and in good condition, free from peeling, faded and unpainted parts.

9.1.3. Signs and designs specified by the Administration shall be embroidered on the aircraft body.

ve gecikmeksizin yangın üzerine İdarenin istediği şekilde atılması sağlanacaktır.

8.5.2. Büyüyen yangınlarda yangın bölgesindeki diğer hava araçları ile uyum içerisinde çalışılacak, İdarenin talep etmesi halinde diğer hava araçları ile birlikte ring oluşturulacak, ringin emniyetini ve düzenini bozmayacak şekilde ve serilikte hareket edilecektir.

8.5.3. Tüm yangın operasyonlarında raporlar (su alma, pasaja giriş ve pasajdan çıkış raporları vs.) açık ve anlaşılabilir sade bir dille verilecektir. Gereksiz çağrılardan sakınılacaktır.

8.5.4. Tüm yangın operasyonlarında suyun atılacağı nokta ve bölgeler İdarenin istediği yere ve istediği şekilde yapılacaktır. İstenilen yere atılmayan ve/veya istenildiği şekilde etkili atılmayan (çok yüksek veya yanlış istikamet) atışlar verimli olmayan atışlar kapsamında değerlendirilecektir.

8.5.5. Tüm yangın operasyonlarında hava aracı yakıt ikmalleri en hızlı şekilde yapılacaktır. Yakıt tankerinin hava aracına ikmale başladığı andan itibaren 30 dakika içerisinde yakıt ikmali tamamlanacaktır. Bu süre günde 1 defayı geçmemek koşuluyla yemek molasının verildiği öğün saatlerinde yemeğin uçuş ekibine teslim edildiği andan itibaren 60 dakika olarak alınacaktır.

8.5.6. Tüm yangın operasyonlarında yangın bölgesinden ayrılışlar İdarenin bilgisi ve izni dahilinde olacaktır. Hiçbir hava aracı ve uçuş ekibi İdarenin izni ve bilgisi olmadan yangın bölgesinden ayrılmayacaktır.

MADDE 9 –TEÇHİZAT VE DONANIM GEREKLİLİKLERİ

9.1. Hava Aracı Genel Durumu

9.1.1. Hizmete sunulan hava araçlarında bulunan tüm teçhizatlar, bakımları yapılmış ve çalışır durumda olacaktır.

9.1.2. Hava aracı gövde boyaları temiz ve iyi durumda olacak, soyulmuş, rengi solmuş ve boyasız parçalar bulunmayacaktır.

9.1.3. Hava aracı gövdesi üzerinde İdare tarafından belirtilen işaret ve tasarımlar işlenmiş olacaktır.



9.2. Avionic Equipment Requirements

9.2.1. VHF-AM Radio

a) It shall operate in the frequency band range of 118,000-136,975 MHz and shall be adjustable in increments of not more than 25 KHz.

9.2.2. VHF-FM Radio

a) It shall operate in the VHF-FM radio 34-36 Mhz frequency band range and will be adjustable in 12.5 Khz increments.

b) If the radio integrated into the aircraft does not have this feature, these requirements can be met with an additional radio (portable); however, in such cases, the radio antenna must be capable of allowing communication at all stages of flight and should be integrated into the aircraft intercom system.

9.2.3. Internal Communication System (ICS)

a) The Internal Communication System will be integrated with all radio and speech systems on the aircraft. Internal and External Speech volume levels will be adjustable and will have a "Hot Mic." capability. The Hot Mic feature will be voice (VOX) or manual activation.

b) The Internal Communication System shall be available to all flight and Task Team members.

9.2.4. Navigation System

a) The aircraft will have a GPS with an external antenna, powered by the aircraft's electrical system, fixed to a location visible to all Flight Crew, including the Observer Pilot.

b) The GPS should be in the WGS-84 datum system, in DM format (degrees, minutes, seconds), and waypoints can be entered manually.

c) GPS navigation database will be up-to-date and will cover Turkish airspace.

9.2.5. Transponder:

a) The transponder will have Mode C capability, which sends altitude information in addition to the basic features.

9.2.6. ELT

a) It will be activated.

9.2.7. ADSB-OUT

a) Optional

9.2.8. Flight Tracking and Image Transmission (camera) System

a) The system will have a hybrid structure that can operate on GSM and satellite basis, and will be

9.2. Aviyonik Teçhizat Gereklilikleri

9.2.1. VHF-AM Telsiz

a) 118.000-136,975 MHz. Frekans bantları aralığında çalışacak ve 25 KHz'den fazla olmayan artışlarla ayarlanabilir olacaktır.

9.2.2. VHF-FM Telsiz

a) VHF-FM telsizi 34-36 Mhz. Frekans bantları aralığında çalışacak ve 12,5 Khz artışlarla ayarlanabilir özellikte olacaktır.

b) Hava aracına entegre telsiz bu özelliği taşııyorsa ilave bir telsiz (portatif) ile bu gereksinimler sağlanabilir ancak böyle durumlarda söz konusu telsiz anteni uçuşun tüm safhalarında görüşmeye izin verebilecek özellikte olmalı ve hava aracı iç konuşma sistemine entegre edilebilmelidir.

