



**07.PTT / REV.4**  
**SABİHA GÖKÇEN HAVALİMANI**  
**STANDART PUSHBACK ve TOWING**  
**TALİMATI**

ONAY TÜRÜ	AD SOYAD	UNVAN	TARİH	İMZA
HAZIRLAYAN	Mehmet ÇAY	OCC ŞEFİ		
GÖZDEN GEÇİREN	Tuğba BAYSAL KARGIN	KALİTE VE SMS ŞEFİ		
ONAYLAYAN	Günay BİNGÖL	İŞLETME MÜDÜRÜ		
ONAYLAYAN	Müjde ÇELEBİ BULAMUR	KALİTE VE SMS MÜDÜRÜ		
ONAYLAYAN	Ömer Burçin AKSAKALLI	MÜŞAVİR AVUKAT		
ONAYLAYAN	Ahmet Ali CIDIK	GRUP BAŞKANI		
ONAYLAYAN	Faruk KACIR	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>	2
<b>1. AMAÇ</b>	3
<b>2. KAPSAM</b>	3
<b>3. TANIMLAR VE KISALTMALAR</b>	3
<b>4. GÖREV VE SORUMLULUKLAR</b>	3
<b>5. REFERANSLAR</b>	3
<b>6. UYGULAMA YÖNTEMLERİ</b>	3
6.1 SORUMLULUK	3
6.2 UYGULAMA ESASLARI	3
<b>7. EKLER</b>	7
EK-1 APRONLARA GÖRE UÇAK YÜZÜ YÖNÜ TERİMLERİ	7
<b>8. DEĞİŞİKLİK TABLOSU</b>	8

**1. AMAÇ**

a. Bu talimatın amacı Sabiha Gökçen Havalimanında uygulanacak "Standart Pushback ve Towing" operasyonlarının usul ve esaslarının belirlenmesidir.

**2. KAPSAM**

- a. Bu talimat Sabiha Gökçen Havalimanında Pushback ve Towing hizmeti sunan ve alan tüm kurum ve kuruluşları kapsar.
- b. Talimat, yayınlandığı tarihten itibaren yürürlüğe girer ve aksi belirtilmedikçe yürürlükte kalır.

**3. TANIMLAR VE KISALTMALAR**

**ATC:** Hava Trafik Kontrol Ünitesi

**GAV:** Genel Havaçılık

**Hangar Bölgeleri:** HABOM, Mytechnic ve GAV Hangarı ve önlerinde kendilerine tahsis edilmiş alan.

**HEAŞ:** Havaalanı İşletme ve Havaçılık Endüstrileri A.Ş.

**Kısa Pushback:** Geri itilen uçağın mümkün olan en kısa mesafede apron merkez hattına yerleştirildikten sonra itme işleminin durdurulması.

**Pushback:** Bir uçağın; taksiyoluna/merkez hattına çıkartılması için bulunduğu park pozisyonundan emniyetli bir şekilde geriye doğru itilmesi işlemidir.

**Towing:** Park yeri ya da herhangi bir pozisyondaki uçağın bakım, motor testi, alan değişikliği ya da herhangi bir başka nedenden dolayı yer değiştirmesi ya da hangara çekilmesi işlemidir.

**Uzun PushBack:** Geri itilen uçağın apron merkez hattına çıkartılıp en kısa mesafede hatta oturtulduktan sonra itme işlemine yeterli kleransı sağlayacak bir noktaya kadar devam edilmesi.

**Yer Hizmetleri:** Pushback ve towing hizmeti sunun yer hizmeti kuruluşları.

**4. GÖREV VE SORUMLULUKLAR**

- a. Bu Talimatın hazırlanmasından, takibinden İşletme Müdürlüğü ve içeriği hakkında ilgili tüm personelin bilgilendirilmesinden ilgili birim yetkilileri sorumludur.
- b. Bu Talimatın yayımlanarak yürürlüğe girmesinden Kalite ve SMS Müdürlüğü sorumludur.
- c. Bu Talimat OCC Şefliği tarafından hazırlanmış olup, ilgili birim/departman yöneticileri, Grup Başkanı ve Genel Müdür tarafından onaylanmıştır.
- d. a, b ve c fıkrasında adı geçen yetkililer bu Talimatın uygulanmasından sorumludur.

