



## 07.DKT / REV.ORJ SABİHA GÖKÇEN HAVALİMANI DÜŞÜK GÖRÜŞ KALKIŞ USULLERİ TALİMATI

ONAY TÜRÜ	AD SOYAD	UNVAN	TARİH	İMZA
HAZIRLAYAN	Mehmet ÇAY	OCC ŞEFİ		
GÖZDEN GEÇİREN	Tuğba BAYSAL KARGIN	KALİTE VE SMS ŞEFİ		
ONAYLAYAN	Erdal SAĞMAN	APRON YÖNETİM ŞEFİ		
ONAYLAYAN	Songül TAHMAZOĞLU	ELEKTRİK SİSTEMLERİ ŞEFİ		
ONAYLAYAN	Yusuf KÜÇÜK	ELEKTRONİK SİSTEMLERİ ŞEFİ		
ONAYLAYAN	Gülfem AKTUĞ	PROJE ve YAPIM İŞLERİ ŞEFİ		
ONAYLAYAN	Abdulkadir GÜNAY	KURTARMA VE YANGINLA MÜCADELE ŞEFİ		
ONAYLAYAN	Günay BİNGÖL	TEKNİK İŞLER MÜDÜRÜ VEKİLİ		
ONAYLAYAN	Günay BİNGÖL	İŞLETME MÜDÜRÜ		
ONAYLAYAN	Muhammed Vefa ARIKAN	EĞİTİM MÜDÜRÜ		

**NOT :**

Tüm dokümanların kontrollü ve yasal geçerliliği olan asıllarına Intranet Portalımızda yer alan Kalite sekmesinden ulaşabilirsiniz. Söz konusu alan dışındaki tüm basılı ve elektronik kopyalar kontrolsüz kopyadır.



## 07.DKT / REV.ORJ SABİHA GÖKÇEN HAVALİMANI DÜŞÜK GÖRÜŞ KALKIŞ USULLERİ TALİMATI

ONAY TÜRÜ	AD SOYAD	UNVAN	TARİH	İMZA
ONAYLAYAN	Bülent TOPDEMİR	MALİ İŞLER MÜDÜRÜ		
ONAYLAYAN	Hüseyin CEBECİ	SATINALMA MÜDÜRÜ		
ONAYLAYAN	Mustafa KARAKUŞ	GÜVENLİK MÜDÜRÜ		
ONAYLAYAN		NÖBETÇİ MEYDAN MÜDÜRÜ		
ONAYLAYAN	Müjde ÇELEBİ BULAMUR	KALİTE VE SMS MÜDÜRÜ		
ONAYLAYAN	Ömer Burçin AKSAKALLI	MÜŞAVİR AVUKAT		
ONAYLAYAN	İbrahim BEKLİYEN	DHİMİ SGHL HAVA SEYRÜSEFER MÜDÜRÜ		
ONAYLAYAN	Ahmet Ali CIDIK	GRUP BAŞKANI		
ONAYLAYAN	Hüseyin SAĞLAM	GENEL MÜDÜR		

**NOT :**

Tüm dokümanların kontrollü ve yasal geçerliliği olan asıllarına Intranet Portalımızda yer alan Kalite sekmesinden ulaşabilirsiniz. Söz konusu alan dışındaki tüm basılı ve elektronik kopyalar kontrolsüz kopyadır.

**İÇİNDEKİLER**

	<b>Sayfa No</b>
<b>ONAY SAYFASI</b>	1
<b>İÇİNDEKİLER</b>	3
<b>1. AMAÇ</b>	4
<b>2. KAPSAM</b>	4
<b>3. TANIMLAR VE KISALTMALAR</b>	4
<b>4. GÖREV VE SORUMLULUKLAR</b>	5
<b>5. REFERANSLAR</b>	5
<b>6. UYGULAMA YÖNTEMLERİ</b>	5
6.1 GENEL ESASLAR	5
6.2 HAZIRLIK SAFHASI	6
6.3 UYGULAMA SAFHASI	7
6.4 BİTİŞ SAFHASI	9
<b>7. EKLER</b>	10
EK-1 AIP TURKEY, ENR-1.5-9 BÖLÜM DÜŞÜK GÖRÜŞ (LVO) VE DÜŞÜK GÖRÜŞ KALKIŞ OPERASYONLARI (LVTO)	10
EK-2 APRON-1 MERKEZ HATTI VE ARAÇ YOLLARI KROKİSİ	11
<b>8. DEĞİŞİKLİK TABLOSU</b>	12

### 1. AMAÇ

a. Bu Talimatın amacı: Sabiha Gökçen Havalimanı'nda düşük görüş şartlarında, 24 pistinden Düşük Görüş Kalkış Operasyonlarının tanımlanmasıdır.

