



**TL.007 / REV.1**  
**SABIHA GÖKÇEN HAVALİMANI**  
**DÜŞÜK GÖRÜŞ OPERASYONLARI TALİMATI**

## İÇİNDEKİLER

KAPAK SAYFASI.....	1
İÇİNDEKİLER.....	2
1. AMAÇ .....	3
2. KAPSAM .....	3
3. TANIMLAR VE KISALTMALAR .....	3
4. GÖREV VE SORUMLULUKLAR.....	5
5. REFERANSLAR .....	6
6. UYGULAMA YÖNTEMLERİ .....	6
6.1 GENEL ESASLAR .....	6
6.2 HAZIRLIK SAFHASI .....	8
6.3 UYGULAMA SAFHASI .....	9
6.3.1 Düşük Görüş İniş Usulleri (CAT II Usulleri) .....	10
6.3.2 Düşük Görüş Kalkış Usulleri .....	11
6.4 BİTİŞ SAFHASI .....	13
7. EKLER .....	15
EK-1 CAT I ve CAT II OPERASYONLARI İÇİN OLMASI GEREKEN SİSTEMLER TABLOSU .....	15
EK-2 AIP TURKEY, ENR-1.5-9 BÖLÜM DÜŞÜK GÖRÜŞ (LVO) VE DÜŞÜK GÖRÜŞ KALKIŞ OPERASYONLARI (LVTO) .....	20
EK-3 NÖBETÇİ MEYDAN MÜDÜRÜ LVO KONTROL LİSTESİ.....	21
EK-4 A-OCC LVO BİLGİLENDİRME LİSTESİ .....	22
EK-5 ILS KRİTİK VE HASSAS SAHALARI KROKİSİ.....	23
EK-6 SERVİS YOLLARI/TAKSİYOLLARI ve ZORUNLU FOLLOW-ME ALANLARI KROKİSİ .....	24
EK-7 BEKLEME NOKTALARI KROKİSİ.....	25
EK-8 YER İŞIKLANDIRMA ve KATEGORİ KROKİSİ.....	26
EK-9 06R PİST ve YAKLAŞMA İŞIKLARI KROKİSİ.....	27

### 1. AMAÇ

- Bu Talimatın amacı; Sabiha Gökçen Havalimanı'nda pist başlarına göre düşük görüş şartlarında yaklaşma ve kalkış usullerinin tanımlanmasıdır.
- Bu Talimat ile 06R pistine CAT II yaklaşma usulleri, 06R ve 24R pistlerinden düşük görüş kalkış operasyonu (LVTO) usulleri ve yer trafiği yönetimi usulleri tanımlanır.

### 2. KAPSAM

- Bu Talimat Sabiha Gökçen Havalimanı'nda RVR değerinin 800 metre ile 125 metre arasında olduğu şartlarda pistlerin kullanım özelliklerine ve kategorilerine göre, 06R pisti iniş ve kalkış, 24R pisti kalkış için uygulanacak Düşük Görüş Operasyonlarının hazırlık, uygulama ve bitiş usullerini kapsar.
- Bu Talimat Sabiha Gökçen Havalimanı'nda veya havalimanı operasyonları ile ilişkili faaliyet gösteren tüm kurum ve kuruluşları kapsar.
- Bu Talimat yayınladığı tarihten itibaren yürürlüğe girer ve aksi yayınlanıncaya kadar yürürlükte kalır.

### 3. TANIMLAR VE KISALTMALAR

**Akış Yönetimi Pozisyonu (Flow Management Position- FMP/FMU):** Yerel ATFCM ortakları (ATC Üniteleri, uçak işleticileri ve meydanlar) ile EUROCONTROL NMOC (Network Manager Operations Centre – Network Yönetimi Operasyon Merkez) arasında, hava trafik akış ve kapasite yönetimi konularındaki bağlantıyı sağlayan bir çalışma pozisyonu / birimidir.