**5. REFERANSLAR**

*Kasıtlı olarak boş bırakılmıştır.*

**6. UYGULAMA YÖNTEMLERİ****6.1 SORUMLULUK**

a. Sabiha Gökçen Havalimanı'nda faaliyet gösteren tüm kurum ve kuruluşlar bu talimatın gerekliliğine uymaktan sorumludur.

**6.2 UYGULAMA ESASLARI**

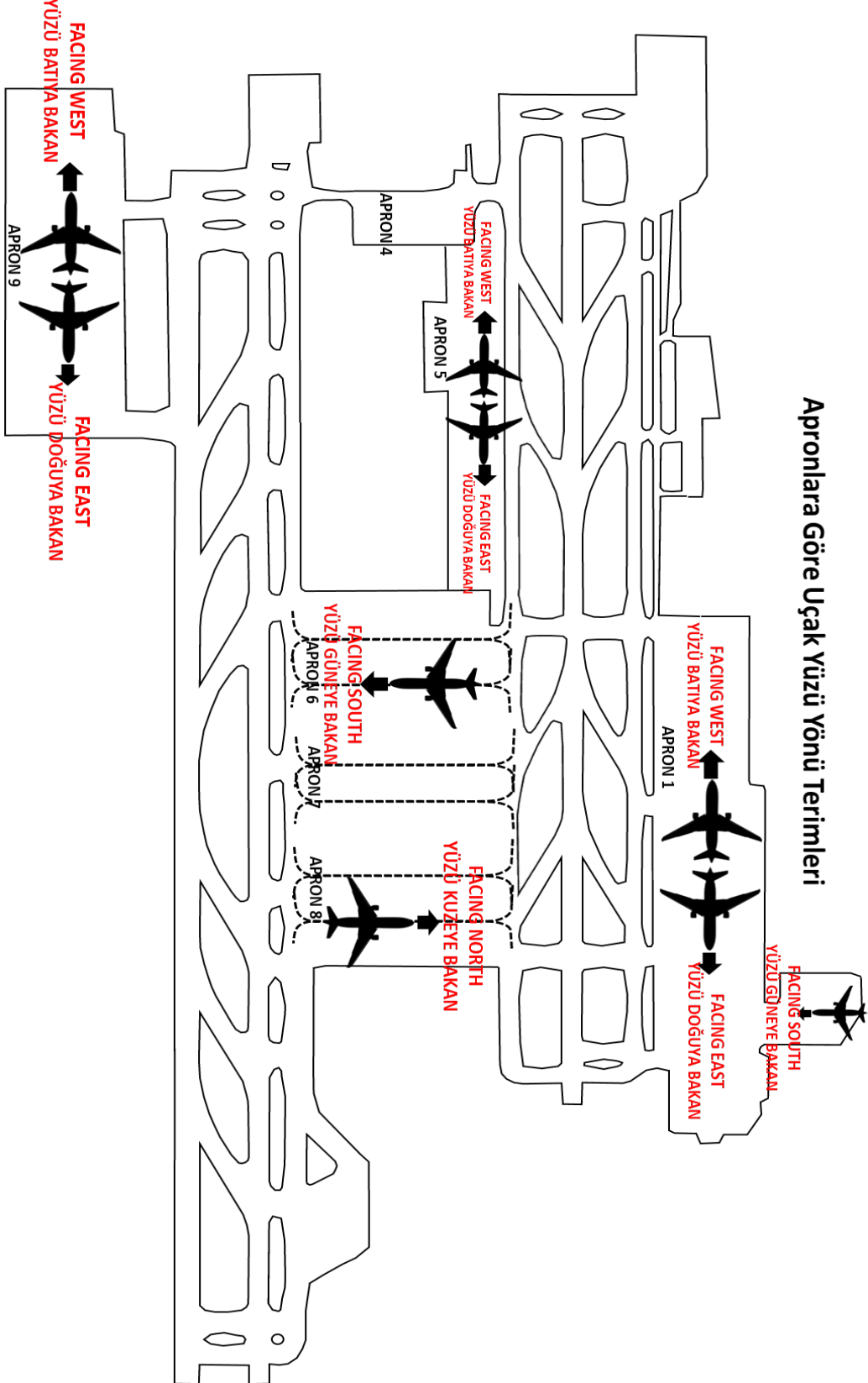
a. Sabiha Gökçen Havalimanı'nda tüm hava araçları "Standart Pushback ve Towing Talimatına" göre pushback ve towing operasyonlarını icra edecektir.