### 2. KAPSAM

a. Bu Talimat Sabiha Gökçen Havalimanı'nda RVR değerinin 800 metre ile 125 metre arasında olduğu şartlarda uygulanacak Düşük Görüş Kalkış Operasyonlarının hazırlık, uygulama ve bitiş usullerini kapsar.

b. Bu Talimat Sabiha Gökçen Havalimanı'nda faaliyet gösteren tüm kurum ve kuruluşları kapsar.

c. Bu Talimat yayınladığı tarihten itibaren yürürlüğe girer ve aksi yayınlanıncaya kadar yürürlükte kalır.

### 3. TANIMLAR VE KISALTMALAR

a. **Pist Görüş Mesafesi (Runway Visual Range- RVR):** Pist işaretleri, pist kenar ışıkları veya pist merkez hattını belirleyen ışıkların pist merkez hattı üzerinde bulunan bir pilot tarafından görülme mesafesidir.

b. **ILS Kritik Sahası (ILS Critical Area):** Localizer ve Glide Path antenlerinden yayınlanan sinyallerin engellenerek veya yansıtılarak bozulmaması için, bu antenlerin önünde kalan, kara veya hava araçları ile yayaların girmesine kesinlikle müsaade edilmeyen, sınırları belirlenmiş ve koruma altına alınmış sahalardır.

c. **ILS Hassas Sahası (ILS Sensitive Area):** Kritik sahanın ötesinde de devam eden ancak, kara veya hava araçları ile yayaların hareketlerine kontrollü olarak izin verilen, sınırları belirlenmiş ve koruma altına alınmış sahalardır.

d. **Görüş (Visibility):** Havacılık amaçlı olarak görüş, aşağıdaki mesafelerden daha büyük olanıdır:

1. Aydınlik bir ortamda yere yakın bulunan uygun boyutlardaki siyah bir objenin, görülebileceği/tanınabileceği en uzak mesafedir.

2. Karanlık bir ortamda 1.000 (bin) kandela (candelas) şiddetindeki bir ışığın, görülebileceği/tanınabileceği en uzak mesafedir.

e. **Hava Trafik Kontrol Kulesi (Air Traffic Control Tower- ATC):** Sabiha Gökçen Havalimanı DHMİ Hava Seyrüsefer Müdürlüğü

f. **Harekât Sahası (Movement Area):** Bir havaalanının, manevra alanından ve aprondan/apronlardan oluşan, hava araçlarının kalkışı, inişi ve taksi yapması için kullanılacak bölümdür

g. **Manevra Sahası (Manoeuvring area):** Manevra alanı: Havaalanının, apronlar hariç olmak üzere, hava araçların kalkışı, inişi ve taksi yapması için kullanılacak bölümdür.

h. **Şerit Saha:** Hava araçlarının hareket alanı sınırlarındaki hava seyrüseferi için gerekli olan düşük kütleli ve kırılabilir şekilde monte edilmiş bir mânia dışında herhangi bir sabit mânianın ihlal etmediği, bu yüzeylerle sınırlandırılan bölümdür.

i. **Otomatik Terminal Bilgi Hizmeti (Automatic Terminal Information Service-ATIS):** Havaalanlarında 24 saat boyunca iniş ya da kalkış uçaklarına sağlanan güncel ve rutin bilgi hizmetidir.

j. **Otomatik Hava Gözlem Sistemi (Automatic Weather Observing System- AWOS):** Havacılık sektörünün ihtiyaç duyduğu meteorolojik desteğin sağlanması amacıyla, meteorolojik parametrelerin (sıcaklık, basınç, rüzgâr, görüş mesafesi vb.) otomatik olarak ölçülmesini sağlayan sistemdir.

k. **Teker Koyma Sahası (Touch Down Zone- TDZ):** İniş yapan uçakların, pist ile ilk temas ettikleri eşğin ilerisindeki pistin bölümüdür.

l. **Düşük Görüş Şartları (Low Visibility Conditions):** Havaalanı kontrol kulesinden, manevra sahasının tamamen ya da kısmen takip edilemediği meteorolojik koşullardır.

m. **Düşük Görüş Kalkış Operasyonları (Low Visibility Take-Off Operations- LVTO):** Düşük Görüş Kalkış Operasyonları RVR değeri 400 metre altına düştüğünde kalkışlar için uygulanan operasyonlardır.