9.2.3. İç Konuşma Sistemi (ICS)

a) İç Konuşma Sistemi, hava aracındaki tüm telsiz ve konuşma sistemlerine entegre olacaktır. İç ve Dış Konuşma ses düzeyleri ayarlanabilecek, "Hot Mic." kabiliyetine sahip olacaktır. Hot Mic. özelliği sesle (VOX) veya manuel aktive edilebilecektir.

b) İç Konuşma Sistemi, uçuş ve görev ekibi üyelerinin tamamı için kullanılabilir olacaktır.

9.2.4. Seyrüsefer Sistemi

a) Hava aracında, harici anteni olan, gücünü hava aracının elektrik sisteminden alan Observer (Gözlemci) Pilot dâhil tüm uçuş ekibinin görebileceği yere sabitlenmiş GPS olacaktır.

b) GPS WGS-84 datum sisteminde, DM formatında (derece, dakika, saniye) olmalı ve manuel olarak waypointler girilebilir özellikte olacaktır.

c) GPS navigasyon database'i güncel ve Türkiye hava sahasını kapsıyor olacaktır.

9.2.5. Transponder:

a) Transponder temel özelliklerin yanında irtifa bilgisi gönderen Mode C kabiliyetli olacaktır.

9.2.6. ELT

a) Faal durumda olacaktır.

9.2.7. ADSB-OUT

a) Opsiyonel

9.2.8. Uçuş Takip ve Görüntü Aktarma (kamera) Sistemi

a) Sistem GSM ve uydu tabanlı olarak çalışabilen hibrit yapıda, uçuş takip verileri, telemetri verileri ile



capable of transferring flight tracking data, telemetry data and image data from the aircraft camera to the Administration's existing systems.

b) The camera system will be integrated into the systems used by the Administration and will have the DC-Y6C16WRX-12MP model or equivalent features used by the Administration in order to ensure technological standardization and will be fixed or portable integrated into the aircraft with all its accessories (DR-6308PM model or equivalent hard disk).

c) For image and data transfer, Ethernet/IP-based interfaces or software-defined communication protocols will be used, and the system will have data transmission system permissions and protocols.

9.3. Aircraft Telemetry System

9.3.1. The system will work integrated with Flight Tracking and Image Transfer systems.

9.3.2. The system will enable the following events of the fire extinguishing flight operation to be transferred to the Administration's existing systems.

- a) Aircraft on ground/air event data,
- b) Water scooping point (coordinate) event data
- c) Water drop point (coordinate, AGL height, speed) event data
- ç) Amount of water carried in kilograms event data. (optional, strongly recommended)

9.4. Water Carrying System

9.4.1. External bucket will have the physical capacity written in the Article 6.1.

9.4.2. The rope to be used in external basket systems will be synthetic ultra-high molecular weight polyethylene (UHMWPE) and the rope length shall be between 50 feet-150 feet.

9.4.3. The system will be able to show the amount of water taken in, carried and discharged to the Administration Representative during flight with integrated and/or modular calibrated measurement systems on the aircraft.

hava aracı kamerasındaki görüntü verilerini İdarenin mevcut sistemlerine aktarılmasına olanak sağlayan kabiliyette olacaktır.

b) Kamera, sistemi İdarenin kullandığı sistemlere entegre olabilen ve teknolojik olarak standardizasyonun sağlanması amacıyla İdare tarafından kullanılmakta olan DC-Y6C16WRX-12MP modeli veya dengi özelliklere sahip olacak ve tüm aksesuarları (DR-6308PM modeli veya dengi hard disk) ile birlikte hava araçlarına sabit veya portatif olarak entegre edilmiş olacaktır.

c) Görüntü ve veri aktarımı için Ethernet/IP tabanlı ara yüzler veya yazılım tanımlı iletişim protokolleri kullanılacak, sistem veri iletim sistemi izinlerine ve protokollerine sahip olacaktır.

9.3. Hava aracı Telemetri Sistemi

9.3.1. Sistem Uçuş Takip ve Görüntü Aktarma sistemlerine entegre çalışacaktır.

9.3.2. Sistem yangın söndürme uçuş operasyonuna ait aşağıdaki olayları (events) İdare'nin mevcut sistemlerine aktarılabilmesine olanak sağlayacaktır.

- a) Hava aracı yerde/havada olay verisi,
- b) Su alma noktası (koordinat) olay verisi
- c) Su atma noktası (koordinat, AGL yükseklik, hız) olay verileri
- ç) Taşınan suyun kilogram cinsinden miktarı olay verisi (opsiyonel, kuvvetli tavsiye niteliğindedir)

9.4. Su Taşıma Sistemi

9.4.1. Harici sepetli su taşıma sistemleri 6.1. Maddede yazan fiziki kapasitede olacaktır.

9.4.2. Harici sepetli sistemlerde kullanılacak halat sentetik ultra yüksek moleküler ağırlıklı polietilen (UHMWPE) olacak ve halat uzunluğu 50 feet- 150 feet aralığında olacaktır.