**Aletli Pist (Instrument Runway):** Aletli yaklaşma yöntemlerini uygulayan uçakların hareketleri için kullanan pist tipleridir. (Hassas yaklaşmasız pist (Non- precision approach runway), Hassas yaklaşmalı pist-CAT I (Precision approach runway), Hassas yaklaşmalı pist-CAT II (Precision approach runway), Hassas yaklaşmalı pist-CAT III (Precision approach runway).

**Aletsiz Pist (Non-Instrument Runway):** Görerek yaklaşma yöntemlerini kullanan uçakların faaliyetlerine yönelik pistlerdir.

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

**Apron:** Bir meydana uçakların park etme, yolcu ve yük indirip bindirme, yakıt alma, bakım gibi amaçlarla durması için belirlenmiş sahadır.

**Bulut Tavanı (Ceiling):** Gökyüzünün yarısından fazlasını kaplayan 20.000 feet 'in altındaki bulutların en alt tabakasının tabanının, yer veya su yüzeyinden itibaren yüksekliğidir.

**Ceilometre:** Bulut taban yüksekliği ölçüm aleti.

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

**Düşük Görüş Operasyonları (Low Visibility Operations- LVO):** RVR'in 550 m'den ve/veya DH'in 200 ft'den düşük olduğu değerlerde yapılan yaklaşma ve iniş operasyonu ile RVR'in 400 m'den düşük olduğu değerlerde yapılan kalkış operasyonudur.

**Düşük Görüş Prosedürleri (Low Visibility Procedures- LVP):** 550 m' den daha düşük RVR durumlarında, Uçakların yaklaşma ve kalkışlarında emniyetli bir operasyon sağlamak için meydana uygulanan belirli (CAT II ve CAT III) prosedürlerdir.

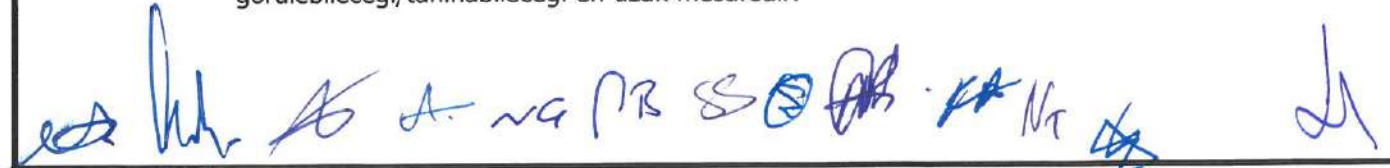
**Düşük Görüş Şartları (Low Visibility Conditions):** Havaalanı kontrol kulesinden, manevra sahasının tamamen ya da kısmen takip edilemediği meteorolojik koşullardır.

**Follow-Me Hizmeti:** Uçakların herhangi bir noktadan başka bir noktaya gidişleri için özel donanımlı araçla rehberlik hizmetidir.

**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.

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

- Aydınlık 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.

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

**Hassas Yaklaşmalı Pist-CAT I (Precision Approach Runway):** Görsel Yardımcılar ve ILS ve/veya MLS alet yardımcıları ile uçakları 60m(200 feet)'den az olmayan karar yüksekliğine veya 800 m'lik görüş mesafesine ya da 550 m.'den az olmayan pist görüş aralığına yaklaştıracak şekilde tasarlanmış aletli pisttir. (RVR  $\geq$  550m ve DH  $\geq$  60m (200ft))

**Hassas Yaklaşmalı Pist-CAT II (Precision Approach Runway):** Görsel Yardımcılar ve ILS ve/veya MLS alet yardımcıları ile uçakları 60m(200 feet)'den az fakat 30 m.'den (100 feet) az olmayan karar yüksekliğine ve RVR 550M veya altına düşmesi 300 m.'den az olmayan pist görüş aralığına yaklaştıracak şekilde tasarlanmış aletli pisttir. (300m  $\leq$  RVR < 550m, 30m (100ft)  $\leq$  DH < 60m(200ft))