**n. Geliştirilmiş Yüzey Hareketleri Rehber ve Kontrol Sistemi (Advanced Surface Movement Guidance and Control System- A-SMGCS):** Meydan manevra ve harekât sahasındaki uçak ve araçların yüzey hareketlerinin bir ekran üzerinde takip edilmesini sağlar.

**o. Apron Merkez Hattı:** Uçak park sahaları arkasından geçen taksiyoludur.

**p. RVR Değerleri:** Pist başı noktası, pist orta noktası ve pist sonunda ölçülen yatay görüş mesafesidir.

#### 4. GÖREV VE SORUMLULUKLAR

**a.** Bu Talimatın hazırlanmasından, takibinden OCC Şefliği ve içeriği hakkında tüm personelin bilgilendirilmesinden ilgili kurum ve birim yetkilileri sorumludur.

**b.** Bu Talimatın yayımlanarak yürürlüğe girmesinden Kalite ve SMS Müdürlüğü sorumludur.

**c.** Bu Talimat OCC Şefliği tarafından hazırlanmış olup, ilgili kurum ve birim yöneticileri, Grup Başkanı ve Genel Müdür tarafından onaylanmıştır.

**d.** a, b ve c fıkrasında adı geçen yetkililer bu Talimatın uygulanmasından sorumludur.

#### 5. REFERANSLAR

**a.** ICAO Annex-11, Air Traffic Services

**b.** ICAO Annex-14, Aerodrome Design and Operations

**c.** ICAO Doc 4444 – 7.12

**d.** SHGM, Havaalanı Emniyet Standartları Talimatı (SHT-HES)

**e.** AIP Turkey, ENR-1.5-9 Bölüm Düşük Görüş (LVO) ve Düşük Görüş Kalkış Operasyonları (LVTO)

**f.** SHGM'nin E-51859319-150.99-21318 sayılı yazısı,

**g.** SHT-OPS AMC1 SPA.LVO.100 Low Visibility Operations- LVTO OPERATIONS – AEROPLANES"

#### 6. UYGULAMA YÖNTEMLERİ

##### 6.1 GENEL ESASLAR

**a.** Sabiha Gökçen Havalimanı 06 ve 24 Pisti CAT I kategorisinde olup, bu kapsamda iniş operasyonları için ayrıca bir Düşük Görüş Operasyonu uygulanmaz.

**b.** Sabiha Gökçen Havalimanı'nda "Düşük Görüş Kalkış Operasyonları" yalnızca Apron-1'de bulunan uçaklar için 24 pistinden uygulanır.

**c.** Düşük görüş şartlarında kalkış operasyonları "Hazırlık Safhası", "Uygulama Safhası" ve "Bitiş Safhası" olmak üzere üç aşamadan oluşur.

**d.** Düşük görüş operasyonlarının her safhasında; hava aracı hareket sahalarında, bu sahaların şeritlerinde, şerit saha sınırı yakınlarında ve ILS kritik ve hassas sahalarında yapılan bakım, inşaat, otlar mücadelesi gibi tüm yaya ve araç hareketini gerektiren faaliyetler durdurulacak (NOTAM olsa dahi), bu faaliyetlerden sorumlu araç ve personel bu bölgelerden uzaklaşacaktır.

**e.** PAT sahada karla mücadele faaliyetlerinin devam ettiği durumlarda, LVTO uygulanmaz.

**f.** Nöbetçi Meydan Müdürü tarafından aksi belirtilmedikçe, LVTO safhalarında havalimanı içerisinde hava aracı park yeri değişikliği nedeni ile yapılan towing işlemleri durdurulacaktır.

**g.** LVTO uygulamaları, "AIP Turkey, ENR-1.5-9. Bölüm Düşük Görüş (LVO) ve Düşük Görüş Kalkış Operasyonları (LVTO)" da verilen havaalanı ekipmanları - RVR gerekliliklerine uygun şekilde hava taşıyıcılar sorumluluğunda uygulanacaktır.

**h.** İlgili tüm kurum ve birimler, düşük görüşte kalkış şartlarını etkileyen bilgileri ve gerekiyorsa ilişkili NOTAM taleplerini ivedilikle Nöbetçi Meydan Müdürü'ne aktararak NOTAM yayını sağlar.

**i.** Yayınlanan NOTAM'lar ve ATIS bilgileri veya ATC bildirimleri kapsamında LVTO' a ilişkin ihtiyaç duyulan ekipman gereklilikleri, RVR değerleri ve kalkış yapılıp yapılmayacağı hususları hava aracı pilotları sorumluluğundadır.