9.4.3. Sistem alınan taşınan ve atılan su miktarını hava aracına entegre ve/veya modüler kalibre edilmiş ölçüm sistemleri ile İdare Temsilcisine uçuş esnasında gösterebilecektir.

ARTICLE 10 – PERSONNEL, TRAINING, PROTECTIVE EQUIPMENT AND INSURANCE REQUIREMENTS

10.1. Personnel

10.1.1. Flight crews will be experienced in forest firefighting operations.

MADDE 10 – PERSONEL, EĞİTİM, KORUYUCU DONANIM VE SİĞORTA GEREKLİLİKLERİ

10.1. Personel

10.1.1. Uçuş ekipleri orman yangınlarını söndürme konusunda tecrübeli olacaktır.



10.1.2. During the flight, at least 1 (one) Pilot will have minimum an ICAO Level 4 English proficiency level.

10.1.3. If there is no Turkish Pilot in the flight crew, a Turkish Observer Pilot with the following qualifications will take part in the mission crew.

- a) Must have at least a PPL license and the valid medical report required for the license.
- b) He/she shall not exceed the age of 65 during the term of contract.

10.2. Flight and Duty Time Limits

10.2.1. Flight Time Limits

a) Flight time limitations will be only advisory and will not be evaluated in penalties.

b) Flight hours will be calculated according to the time between the moment aircraft airborne and the moment the engine is shutdown at the end of the flight in the helicopter / the time between the moment they first start moving for taxi and the engine shutdown moment in the airplane and the Flight Time will be recorded in decimal hours (rounded to one decimal place). Flight times will be confirmed by the Administration Representative from the flight hour indicator on the aircraft.

c) Flight Crew Flight Time will not exceed 8 hours per day. In cases where there are flights made by the Administration for the sole purpose of aircraft relocation other than fire duty, this period will be 10 hours per day.

ç) Flight Time will not exceed 42 hours in 6 consecutive days. Pilots flying between 36-42 hours in 6 consecutive days will be rested the next day (1 day).

10.2.2. Duty Time Limits

a) The duty period of the flight crews working under the contract shall not exceed for helicopters 14 hours in helicopters and for airplanes 11 hours within a 24-hour period.

b) The transfer time between the deployment location and the accommodation location for

10.1.2. Uçuş esnasında en az 1 (bir) Pilot asgari ICAO Level 4 İngilizce seviye sınav notuna sahip olacaktır.

10.1.3. Uçuş ekibinde herhangi bir Pilotun Türk olmaması durumunda görev ekibi içerisinde aşağıdaki vasıfları taşıyan Türk Observer Pilot görev alacaktır.

- a) Asgari PPL lisansına ve lisans için gerekli olan sağlık raporuna sahip olacaktır.
- b) Her dönem için belirlenen görev süresi içerisinde 65 yaşını aşmayacaktır.

10.2. Uçuş ve Görev Süre Limitleri

10.2.1. Uçuş Süre Limitleri

a) Bu maddede geçen uçuş süre limitleri tavsiye anlamında olup cezai şarta tabi olmayacaktır. Uçuş emniyeti için her türlü tedbirin alınması hususu Yüklenici sorumluluğunda olacaktır.

b) Sözleşme kapsamında görev yapan uçuş ekipleri uçuş saati hesaplamasında helikopterde; yerden kesildiği an ile uçuş sonunda motorun susturulduğu an arasında geçen süre, uçaklarda; taksi için ilk harekete başladığı an ile motor susturmak için gücün kapatıldığı an arasında geçen süre esas alınacak ve uçuş süresi ondalıklı saat cinsinden (ondalığı bir basamağa yuvarlanmış olarak) kayıt altına alınacaktır. Bu süreler hava aracında bulunan uçuş saat göstergesinden İdare Temsilcisi tarafından teyit edilecektir. Bu sürelerin tamamı aynı zamanda uçuş ekibi uçuş süresi kapsamında değerlendirilecektir.

c) Uçuş ekibi uçuş süresi günde 8 saati aşmayacaktır. İdare tarafından yangın görevi haricinde sadece hava aracı yer değişikliği maksatlı yapılan uçuşların da olması halinde bu süre günde 10 saat olacaktır.

ç) Uçuş süresi 6 ardışık günde 42 saati aşmayacaktır. 6 ardışık günde 36-42 saat arası uçan pilotlar ertesi gün (1 gün) dinlendirilecektir.

10.2.2. Görev Limitleri

a) Sözleşme kapsamında görev yapan uçuş ekipleri 24 saatlik periyod içerisinde görev süresi helikopterlerde 14 uçaklarda 11 saati aşmayacaktır.

b) Konuş yeri ile konaklama yeri arasında gidiş ve geliş için geçen transfer süresi her bir yön için azami 30 dakika görev süresinden sayılacaktır.



departure and arrival shall be counted as a maximum of 30 minutes for each direction.

c) No new duty shall be assigned to the pilots without giving them a 10-hour uninterrupted rest period.