b. Sabiha Gökçen Havalimanında pushback veya towing uygulamaları ulusal ve uluslararası mevzuatlar kapsamında sadece SHY-22 kapsamında yetkilendirilmiş yer hizmetleri, hava taşıyıcının kendisi veya ilgili hava aracının bakım faaliyetleri kapsamında yetkili bakım kuruluşları tarafından yapılabilir. Bakım kuruluşları tarafından yapılan pushback veya towing uygulaması kapsamında sadece bakım kapsamına giren hava aracı, tüm standart yetkili personel ve prosedür gerekliliklerini sağlamak şartı ile havalimanı içerisinde bir noktadan başka bir noktaya hava aracını pushback veya towing yapabilir.

- c.** Bu talimatta yer almayan zorunlu hallerde, pushback ve towing operasyonları gerekli emniyet tedbirleri ilgili yer hizmetleri, bakım kuruluşları ve hava aracı işleticisi tarafından alınarak Nöbetçi Meydan Müdürlüğü, ATC ve ilgili kurumlar koordinasyonunda uygulanır.
- d.** Geri hareket kabiliyeti olan (Power-Back) hava araçları da bu talimatta belirtilen uygulamalara tabidir. Yer hizmetleri hizmet verdikleri tüm hava araçlarının pushback uygulamaları için gerekli teçhizatı temin veya koordine etmekle sorumludur.
- e.** Aksi belirtilmedikçe 51-54 numaralı park yerlerinde ve 14A ve 15A de-icing işlem alanlarında pushback uygulaması yapılmayacak, uçaklar kendi takatleri ile doğrudan hareketleri ile park yerlerinden çıkış yapacaklardır.
- f.** ATC'den pushback talep edecek uçaklar, gerekli tüm hizmetlerini (yakıt, yolcu, ikram vb.) almış, merdiven/köprü ayırma ve pushback araç bağlantısı tamamlanmış, takozlar alınmış, emniyet kontrolleri yapılmış ve yer personelinin tamamen hazır hale gelmiş olması gerekmektedir.
- g.** Yer hizmeti yetkilisi tarafından hava taşıyıcı tüm hizmetlerin tamamlandığı, pushback'e hazır olduğu bilgisi verilene kadar pilotlar tarafından pushback sıralaması talep edilmeyecektir. Ayrıca gerek görülmesi halinde HEAS OCC birimi tarafından hazır olmadan pushback talep eden trafikler takip edilecektir.
- h.** ATC tarafından hava araçlarının birbirini etkileyen bölge veya park yerlerindeki veya yer hareketi planlamalarına göre pushbacklerde sıra atlamaları yapılabilir.
- i.** Pushback ve Towing işlemi towing koordinatörü nezaretinde, kokpitte yetkili bir uçak teknisyeni veya pilot ile birlikte ihtiyaç duyulacak kadar kanat ucu emniyet personeli eşliğinde mevzuatına uygun olarak gerçekleştirilecektir.