**Hassas Yaklaşmasız Pist (Non-Precision Approach Runway):** Görerek ya da alet yardımcıları ile en azından yeterli bir direkt yaklaşma doğrultusu sağlanabilen aletli pisttir.(NDB, VOR gibi)

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

**Havacılara Uyarı (NOTAM-Notice To Airmen):** Uçuş harekâtı ile ilgili görevlileri herhangi bir havacılık hizmetine, kolaylığına, yöntemine veya tehlikesinin varlığına, koşullarına ya da bunlardaki herhangi bir değişikliğe ilişkin bilgilerden zamanında haberdar etmek amacıyla özel bir formatta hazırlanmış havacılara uyarı yayınıdır.

**Havacılık Bilgi Yönetimi (Aeronautical Information Management-AIM):** Ulusal ve Uluslararası uçuş güvenliğini, verimliliğini, etkinliğini, düzenini, havacılık bilgi verilerini (NOTAM,SAR Uçuş Planları Ve Uçuş Takibi, Permi, Entegre Havacılık Bilgi Yayınları, Havacılık Haritaları) belirlenen Ulusal ve Uluslararası standartlar çerçevesinde, uygulayan ve hizmet veren birimdir.

**Havacılık Bilgi Yayını (AIP-Aeornautical Information Publication)** Bir devlet ya da o devletin yetkili kıldığı otorite tarafından yayınlanan ve hava seyrüseferine temel teşkil eden en son nitelikli havacılık bilgilerini içeren bir yayındır.

**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.

**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.

**Karar İrtifası (Decision Altitude–Da)/Karar Yüksekliği (Decision Height– DH):** Hassas yaklaşımlarda, yaklaşmanın devamı için gerekli görsel referansların görülememesi halinde pas geçmenin başlatılması için belirlenmiş bir irtifa/yüksektir. Not: Karar İrtifası (DA) ortalama deniz seviyesine (MSL), Karar Yüksekliği (DH) ise (pist)eşiği rakımı ile ilişkilendirilmektedir.

#### Kısaltma Tablosu:

<b>AFTN</b>	Aeronautical Fixed Telecommunication Network	Havacılık Sabit Haberleşme Ağı
<b>AIP</b>	Aeronautical Information Publication	Havacılık Bilgi Yayınları
<b>AIM</b>	Aeronautical Information Management	Havacılık Bilgi Yönetimi
<b>AIS</b>	Aeronautical Information Service	Havacılık Bilgi Hizmeti
<b>APP</b>	Approach	Yaklaşma Ünitesi
<b>A-SMGCS</b>	Advanced Surface Movement Guidance and Control System	Gelişmiş Yüzey Hareketleri Rehber ve Kontrol Sistemi
<b>ATC</b>	Air Traffic Control	Hava Trafik Kontrol
<b>ATIS</b>	Automatic Terminal Information Service	Otomatik Terminal Bilgi Hizmeti
<b>AWOS</b>	Automated Weather Observation System	Otomatik Hava Gözlem Sistemi