ç) At the end of 14 consecutive duty days, the pilots shall be given 2 days of rest.

d) The flight times and ground waiting times shall be taken as basis in the calculation of the duty period.

e) The Contractor shall be responsible for keeping a reserve pilot ready in place of the pilots who cannot perform their duties due to rest.

f) In order to prevent the fire operation from being disrupted in the event of ongoing major fires, Administration is authorized to increase the duty period up to 2 hours and to reduce the rest period up to 2 hours.

g) In the 24-hour duty period, the time interval between 00:01 - 23:59 will be taken as basis.

10.3. Inappropriate Behavior

10.3.1. All personnel working on behalf of the Contractor at deployment locations will act with the awareness that they are working on behalf of the Administration and will show maximum compliance with the issues specified by the Administration Representative. Personnel who behave inappropriately during their term of duty will be replaced.

10.3.2. During the contract period, personnel with low performance, who cannot adapt, who violate flight safety rules, or who are unwilling will be replaced.

10.3.3. Legal action will be taken against personnel who forge flight and maintenance records and contract documents, resort to fraud or make false statements, and their resignation will be ensured.

10.3.4. Inappropriate personnel reported in writing by the Administration will be replaced within 24 hours.

10.3.5. It is forbidden to keep weapons and explosives in the deployment area. Personnel and necessary authorities who violate this will be subject to action in accordance with the Turkish Penal Code.

c) Pilotlara 10 saat kesintisiz dinlenme süresi verilmeden yeni görev verilmeyecektir.

ç) 14 ardışık görev günü sonunda, Pilotlara 2 gün dinlenme izni verilecektir.

d) Görev süresi hesabında yapılan uçuş süreleri ve yerde bekleme süreleri esas alınacaktır.

e) Dinlenme sebebiyle görev yapamayan Pilotların yerine yedek Pilotun hazır tutulması Yüklenici sorumluluğunda olacaktır. Pilot, görev süresi sebebiyle hava aracı görev yapamaz duruma gelmeyecektir.

f) Devam eden büyük yangınlarda yangın operasyonunun akamete uğramaması için İdare görev süresini 2 saate kadar artırmaya ve dinlenme süresini 2 saate kadar azaltmaya yetkilidir.

g) 24 saatlik görev süresinde 00:01-23:59 saat aralığı esas alınacaktır.

10.3. Uygunsuz Davranış

10.3.1. Konuş yerlerinde Yüklenici adına çalışan tüm personel, İdare adına görev yaptığı bilinciyle hareket edecek ve İdare Temsilci tarafından belirtilen hususlara azami riayet edecektir. Görev yaptığı süre boyunca uygunsuz davranışlarda bulunan personelin değiştirilmesi sağlanacaktır.

10.3.2. Sözleşme süresi boyunca performansı düşük olan, uyum sağlayamayan, uçuş emniyet kurallarını ihlal eden, isteksiz personelin değiştirilmesi sağlanacaktır.

10.3.3. Uçuş ve bakım kayıtları ile sözleşme belgelerinde sahtecilik yapan, hileye başvuran ve yanlış beyanda bulunan personel hakkında yasal işlem başlatılarak görevden ayrılması sağlanacaktır.

10.3.4. İdare tarafından yazılı olarak bildirilen uygunsuz personelin 24 saat içerisinde değiştirilmesi sağlanacaktır.

10.3.5. Konuş yerinde silah ve patlayıcı madde bulundurulması yasaktır. İhlal eden personel ve gerekli yetkililer hakkında Türk Ceza Kanunu'na göre işlem yapılacaktır.



10.4. Training

10.4.1. Pilots who are planned to participate in fire operations will participate in “Aerial Firefighting Standardization Training” through one of the methods (interactive or face-to-face) to be determined by the Administration.

10.4.2. It is essential that the training is successfully completed before the aircraft acceptance. If deemed necessary by the Administration, it can be completed after the start of the mission.

10.5. Personal Protective Equipment

10.5.1. Flight crews must use the following personal protective equipment during flight.

- a) Flying helmet
- b) Flying suit and apparatus (It will have the qualifications and institutional characteristics determined by the Administration)
- c) Surface flight vest for surface flight operations.

10.5.2. Maintenance teams must use the necessary personal protective equipment during maintenance.

10.5.3. The Contractor shall ensure that necessary occupational safety measures are taken in all activities and shall comply with them to the fullest extent.

10.6. Insurance

10.6.1. Aircraft hull, crew, passenger and third-party insurance will be taken out by the Contractor.

10.6.2. The Contractor shall obtain passenger insurance for the number of seats reported to The Directorate General of Civil Aviation (SHGM).