- j.** Pushback ve towing operasyonlarında görevli tüm personel Apron, park yeri, hizmet alanı ve taksiyolu eğimlerini göz önünde bulundurarak hava aracı veya yer araçlarının kontrolsüz hareketlenmemesi için gerekli tüm tedbirleri alacak, frenlerin uygulandığından emin olacak ve kontrolsüz hareketlenmelere karşı müteyakkız bulunacaktır.
- k.** Operasyonda görevli tüm personel arasında kesintisiz ve uygun iletişim ortamı sağlanmadan pushback veya towing başlatılmamalı, net anlaşılmalı ifadeler kesinlikle teyit edilmelidir.
- l.** Pushback ve towing esnasında en uygun iletişim ortamı sağlanmalıdır. Uygun teknik donanıma sahip tüm hava araçlarında, olumsuz meteorolojik şartlar haricinde, koordinasyon görevlisi Headset vasıtası ile kokpit ile sürekli iletişim halinde olmalı ve diğer sorumlular ile (Pilot, kanat ucu emniyet personeli, araç sürücüsü vb.) sürekli göz teması kuracak pozisyonda bulunmalıdır. İlgili personel görsel iletişimde mutlaka Standart El İşaretlerini kullanmalıdır.
- m.** Tüm pushback görevlileri uçak ve pushback aracı hareketini göz önünde bulundurarak emniyetli mesafede durmalıdır, uçak motorlarına aşırı yaklaşmamalıdır ve hiçbir koşulda towbarın üzerinden geçmemelidir.
- n.** Pushback ve towing operasyonları eğitimli ve yetkilendirilmiş personel tarafından gerekli emniyet tedbirleri alınarak yapılacaktır.
- o.** Tüm pushback görevlileri gündüz şartlarında görünürlüğü yüksek, gece şartlarında parlayan fosforlu yekek giymelidir.
- p.** Pushback veya towing operasyonları için hava aracı tipine ve hava şartlarına göre uygun ekipmanlar (Towcar, towbarless, towbar, Head-set, Shearpin v.b) kullanılmalıdır.
- q.** Kar ve buzlu hava şartlarında pushback veya towing operasyonları daha düşük hızda, ağır pushback araçları ile aşırı manevra açısı verilmeden ve ani fren yapılmadan icra edilmelidir. Kar ve buzlu havalarda pushback araçlarının hava aracı ile bağlanacağı nokta kar ve buzdan arındırılmalıdır.
- r.** Pilot, teknisyen, hareket memuru, pushback operatörü, emniyet personeli gibi towing veya pushback görevlilerinden herhangi biri, özellikle birbirini etkileyen komşu ve karşı park yerlerinden olmak üzere, yapılan pushback işlemi için gereken emniyetli ortamın temin edilmediğine dair kanaat getirirse, kesinlikle işlem uygulanmamalı, işlem başladı ise derhal durdurulmalı ve ilgili birimlere bilgi verilmelidir.
- s.** Uçak etrafında/arkasında araç, teçhizat, mania, FOD vb. gibi risk teşkil eden etmenlerin kontrolleri tamamlanmadan ve yeterli emniyet kleransı sağlanmadan pushback ve/veya towing işlemlerine başlanılmamalıdır.