- j.** ATIS'in gayri faal olması durumunda, ilgili verilerin pilotlara aktarımı ATC personeli tarafından frekanstan yapılır.
- k.** Düşük Görüş Kalkış Operasyonları'nı etkileyen AWOS ile ilgili bilgiler, AWOS'un ATC ofisinde bulunan görüntüleme ekranı vasıtasıyla veya gerek duyulması halinde Meteoroloji Müdürlüğü personeli tarafından ATC personeline aktarılır. AWOS'un gayri faal olması durumunda Meteoroloji personeli tarafından bilgi ATC ve Nöbetçi Meydan Müdürlüğü'ne aktarılarak NOTAM süreci başlatılır.
- l.** RVR verilerine ulaşılamaması halinde LVTO uygulanmayacaktır.
- m.** Her kurum ve birim, LVTO ile ilgili olarak kendi personelinin eğitiminden sorumludur.
- n.** LVTO safhalarında hava sahasında faaliyette bulunan tüm yer araçlarının farları ve ikaz ışıklandırmaları açık olacak, eksik ışıklandırma ve donanım sistemi olan araçlar operasyonlarda kullanılmayacaktır.
- o.** LVTO uygulamalarına ilişkin kontroller ve kayıtlar ilgili birimlerin sorumluluğundadır.
- p.** A-SMGCS radarının gayri faal olması durumunda LVTO uygulanmayacaktır.
- q.** LVTO safhaları sürecinde, bu talimatta tanımlanmayan, ancak havalimanı operasyonları veya emniyeti için önem teşkil eden uygulama gereklilikleri hususunda, ATC ile koordinasyon sağlanarak Nöbetçi Meydan Müdürlüğü tarafından karar verilir. Bu durumların uçak hareketi gerektirmesi halinde, tüm uçak hareketleri Follow-me rehberliğinde yapılır.
- r.** Nöbetçi Meydan Müdürlüğü tarafından Düşük Görüş Kalkış Operasyonları'na konu yayın ve bilgiler değerlendirilerek gerekirse NOTAM ile LVTO iptal edilir.

## **6.2 HAZIRLIK SAFHASI**

- a.** RVR değeri 800 metrenin altına düştüğünde, Düşük Görüş Kalkış Operasyonları hazırlık safhası başlatılır. Bu safha RVR 800 metre ile 400 metre arasında ( $800 < \text{Hazırlık Safhası} \leq 400$ ) devam eder.
- b.** RVR'ın hızla düşmesi veya hazırlık ile uygulama safhası arasında, kontrol ve yayın için yeterli zaman olmaması halinde uygulama safhasına doğrudan geçilmeyecek, ilgili hazırlık safhasına ilişkin süreçlerin tamamlanması beklenecektir. Bu kapsamda bir geçiş süreci uygulanacaktır.
- c.** Meteoroloji Müdürlüğü tarafından, LVTO şartlarına ilişkin tahminler en kısa zamanda DHMİ ATC birimine iletilir. Meteoroloji Müdürlüğü, sistemlerine ilişkin kontrolleri yaparak gayri faal/faal bilgilerini ivedi olarak ATC ve Nöbetçi Meydan Müdürlüğü'ne iletir ve NOTAM süreci başlatılır.
- d.** İlişkili sistem veya Meteoroloji Ofisi'nden alınan bilgi kapsamında DHMİ ATC tarafından, RVR değerinin 800 metrenin altına düştüğü bilgisinin Nöbetçi Meydan Müdürü'ne bildirilmesi ile LVTO için hazırlık safhası başlatılır. Ayrıca ATC tarafından kurum içi dahili hazırlık süreçleri yapılarak, ilgili hava trafik birimleri ile gerekli koordinasyonlar sağlanır.
- e.** Nöbetçi Meydan Müdürlüğü tarafından; ATC'den alınan düşük görüş bilgilerine istinaden ilgili birimlere hazırlık safhasının başladığı iletilir, hazırlık safhasının başlatılmasına ilişkin hava tarafında hizmet veren kuruluşlara, KYM, Elektrik, Elektronik, Apron Yönetim, OCC birimlerine bilgi verilmesi sağlanır. Birimler tarafından iletilen raporlar değerlendirilir. Nöbetçi Meydan Müdürü; Elektrik, Elektronik ve Meteoroloji birimlerinin sorumlulukları altındaki sistemlerin/cihazların durum bilgileri ile LVTO uygulama şartlarını değerlendirerek, gerekmesi halinde NOTAM yayınlanmasını sağlar.
- f.** Elektrik Sistemler Şefliği tarafından, PAT saha genel ışıklandırma, levha ve benzeri elektrik sistemlerinin LVTO kapsamında kontrolü yapılır. Türkiye AIP'si "ENR-1.5-9 Bölüm Düşük Görüş (LVO) ve Düşük Görüş Kalkış Operasyonları (LVTO)" bölümünde verilen ışıklandırma durumu hususunda (EK-1) ATC'ye ve Nöbetçi Meydan Müdürü'ne bilgi aktarılır. Gerekmesi halinde NOTAM süreci başlatılır. Varsa harekât sahasındaki çalışmalar durdurularak bölgeler terk edilir.
- g.** Elektronik Sistemler Şefliği tarafından, A-SMGCS, VHF, trunk telsiz ve diğer iletişim ve seyrüsefer sistemleri kontrolü yapılır. Varsa çalışmayan sistemler hususunda ATC'ye ve Nöbetçi Meydan Müdürlüğü'ne bilgi aktarılır. Gerekmesi halinde NOTAM süreci başlatılır. Varsa harekât sahasındaki çalışmalar durdurularak bölgeler terk edilir.
- h.** Proje ve Yapım İşleri Şefliği tarafından, hava sahasında kaplamalı sahalar, şerit sahalar, bu sahaların yakınında, kritik ve hassas sahalarda ve aktif elektrik/iletişim sistemleri yakınlarında yapılan bakım/onarım ve inşaat çalışmaları durdurularak bölgeler terk edilir.