10.6.3. In case of damages to third parties caused by the Contractor's personnel, air and land vehicles, the parts of the damages exceeding the insurance will be covered by the Contractor, regardless of the insurance coverage and limits, and there will be no recourse to the Administration.

ARTICLE 11 – TROUBLESHOOTING AND MAINTENANCE ACTIVITIES

11.1. Maintenance

11.1.1. The Contractor shall be responsible for all maintenance activities of the aircraft.

11.1.2. A maximum of 2 (two) maintenance day shall be granted to the aircraft for each calendar month in

10.4. Eğitim

10.4.1. Yangın operasyonuna katılması planlanan Pilotlar, İdare tarafından belirlenecek yöntemlerin biriyle (interaktif veya yüz yüze) “Havadan Yangınla Mücadele Standardizasyon Eğitimine” katılım sağlayacaklardır.

10.4.2. Eğitimlerin hava aracı kabullerinden önce başarıyla tamamlanmış olması esastır. İdare'nin gerek görmesi halinde görev başlangıcından sonra da tamamlanabilir.

10.5. Kişisel Koruyucu Donanım

10.5.1. Uçuş ekipleri uçuş esnasında aşağıdaki kişisel koruyucu donanımı kullanmak zorundadır.

- a) Uçuş kaskı
- b) Uçuş tulumu ve aparatları (İdare tarafından belirlenen vasıfta ve kurumsal özellikte)

c) Su üstü uçuş operasyonlarında su üstü uçuş yeleği

10.5.2. Bakım ekipleri bakım esnasında gerekli olan kişisel koruyucu donanımı kullanmak zorundadır.

10.5.3. Yüklenici tüm faaliyetlerde gerekli iş güvenliği tedbirlerinin alınmasını sağlayacak ve azami riayet edecektir.

10.6. Sigorta

10.6.1. Hava aracına ait gövde, mürettebat, yolcu ve üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortaları Yüklenici tarafından yaptırılacaktır.

10.6.2. Yüklenici, SHGM' ye bildirilen koltuk sayısı kadar yolcu sigortası yaptıracaktır.

10.6.3. Yüklenici'ye ait personel, hava ve kara araçları tarafından üçüncü şahıslara verilecek zararlarda, sigorta kapsamına ve limitlerine bakılmaksızın, zararların sigortayı aşan kısımları Yüklenici tarafından karşılanacak ve İdare'ye rücu edilmeyecektir.

MADDE 11 – ARIZACILIK VE BAKIM FAALİYETLERİ

11.1. Bakım

11.1.1. Hava araçlarının tüm bakım faaliyetlerinden Yüklenici sorumlu olacaktır.

11.1.2. Planlı bakımlarının yapılabilmesi için hava araçlarına her takvim ayı için azami 2 gün ücretsiz izin hakkı verilecektir.



order to perform planned maintenance. These days will not be paid.

11.1.3. Maintenance days granted for a calendar month cannot be transferred to other months.

11.1.4. Maintenance days shall not be granted in May and October, which are the duty start and end dates (if the planned duty period in that month is 15 days or less).

11.1.5. If the maintenance activity is completed before the granted day period, the aircraft will be considered to have performed a flight duty on that day. A fixed payment unit fee will be paid for the maintenance days on which a flight duty is performed. That day will be counted as maintenance leave.

11.1.6. The maintenance plans of the aircraft shall be notified to the Administration at least 48 hours in advance and a maintenance leave record shall be created interactively via the Forest Information System (ORBİS).

11.1.7. The Administration may change the maintenance days period requested by the Contractor, provided that they remain within the limits specified in the technical publications of the aircraft.

11.1.8. The completion of the maintenance activity and the readiness of the aircraft for duty will be notified to the Administration and the maintenance permission record will be closed interactively through the Forest Information System (ORBİS).

11.2. Troubleshooting

11.2.1. Malfunctions and defects occurring in the aircraft systems or mission equipment that hinder the execution of a flight mission, outside of planned/unplanned maintenance activities, will be considered as faults.

11.2.2. In the event of a fault, the Contractor shall open a fault record on ORBİS containing the time information when the fault occurred. The fault repair period will commence at the time indicated in the fault record, and the Contractor will be given a 3-hour fault recovery time. For faults occurring during flight, this period will start from the moment the engine is shut down.

11.2.3. Upon completion of the fault recovery, the fault record will be closed through ORBİS.

11.1.3. Takvim ayı için verilen izin günleri diğer aylara devredilemeyecektir.

11.1.4. Görev başlangıç ve bitiş tarihleri olan Mayıs ve Ekim aylarında (o aydaki planlı görev süresinin 15 gün ve daha az olması durumunda) bakım izini verilmeyecektir.

11.1.5. Bakım faaliyetinin verilen izin hakkı süresinden önce tamamlanması halinde hava aracının o gün içerisinde uçuş görevi gerçekleştirmesi durumuna bakılacaktır. Uçuş görevi icra edilen bakım günleri için sabit ödeme birim bedeli ödenecektir. O gün bakım izninden sayılacaktır.