- t.** B, C ve V taksiyolu gibi doğrudan ana taksi yollarına yapılan pushback işlemlerinde, taksi yollarındaki hava aracı hareketlerine karşı azami dikkatli olunmalı, taksi yolu meşguliyetini en aza indirmek amacıyla seri ve emniyetli şekilde hareket edilmelidir.
- u.** Pushback ve towing operasyonlarında yer koordinasyon yetkilisi sürekli olarak uçak etrafındaki ve diğer taksi yollarındaki hava aracı trafiği, kara aracı trafiği ve yaya trafiğine karşı dikkatli olmalı, gerekirse pushback veya towing işlemi durdurulmalıdır.
- v.** Özellikle düşük görüş ve gece şartlarında yapılan pushback ve towing işlemlerinde yer personeli azami dikkat göstermelidir. Düşük görüş şartlarında yapılacak towing işlemi için önceden Nöbetçi Meydan Müdürü ile Hava Trafik Kontrol Kulesi arasında koordine kurulması gerekmektedir. Düşük görüşte yapılacak towing işlemlerinde follow-me tarafından Hava Trafik Kontrol Kulesinin gerek gördüğü durumlarda pozisyon bilgisi verilmeli, başlangıç ve bitiş bilgisi iletilmelidir.
- w.** 24R pistinden düşük görüş kalkış prosedürü uygulanırken, 1 ve 2 numaralı park yerlerinden yapılacak pushback işlemleri her zaman uçak burnu doğruya bakacak şekilde yapılacak, gerekmesi halinde uçak arkası Q taksiyoluna doğru (en fazla ara bekleme noktasına kadar) itilerek, sonrasında hava aracı 3 numaralı park yerine kadar tow edilerek bırakılacak, müteakiben motor çalıştırılacaktır.
- x.** Apron 6, Apron 7 ve Apron 8'de özellikle B taksiyoluna yakın 606, 607, 617, 618, 708,709, 718, 719, 806, 807, 816, 817 numaralı park yerleri gibi ve C taksiyoluna yakın 601L, 601, 601R, 611R, 611, 611L, 701, 702, 711, 712, 801 L, 801, 801R, 811R, 811, 811L numaralı park yerleri gibi, taksi yollarına yakın park yerlerinde yapılan pushback esnasında kesinlikle ilgili taksi yollarının klerans alanlarına girilmeyecek, bu amaçla kanat ucu emniyet personeli bulundurulacaktır. Bu kapsamda K1, K2, L1, L2, M1 ve M2 taksiyollarında tesis edilmiş ara bekleme noktaları geçilmeyecektir. Gerekmesi halinde uçak motor çalıştırmadan önce ileri yönlü towing yapılacaktır. Bu park yerleri için uçak arkası paralel taksi yollarına gelecek şekilde uzun pushback uygulaması yapılmayacaktır.
- y.** Hangar bölgelerinde, bakım kuruluşlarına tahsisli alanlar haricinde, hiçbir hava aracı ATC müsaadesi olmadan pushback veya towing işlemlerine başlamamalıdır. Hangar bölgelerinde yapılacak pushback ve towing işlemleri ilgili talimatlara uygun olarak yapılacaktır.
- z.** Apronlardaki pushback ve towing işlemleri esnasında, apron bağlantı taksiyollarındaki hava aracı hareketlerine karşı azami dikkatli olunmalıdır.
- aa.** F4 taksiyolunun herhangi bir nedenden kapanması halinde S taksi yolunun doğusunda kalan tüm park yerlerinde ATC tarafından aksi bildirilmedikçe uçak burnu batıya bakacak şekilde pushback yapılmalıdır.
- bb.** Dual taksiyolu bulunan apronlardaki park yerlerinden pushback yapacak trafikler, park yeri ile doğrudan bağlantılı taksi yollarına pushback yapacak olup, bir taksiyolunu kat ederek diğer taksiyoluna kadar pushback yapılmayacaktır (örneğin 611-617 sırasındaki park yerlerinden sadece K1 taksi yoluna pushback yapılacak olup bu park yerlerinden K2 taksiyoluna pushback yapılmayacak). Pushback esnasında komşu taksiyolunda yapılan hava aracı hareketlerine veya pushback işlemlerine azami dikkat edilecek, bu taksiyollarının kleransları ihlal edilmeyecektir.
- cc.** F4 taksi yolunun üzerinde pushback ve/veya towing işlemleri yapılmamalıdır.
- dd.** Pushback veya towing operasyonlarına başlamadan önce towbar, push back aracı gibi teçhizatların teknik uygunluğu kontrol edilmelidir. Arızalı araçlarla operasyona başlanmamalıdır.
- ee.** İlgili kurumlar tarafından pushback veya towing esnasında arızalanan araçların (özellikle ısınan, duman çıkartan vb.) hemen uçaktan ayrılmasının sağlanması ve diğer yer ve hava araçlarından ayrı tutulması için eylem planları olması gerekmektedir.
- ff.** Pushback araçlarında toplamda en az 10 kilograma ulaşan yangın söndürme tüpleri bulundurulmalıdır.
- gg.** ATC tarafından uzun pushback talimatı verilmediği sürece, bütün pushback talimatları kısa pushback olarak uygulanmalı ve hiçbir pushback işlemi uçak apron merkez hattına oturduktan sonra devam ettirilmeyerek, uçak mümkün olan en kısa mesafede merkez hattına oturtulmalıdır.
- hh.** Uzun pushback işlemleri, ATC tarafından belirli bir nokta belirtilmedikçe pushback yapan uçağın önünde, başka bir uçağın pushback yapabilmesi için yeterli emniyetli mesafesi oluşturacak şekilde yapılmalıdır.