- i.** Apron Yönetim Şefliği tarafından, kaplamalı sahalarda veya şerit sahalarda çalışma olup olmadığı kontrol edilir. İvedilik arz etmeyen Follow-me hizmetleri durdurularak LVTO hizmeti için hazırlık yapılır. Harekât sahasında Apron Yönetim Şefliği tarafından yapılan boya, lastik izi silme ve benzeri çalışmalar durdurulur.
- j.** OCC Şefliği tarafından, havayolları ve yer hizmetlerine düşük görüş hazırlık safhasının başladığına ilişkin bilgi aktarılır. Towing, park yeri değişik talepleri kabulü yapılmaz. Koordinasyonu yapılarak henüz başlamamış towing faaliyetleri iptal edilir.
- k.** Hazırlık safhası ATIS’de yayınlanmaz.
- l.** Hazırlık safhasında uçak veya yer araç hareketlerinde veya PAT sahalarının kullanımında ilave kısıtlama uygulanmaz.
- m.** Meteoroloji Ofisi tarafından RVR’ın 800 metrenin altına düştüğü belirtilmesine karşın RVR değerinin 400’ün altına düşmeyeceği yönünde kuvvetli değerlendirme varsa hazırlık safhasına başlanmayabilir.
- n.** Hazırlık safhası devam ederken RVR’ın 400 metrenin altına düşeceğine ilişkin öngörü oluşması ve PAT sahasında yoğun trafik bulunması halinde, ATC tarafından pushbackler veya hava aracı trafikleri kısıtlanabilir.
- o.** Düşük Görüş Kalkış Operasyonunda yer alacak tüm Follow-me araçlarının transponder ve telsizlerinin faal olduğu kontrol edilerek, gerekmesi halinde ATC ile cihaz kontrol yapılacaktır.