11.1.6. Hava aracının bakım planları en geç 48 saat öncesinde İdareye bildirilecek ve interaktif olarak ORBİS sistemi üzerinden bakım izin kaydı oluşturulacaktır.

11.1.7. İdare, Yüklenici tarafından talep edilen bakım izin tarihlerini hava aracının teknik yayınlarında belirtilen limitler dâhilinde kalması koşuluyla değiştirebilecektir.

11.1.8. Bakım faaliyetinin bitiş ve hava aracının göreve hazır oluşu İdareye bildirilecek ve interaktif olarak ORBİS sistemi üzerinden bakım izin kaydı kapatılacaktır.

11.2. Arızacılık

11.2.1. Planlı/plansız bakım faaliyetleri dışında uçuş görevinin yerine getirilmesine engel teşkil edecek, hava aracına ait sistemler ile görev teçhizatlarında meydana gelen aksaklık ve bozukluklar arıza olarak nitelendirilecektir.

11.2.2. Arıza olması durumunda Yüklenici ORBİS üzerinden arızanın oluştuğu zaman bilgisini içeren arıza kaydı açacaktır. Arıza onarım süresi arıza kaydında bildirilen zamanda başlayacak ve Yükleniciye 3 saatlik arıza onarım süresi verilecektir. Uçuş esnasında meydana gelen arızalarda bu süre motor susturulduğu andan itibaren başlatılacaktır.

11.2.3. Arıza onarımın tamamlanmasını müteakip arıza kaydı ORBİS üzerinden kapatılacaktır.



11.2.4. The Contractor shall not report misleading fault notifications to the Administration.

11.2.5. The Contractor will be entitled to a maximum of 2 (two) fault recovery attempts per day.

11.2.6. The Contractor will be responsible for the rapid recovery and rectification of faults and must maintain an adequate stock of spare parts to ensure there are no issues due to shortage in such situations.

11.3. Major Troubleshooting

11.3.1. The failure conditions defined below will be considered as major failures if approved by the Administration.

- a) Accident incident of aircrafts;
- b) The necessity of replacing major parts such as engines, transmissions, blades, propeller, etc.,
- c) Damage to aircraft in the event of an undeclared disaster.

11.4. Replacement Aircraft

11.4.1. The contractor may bring additional aircraft to be kept ready within the scope of the contract.

11.4.2. In order for the Replacement Aircraft to be used, it will be mandatory to be completion of acceptance procedures according to the contract procedures and principles.

11.4.3. The replacement aircrafts will be deployed in a place deemed appropriate by the Administration

11.4.4. The replacement aircrafts will be used in case of below situations.

- a) Instead of aircraft that are not covered by the fixed payment scope,
- b) Additional flight missions upon Administration's request

11.4.5. No fixed service fee will be paid for Replacement Aircraft, except in cases where it is used in place of the original aircraft which is outside the scope of the fixed payment.

11.4.6. For additional flights made upon the request of the Administration, progress payment will be made based on the flight hour unit price within the scope of the contract principles.

11.2.4. Yüklenici İdareyi yanıltıcı arıza bildiriminde bulunmayacaktır.

11.2.5. Yükleniciye arıza onarım süresi için günde azami 2 (iki) defa hak verilecektir.

11.2.6. Yüklenici, arızaların en hızlı şekilde onarım ve düzeltilmesinden sorumlu olacak, bu tür durumlarda yedek parça eksikliği yüzünden sorun yaşanmaması için yeteri kadar yedek parça stoku yapılacaktır.

11.3. Büyük Arızacılık

11.3.1. Aşağıda tanımlanmış olan arıza durumları İdare tarafından onaylanması halinde büyük arıza olarak kabul edilecektir.

- a) Hava araçlarının kaza kırırma uğraması,
- b) Motor, transmisyon, pal, pervane vb. büyük parçaların değişim zorunluluğu,
- c) Hava araçlarının ilan edilmemiş afet durumunda zarar görmesi.

11.4. İkame Hava Aracı

11.4.1. Yüklenici, sözleşme kapsamındaki hava araçlarına ilave olarak ülkemizde hazır bekletilmek üzere hava aracı getirebilecektir.

11.4.2. İkame hava aracının kullanılabilmesi için sözleşme usul ve esaslarına göre kabulünün yapılması zorunlu olacaktır.

11.4.3. İkame hava araçları İdarenin uygun göreceği yerde konuşlandırılacaktır.

11.4.4. İkame hava araçları aşağıdaki durumlarda kullanılabilir.

- a) Sabit ödeme kapsamı dışında kalan hava araçlarının yerine,
- b) İdarenin talebi doğrultusunda ilave uçuş görevlerinde,

11.4.5. Sabit ödeme kapsamı dışında kalan asıl hava aracının yerine kullanıldığı durumlar haricinde ikame hava aracına sabit hizmet bedeli ödenmeyecektir.