- ii.** Pushback ve towing esnasında apron yer işaretlemeleri ve rehber çizgiler takip edilmeli, uçak emniyet kleranslarının korunduğundan emin olunmalıdır.
- jj.** Pushback operasyonlarının hızlı ve etkin yapılabilmesi için uçak önu pushback aracı bekleme alanına hiçbir araç ve teçhizat park edilmemelidir.
- kk.** Apronlar arası pist veya taksiyolu kat edişi gerektiren veya apronlar içerisinde park yerleri arasında hareket gerektiren her türlü towing talebi OCC (Sabıha Gökçen Havalimanı Operasyon Koordinasyon Merkezi) Birimine yapılacaktır. OCC’de görevli personel bulunduran kurumlar taleplerini bu personel vasıtasıyla, OCC’de görevli personeli olmayan kurumlar ise taleplerini 0216 585 5247 veya 0534 814 0305 numaralı telefonda OCC’de görevli HEAŞ personeline iletceklerdir.
- ll.** HEAŞ OCC Birimi tarafından ilgili kurum veya birimler ile towing talebi değerlendirilerek Ramp Kule Şefliği ile park yeri koordine edilecektir. Towing talebi yapan kurum towinge ilişkin tüm hazırlıklarını tamamlaması ve ilgili diğer kurumlar ile koordinasyonu sağlamasına müteakip HEAŞ OCC görevlisi tarafından follow-me yönlendirmesi yapılacaktır.
- mm.** Towing ihtiyaçları OCC tarafından değerlendirilerek havalimanı yer trafiğini en az etkileyecek şekilde planlanacaktır.
- nn.** Pistleri katederek yapılacak towing işlemlerinde öncelikli olarak towbarless araç kullanılacaktır.
- oo.** Hava araçlarının pistleri katederek yapacakları yer değişikliklerinde uçağın kendi takati ile geçişi esastır. Bu mümkün değilse yapılacak towing işlemleri; uçuş trafiğinin durumuna bağlı olarak AIP’de belirtilen saatler arasında yapılacaktır.
- pp.** İlgili uçağın yakın zamanda uçuşu var ve kendi takati ile pist katedişi yapamıyorsa veya towing talepleri bakım/motor test alanını kullanım amaçlı ise durum HEAŞ Nöbetçi Meydan Müdürlüğü tarafından değerlendirilir.
- qq.** Towing operasyonları esnasında yer hizmetleri görevlisi ile HEAŞ Apron Makinisti (Follow-me görevlisi) arasında çift yönlü telsiz iletişimi sağlanacaktır. Bu kapsamda towing yapan kurum tarafından follow-me görevlisine telsiz verilecektir.
- rr.** Towing işlemi esnasında HEAŞ follow-me görevlisi, ATC ile kule kanalında sürekli iletişim halinde bulunacaktır.
- ss.** Pist katedişi gerektiren towing işlemlerinde; pist kat ediş izinleri, towing işlemine refakat eden follow-me operatörü tarafından kule kanalı kullanılarak Hava Trafik Kontrol Kulesinden talep edilecektir. Pist katedişi yapılan towing işlemlerinde pist katediş başlangıç ve bitiş raporlarının mutlaka follow-me tarafından Hava Trafik Kontrol Kulesine bildirilmesi gerekmektedir.
- tt.** Bütün towing işlemlerinde, operasyon öncesi towing yapılacak uçak park sahası, towing yapacak ilgili kurum tarafından kontrol edilecek, ilgili uçak park sahası müsait ise towing işlemi için gerekli koordinasyon sağlanacaktır.
- uu.** ATC tarafından kullanılan iniş kalkış pistleri, hava aracı yer trafiği ve taksi yolu kullanım planlamalarına göre uçağın pushback sonrası yüzünün bakacağı yönün planlaması yapılır. Bu planlama trafiklerin pushback taleplerinde pilota iletilir ve pilot tarafından pushback görevlilerine bildirilir.
- vv.** Hava Trafik Kontrol Kulesi tarafından aksi bildirilmedikçe, Apron 6, Apron 7 ve Apron 8’de bulunan park yerlerinde yapılan pushback işlemlerinde, kalkışlar için 06L-24R pisti kullanıldığında, uçakların yüzü kuzeye (facing north), 06R-24L pisti kullanıldığında uçakların yüzü güneye (facing South) bakacak şekilde pushback yapılmalıdır.
- ww.** Pushback sürecinde görevli tüm personel tarafından uçak yüzünün bakacağı yön frezyolojisi olarak EK-1’de verilen “Apronlara Göre Uçak Yüzü Yönü Terimleri” (facing east, facing West, facing South, facing north) kullanılır.

**7. EKLER****EK-1 APRONLARA GÖRE UÇAK YÜZÜ YÖNÜ TERİMLERİ**

**8. DEĞİŞİKLİK TABLOSU**

Rev. No	Tarih	Değişiklik İçeriği
ORJ	30.06.2015	İlk Yayın
REV.1		
REV.2		
REV.3	12.09.2018	Tümüyle Revizyon
REV.4	25.12.2023	<ul style="list-style-type: none"><li>6.2 UYGULAMA ESASLARI bölümünde bulunan v, ss, vv maddeleri revize edilmiştir.</li><li>6.2 UYGULAMA ESASLARI mm maddesi çıkartılmıştır.</li><li>"EK-1 Apronlara Göre Uçak Yüzü Yönü Terimleri" ikinci pist ve müteimmimleri kapsamında revize edilmiştir.</li></ul>