### **6.3 UYGULAMA SAFHASI**

- a.** RVR değerinin 400 metrenin altında düştüğünde Düşük Görüş Kalkış Operasyonları uygulama safhası başlatılır. Bu safha RVR 400 metre ile 125 metre arasında ( $400 < \text{Uygulama Safhası} \leq 125$ ) devam eder.
- b.** İlişkili sistem veya Meteoroloji Ofisi’nden alınan bilgi kapsamında DHMİ ATC tarafından, RVR değerinin 400 metrenin altına düştüğü bilgisi, Nöbetçi Meydan Müdürlüğü ile koordine edilerek ve ATIS’te “Low Visibility Take-Off Operations in Progress” yayını yapılarak LVTO uygulama safhasına geçilir.
- c.** Nöbetçi Meydan Müdürlüğü tarafından LVTO uygulama safhasına başlandığına ilişkin hava tarafında hizmet veren kuruluşlara, KYM, Elektrik, Elektronik, Proje ve Yapım İşleri, Apron Yönetim ve OCC birimlerine bilgi verilmesi sağlanır.
- d.** Pushback müsaadesi, hava aracı park yerinde “transponder” ını açtıktan ve A-SMGCS sisteminde tanımlandıktan sonra verilecektir.
- e.** ATC tarafından komşu, karşılıklı veya birbirini etkileyebilecek park yerlerinde aynı anda pushback izni verilemeyecek, uzun/kısa vb. pushback uygulamaları, yer ve hava araçlarına şartlı veya yer personelinin görsel takibini gerektiren pushback talimatları verilmeyecektir.
- f.** Apron-1 Merkez Hattı Ve Araç Yolları Krokisi (EK-2)’nde belirtilen, Apron-1 merkez hatlarında taksi müsaadesi verilmiş bir uçağın önüne pushback izni verilmeyecek olup, pilot konum raporu, A-SMGCS verisi veya Follow-me tarafından ATC’ye konum bilgisi verilmesi sonrasında taksi yapan uçağın arkasında kalan bölümlerde pushback izni verilecektir. Bu kapsamda ATC tarafından pushback kısıtlaması uygulanabilecek veya pushback sıralaması değiştirilebilecektir.
- g.** Düşük Görüş Kalkış Operasyonlarında Apron-1’de yapılacak tüm pushback işlemleri trafiklerin F4 taksiyolu çıkış yapacağı şekilde uygulanacaktır. Pushback görevlileri, pushback tamamlanıncaya kadar her türlü yer ve hava aracına karşı yüksek dikkatte olacak, emniyetsiz durum görülmesi halinde pushback durdurularak ATC’ye raporlanmak üzere pilota iletilecek, pushback sonrası gecikmeksizin apron merkez hattı terk edilecektir.
- h.** Apron-1 merkez hattında aynı anda en fazla 2 uçak bulunacak şekilde pushback ve taksi planlaması yapılacaktır. Apron-1’den giden uçakların taksi güzergahı; apron merkez hattı, F4, D, E ve 24 pist başı olacaktır.
- i.** Tüm trafikler F4 taksiyolu öncesinde durarak ATC’ye konum raporu verecekler ve ATC talimatını bekleyeceklerdir. F4 veya E taksiyolunda uçak hareketi varken, bölgede trafik karşılaşmasını önlemek amacı ile D taksiyolundan doğu yönlü uçak hareketine izin verilmeyecektir.

**j.** Tüm hava araçları, aprondan çıkışlarını apron merkez hattını ve F4 taksiyolunu kullanarak yapacaklardır. Bu kapsamda Q, R ve S taksi yolları hava araçları tarafından aprondan çıkış amaçlı kullanılmayacaktır. F4 ve D taksiyolu kesişim bölgesindeki trafiklerin, diğer trafiklere karşı müteyakkız olmaları, hava araçlarının emniyetinden emin olmadan hareket etmemeleri gerekmektedir.

**k.** 301-308 park yerlerinden giden uçaklarla Apron-1 merkez hattında pushback veya taksi yapan uçakların kesişmesini önleyecek şekilde taksi planlaması yapılacaktır. Bu kapsamda gerekmesi halinde 300'lü park yerlerinden çıkan trafikler Apron-1 merkez hattına çıkmadan önce EK-2'de belirtilen bölgede bekletilecektir.

**l.** LVTO uygulama safhası kapsamında Apron-1'deki tüm uçak hareketleri Follow-me rehberliğinde yapılacaktır. Follow-me hizmetlerinin uygulanmasında, ATC tarafından Follow-me operatörü ile ilgili hava aracı pilotu arasında koordine kurulum, birbirlerini gördüklerinin teyidi alınacaktır. Pilot ile Follow-me arasındaki iletişim ATC tarafından yürütülecektir.

**m.** ATC tarafından giden uçaklar için yapılan pushback sıralamasına göre, pushback izni verilen uçağın park yeri bilgisi Follow-me'ye bildirilecek, bölgeye intikal eden Follow-me; kendi çağrı adı ile beraber rehberlik edeceği uçağı gördüğünü ATC'ye ileterek, ATC talimatı ile rehberlik hizmetine başlayacak ve harekete başladıklarını ATC'ye raporlayacaktır. Rehberlik hizmeti F4 taksiyolu girişinde sonlandırılarak, Follow-me aracı trafiğin önünden ayrıldıktan sonra rehberlik hizmetinin tamamlandığı ATC'ye bildirilecektir. ATC tarafından talep gelmesi halinde ayrıca konum bilgisi raporlanacaktır.

**n.** LVTO uygulama safhasında De-icing hizmeti alacak hava araçları, De-icing hizmetlerini F4 taksiyolu girişinde alacaklardır.