11.4.6. İdarenin talebi doğrultusunda gerçekleştirilen ilave uçuşlar sözleşme esasları kapsamında uçuş saat birim fiyatı üzerinden hak ediş ödemesi yapılacaktır.



ARTICLE 12 – AIRCRAFT INCIDENT AND ACCIDENTS

12.1. In case of an accident/serious incident related to domestic and foreign registered aircrafts that have been granted state aircraft status during the periodic operation within the scope of the contract; the Contractor shall be responsible for providing the Investigation Group with the information included in the Aircraft Accident/Serious Incident Investigation Memorandum of Understanding and its Annexes signed between the Transport Safety Investigation Center of the Ministry of Transport and Infrastructure (UEİM) and the General Directorate of Forestry of the Ministry of Agriculture and Forestry.

12.2. The Contractor shall be responsible for all matters and expenses, including rescue, that occur as a result of the aircraft incident/accident, outside the scope of third-party financial liability insurance.

12.3. The expenses of the examination, analysis and tests to be performed abroad by the Investigation Group after the accident/serious incident of the aircraft shall be covered by the Contractor upon request by the Transport Safety Investigation Center (UEİM).

12.4. The Contractor will be responsible for carrying out the necessary inspections during the periodic operation by the authority of the country where the aircraft is registered and the Air Operator Certificate (AOC) to which it is affiliated, filing the inspection result reports to be shown when requested, resolving the findings recorded in the inspection as soon as possible and reporting the result to the Administration in writing.

ARTICLE 13 – LOGISTIC ACTIVITIES

13.1. Deployment Place

13.1.1. At aircraft Operational Main Deployment locations, the following facilities will be provided by the Contractor.

- a) Waiting room for flight, mission and ground crews
- b) Resting room (for sleeping) for maximum 2 people with shower and toilet facilities
- c) Flight briefing and work room
- ç) Storage for spare parts and materials

MADDE 12 – HAVA ARACI OLAYLARI VE KAZALARI

12.1. Sözleşme kapsamında dönemsel operasyon süresince devlet hava aracı statüsüne alınan yerli ve yabancı tescilli hava araçları ile ilgili kaza/ciddi olay meydana gelmesi durumunda; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı (UEİM) ile Tarım ve Orman Bakanlığı Orman Genel Müdürlüğü Arasında imzalanan Hava Aracı Kaza/Ciddi Olay İnceleme Mutabakat Protokolü ve Eklerinde yer alan bilgilerin İnceleme Grubu'na sağlanmasından Yüklenici sorumlu olacaktır.

12.2. Hava aracı olay/kaza kırım sonucu meydana gelen üçüncü şahıs mali mesuliyet sigorta kapsamı dışındaki kurtarma dâhil tüm hususlar ile masraflardan Yüklenici sorumlu olacaktır.

12.3. Hava aracının kaza/ciddi olayı sonrası İnceleme Grubu tarafından yurtdışında yapılması gereken inceleme, analiz, testlere ait masrafları UEİM Başkanlığı tarafından talep edilmesi halinde Yüklenici tarafından karşılanacaktır.

12.4. Yüklenici, hava aracının tescili olduğu ülke otoritesi ve bağlı olduğu işletme ruhsatı sahibi (AOC) tarafından dönemsel operasyon süresince gerekli denetlemeler yapmasından, denetleme sonuç raporları istenildiğinde gösterilmek üzere dosyalanmasından, denetlemede yazılan bulguların en kısa sürede giderilmesinden ve sonucun yazı ile İdareye bildirilmesinden sorumlu olacaktır.

MADDE 13 – LOJİSTİK FAALİYETLER

13.1. Konuş Yeri

13.1.1. Hava aracı operasyonel ana konuş yerlerinde aşağıdaki tesisler Yüklenici tarafından sağlanacaktır.

- a) Uçuş, görev ve yer ekipleri için bekleme salonu
- b) İçerisinde duş alma ve tuvalet imkânı olan azami 2 kişilik dinleme odası
- c) Uçuş brifing ve çalışma odası
- ç) Yedek parça ve malzemeler için depo



13.1.2. All deployment area facilities will be air-conditioned, internet connection will be possible from every point, and there will be sufficient computers, printers, TVs and furniture.

13.2. Accommodation, Catering and Transfer

13.2.1. The crew's overnight accommodation, food and transfer during the duty period will be provided by the Contractor.

13.2.2. An arrangement will be made for one personnel to stay in an air-conditioned room for overnight accommodation and a minimum of 4-star or equivalent quality hotel will be selected. However, if there is no 4-star hotel at the aircraft deployment location (main or temporary), other accommodation options will be considered, with priority given to the highest star hotels.

13.2.3. 3 meals a day, morning, lunch and evening, will be provided for the crew.

13.2.4. Morning departure and evening return transfer services between the accommodation location and the deployment location will be provided by the Contractor.

13.3. Fuel Charge Service

13.3.1. Fuel required for aircraft will be covered by the Contractor.

13.3.2. Services for fuel and fuel charge (refueling personnel, fuel tankers, etc.) will be provided by the Contractor.

13.3.3. At all locations outside the airport, there will be one fuel supply tanker with a minimum capacity of 10 tons. Fuel tankers will be kept operational at all times and in appropriate condition at sunrise, and filled with at least 5,000 liters of fuel for the light/medium class category and 10,000 liters of fuel for the heavy class category.

13.3.4. It will be the Contractor's responsibility to take a fuel sample from the tanker before refueling and check whether the fuel is dirty or spoiled by visual inspection or, if necessary, by using a fuel test kit.

13.3.5. It will be known that the use of tankers that are found to be carrying dirty or spoiled fuel as a result of the checks made by the flight crew carries a great risk in terms of flight safety and will impose legal liabilities on the Contractor and the AOC.

13.1.2. Konuş yeri tesislerinin tamamı klimalı olacak, her noktadan internete bağlanılabilecek, yeteri kadar bilgisayar, yazıcı, TV ve mefruşat olacaktır.

13.2. Konaklama, İaşe ve Transfer

Görev periyodu mürettebatın gece konaklaması, iaşesi ve transferi Yüklenici tarafından sağlanacaktır.

13.2.1. Gece konaklaması için klimalı odada bir personel kalacak şekilde düzenleme yapılacak ve asgari 4 yıldızlı veya aynı kalitede otel seçilmesi esas olacaktır. Ancak hava aracı konuş yerinde (ana veya geçici) 4 yıldızlı otel bulunmadığı durumlarda en yüksek yıldızlı oteller öncelikli olmak üzere diğer konaklama seçenekleri de değerlendirmeye alınacaktır.

13.2.2. Mürettebat için sabah, öğle ve akşam olmak üzere 3 öğün günlük yemek hizmeti sağlanacaktır.

13.2.3. Konaklama yeri ile konuş yerinde arasında sabah gidiş ve akşam dönüş transfer hizmeti Yüklenici tarafından sağlanacaktır.

13.3. Yakıt İkmal Hizmeti

13.3.1. Hava araçları için gerekli olan Yakıt Yüklenici tarafından karşılanacaktır.

13.3.2. Yakıtın hava aracına ikmal için gerekli olan hizmetler (yakıt ikmal personeli, yakıt tankeri vb) Yüklenici tarafından sağlanacaktır.

13.3.3. Hava alanı dışındaki tüm konuş yerlerinde asgari 10 ton kapasiteli 1 adet yakıt ikmal tankeri mevcut olacaktır. Yakıt tankerleri her an faal ve gün doğumunda uygun evsafıta ve asgari hafif/orta sınıf kategorisi için 5.000 litre, ağır sınıf kategorisi için 10.000 litre yakıtla dolu olarak bulundurulacaktır.

13.3.4. Yakıt ikmal yapılmadan önce tankerden yakıt numunesi alarak gözle veya ihtiyaç halinde yakıt test kiti ile yakıtın kirli veya bozuk olup olmadığını kontrol etmek Yüklenicinin sorumluluğunda olacaktır.

13.3.5. Uçuş ekibi tarafından yapılan kontroller sonucunda kirli veya bozuk yakıt taşıdığı tespit edilen tankerlerin kullanılmasının uçuş emniyeti bakımından büyük risk taşıdığı ve Yüklenici' ye ve AOC' ye hukuki sorumluluklar yükleyeceği bilinecektir.



13.3.6. In order to ensure continuity in flight operations, fuel transfer between the Administration and the Contractor and between the Contractors will be permitted during the period when the fire continues. In such cases, offsetting will be carried out between both parties.

13.3.7. The Contractor will be responsible for supplying the aircraft with the fuel required for flight missions in accordance with the contract principles and international standards and taking the necessary occupational safety measures.

ANNEXES

Annex-1: AIRCRAFT WARNING AND PENALTY REPORT

Annex-2: FORM-17 FLIGHT TRACKING FORM

Annex-3: WEIGHT AND BALANCE FORM

Annex-4: MAINTENANCE FORM

13.3.6. Uçuş operasyonlarında sürekliliği sağlamak maksadıyla yangının devam ettiği süre içerisinde İdare ile Yüklenici ve Yüklenicilerin kendi arasında yakıt transferi yapılmasına izin verilecektir. Böyle durumlarda mahsuplaşma her iki taraf arasında gerçekleştirilecektir.

13.3.7. Uçuş görevleri için gerekli olan yakıtın hava araçlarına sözleşme esaslarına uluslararası standartlara uygun olarak ikmal edilmesinden ve gerekli iş güvenliği tedbirlerinin alınmasından Yüklenici sorumlu olacaktır.

EKLER

Ek-1: HAVA ARACI İHTAR VE CEZA TUTANAĞI

Ek-2: FORM-17 UÇUŞ TAKİP FORMU

Ek-3: AĞIRLIK BALANS FORMU

Ek-4: BAKIM FORMU