**o.** Kalkıştan vazgeçen veya abort eden trafikler ivedilikle ATC'ye bilgi vereceklerdir.

**p.** ATC tarafından talep edilmesi halinde, kalkış yapan trafikler airborne/teker kesme bilgisini ATC'ye raporlayacaktır. Bu durumlarda ATC'ye bilgi verildikten sonra trafikler ivedilikle yaklaşma sektörü ile temas sağlanmalıdır.

**q.** Kalkıştan vazgeçen, abort eden veya iniş gerçekleştiren trafik olması durumunda; diğer tüm hava aracı hareketleri ve pushback işlemleri durdurulacak, varsa gidiş amaçlı hareketine başlamış uçaklar F4, E taksiyolunda veya 24 pist başında bekletilecektir. İnen veya dönen hava aracının aprona getirilmesini teminen ATC tarafından D taksiyolu üzerine, ilişkili pist terk ediş taksiyolu bölgesine Follow-me yönlendirilerek rehberlik hizmeti verilmesi sağlanacaktır. Follow-me aracı kendi çağrı adı ile beraber trafiği gördüğünü, harekete başladığını, Q taksiyolundan Apron-1 merkez hattına girdiğini ve D taksiyolunun terk edildiğini ATC'ye raporlayacaktır. Kalkıştan vazgeçen, abort eden veya iniş gerçekleştiren hava aracına apronda tahsis edilen park yerine kadar Follow-me hizmeti verilecektir. Apron-1'e gelen hava araçları için yalnızca Q taksiyolundan aprona giriş yapacak şekilde hareket planlaması yapılacaktır.

**r.** Kalkıştan vazgeçen, abort eden veya iniş gerçekleştiren uçağı rehberlik hizmeti veren Follow-me operatörü, Q taksiyolundan girişi öncesinde Q taksiyolunu kat eden araç hareketlerini durdurmak için yolun araç trafiğine kapatılmasını sağlayacaktır.

**s.** LVTO uygulama safhasında tüm trafikler durduklarında, harekete başladıklarında veya ATC tarafından ayrıca talep edilmesi halinde konum bilgilerini ATC'ye raporlayacaklardır.

**t.** Uygulama safhasında, pist kat edişlerine ve A-SMGCS radarında takip edilemeyen araçların hava aracı manevra sahasına girişlerine (Q, R, S kat ediş hariç) izin verilmeyecektir. Sahadaki tüm Follow-me, ARFF, Elektrik, Elektronik, İnşaat vb. araçlar A-SMGCS sistemine kayıtlı çağrı adlarını kullanacaklardır.

**u.** LVTO uygulama safhasında apron servis yollarında zorunlu hizmet araçları haricinde araç hareketi yapılmayacak olup, araçlar tarafından Apron-1 Merkez Hattı Ve Araç Yolları Krokisi (EK-2)'nde belirtilen yollar kullanılacaktır. Bu safhada F4 ve apron merkez hattını kat eden yollar kullanılmayacaktır. Q, R ve S taksiyolunu kat edecek araçlar olası her türlü hava aracı ve yer aracı (Follow-me, karla mücadele vb.) hareketine müteyakkız olacak şekilde yüksek hassasiyet ve detaylı kontrolle kat ediş yapacaktır.

**v.** Acil durum, karla mücadele ve Follow-me araçları harici tüm araçlar için hız sınırı 10 km/saat olarak uygulanacaktır.



**w.** RVR değerinin ilk defa 400 metrenin altına düştüğü durumda, uygulama safhası limitlerinden fazla hava aracı hareketi bulunması durumunda diğer tüm pushback talepleri bekletilerek trafik yönetilecektir.

**x.** Giden uçakların, piste girmeden önce, E taksiyolu üzerinde, pist merkez hattına 90 metre mesafedeki ILS Kritik Saha Bekleme Noktasında beklemeleri gerekmektedir.

#### **6.4 BİTİŞ SAFHASI**

**a.** Meteoroloji Ofisinden alınan bilgi kapsamında DHMİ ATC tarafından, RVR değerinin 400 metre ve üstüne çıktığı ve görüşün tekrar 400 metrenin altına düşme beklentisinin olup olmadığı bilgisi Nöbetçi Meydan Müdürüne bildirilecektir.

**b.** RVR değerinin 400 metre ve üzerine çıkması durumunda LVTO uygulamaları sonlandırılacak, ATIS'deki "Low Visibility Take-Off Operations in Progress" yayını kaldırılacaktır.

**c.** Nöbetçi Meydan Müdürlüğü, LVTO uygulama safhasının son bulduğunu, RVR'ın tekrar 400 metrenin altına düşme beklentisinin olup olmadığını hava tarafında hizmet veren kuruluşlara, KYM, Elektrik, Elektronik, Apron Yönetim ve OCC birimlerine bildirilmesini sağlayacaktır.

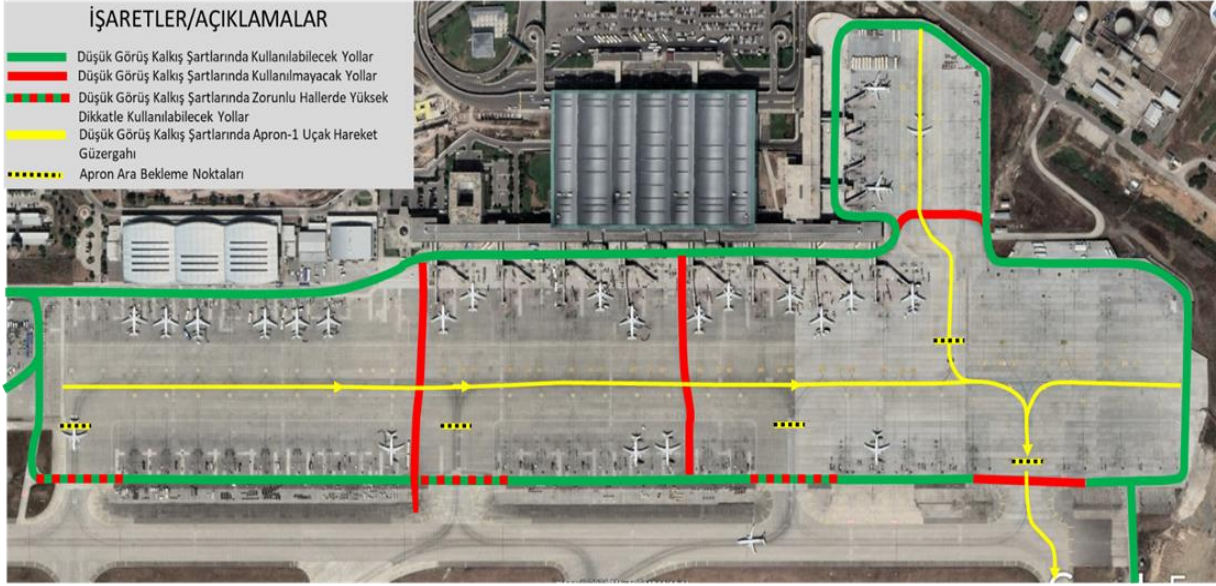
**d.** RVR'ın tekrar 400 metrenin altına düşme beklentisi varsa, ilgili birimler tarafından gerekli görülmesi halinde hazırlık safhasında yapılan kontroller ve bildirimler yenilenecek, tüm birimler tekrar uygulama safhasına dönülmesi ihtimaline karşı müteyakkız olacaktır.

**e.** RVR değerinin 800 metre ve üzerine çıkması durumunda LVTO safhaları sonlandırılacaktır.

**7. EKLER****EK-1 AIP TURKEY, ENR-1.5-9 BÖLÜM DÜŞÜK GÖRÜŞ (LVO) VE DÜŞÜK GÖRÜŞ KALKIŞ OPERASYONLARI (LVTO)**

Havaalanı Ekipmanları	RVR
Pist kenar ışıkları, pist koruma ışıkları, durma barı ışıkları, pist merkez hattı ışıkları,ve pist sonu ışıklarının faal olması	300 m
Pist kenar ışıkları, pist merkez hattı pist koruma ışıkları, durma barı ışıkları ve pist sonu ışıklarının faal olması	200 m
Pist kenar ışıkları, pist merkez hattı pist koruma ışıkları, durma barı ışıkları ve pist sonu ışıklarının faal olması	TDZ, MID, rollout 150
15 m veya daha az aralıklı yüksek yoğunluklu pist merkez hattı ışıklarının, 60 m veya daha az aralıklı yüksek yoğunluklu pist kenar ışıklarının, pist koruma ışıkları, durma barı ışıkları ve pist sonu ışıklarının faal olması	TDZ, MID, rollout 125
Pist koruması ve CAT III inişine eşdeğer tesislerin olması	TDZ, MID, rollout 75

EK-2 APRON-1 MERKEZ HATTI VE ARAÇ YOLLARI KROKİSİ



**8. DEĞİŞİKLİK TABLOSU**

Rev. No	Tarih	Değişiklik İçeriği
ORJ	26.05.2022	İlk Yayın