CAT	Category	Kategori
DA	Decision Altitude	Karar İrtifası
DH	Decision Height	Karar Yüksekliği
DME	Distance Measuring Equipment	Mesafe Ölçüm Cihazı
FMP	Flow Management Position	Uçuş Akış Yönetim Pozisyonu
GP	Glide Path	Süzülüş Açısı
IAS	Indicated Air Speed	Bildirilen Hava Hızı
ICAO	International Civil Aviation Conference	Uluslararası Sivil Havacılık Konferansı
ILS	Instrument Landing System	Aletli İniş Sistemi
LLZ	Localizer	Konumlandırıcı (ILS Sisteminin Parçası)
LVO	Low Visibility Operations	Düşük Görüş Operasyonları
LVP	Low Visibility Procedures	Düşük Görüş Prosedürleri
MM	Middle Marker	Orta marker
MSL	Mean Sea Level	Ortalama Deniz Seviyesi
NDB	Non Directional Beacon	Yönlendirilmiş Radyo Bikını
NM	Nautical Miles	Denizcilik Mili
NMOC	Network Manager Operation Centre	Network Yönetimi Organizasyon Merkezi
NOTAM	Notice to Airmen	Havacılara Uyarılar
OM	Outer Marker	Dış marker
RVR	Runway Visual Range	Pist Görüş Mesafesi
RWY	Runway	Pist
TDZ	Touch Down Zone	Teker Koyma Sahası
VOR	VHF omni-range	Çok Yüksek Frekanslı Tüm Yönlü Radyo Verici İstasyonu

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

**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.

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

**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.

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

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

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

#### 4. GÖREV VE SORUMLULUKLAR

a. Bu Talimatın hazırlanmasından, koordinasyonundan ve uygulamasından HEAS'ın ilgili Müdürlükleri, Sabiha Gökçen Havalimanı Hava Seyrüsefer Müdürlüğü ve Sabiha Gökçen Havalimanı Meteoroloji Müdürlüğü müştereken sorumludurlar.

b. Bu Talimatın yayımlanarak yürürlüğe girmesinden SMS ve Yönetim Sistemleri Müdürlüğü sorumludur.



c. Bu Talimat Apron Yönetim Şefliği tarafından hazırlanmış olup, ilgili birim/departman yöneticileri, Direktörler ve Genel Müdür tarafından onaylanmıştır.

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

## 5. REFERANSLAR

- ICAO ANNEX-11, Air Traffic Services
- ICAO ANNEX-14, Aerodrome Design and Operations
- ICAO Doc 4444 – 7.12
- ICAO Doc 9365 All Weather Operations
- SHGM, Havaalanı Emniyet Standartları Talimatı (SHT-HES)
- AIP Turkey, ENR-1.5-9 Bölüm Düşük Görüş (LVO) ve Düşük Görüş Kalkış Operasyonları (LVTO)
- SHT-OPS AMC1 SPA.LVO.100 Low Visibility Operations- LVTO OPERATIONS – AEROPLANES"

## 6. UYGULAMA YÖNTEMLERİ

### 6.1 GENEL ESASLAR

a. Sabiha Gökçen Havalimanı 06R pisti CAT II, 24L/06L ve 24R Pisti CAT I yaklaşma kategorisindedir. Bu kapsamda pistlere göre iniş ve kalkış durumu ve düşük görüş şartlarında kullanılabileceği RVR durumu Tablo-1'deki gibidir. Bu dokümandaki değerler referans değerler olup, pistlerin yaklaşma kategorisine ilişkin güncel yayınlar takip edilmelidir.

Pistler	Pist Yaklaşma Kategorisi	Düşük Görüş İniş RVR Değeri (M)	Düşük Görüş Kalkış RVR Değeri (M)	Açıklama
06R	CAT II	550-300	400-125	CAT II iniş ve LVTO kalkış
24L	CAT I	-	-	
06L	CAT I	-	-	
24R	CAT I	-	400-125	Sadece LVTO kalkış

b. 06R pistinde CAT II şartlarında düşük görüş iniş operasyonu, eş zamanlı olarak 400 metre ile 125 metre arasındaki RVR şartlarında düşük görüş kalkış operasyonu yapılabilir.

c. 24R pistinde RVR değerinin 400 metrenin altında düştüğünde Düşük Görüş Kalkış Operasyonları uygulanabilir. LVTO operasyonları RVR 400 metre ile 125 metre arasında ( $125 \leq$  Uygulama Safhası  $< 400$ ) devam edebilir.

d. Düşük görüş operasyonları "Hazırlık Safhası", "Uygulama Safhası" ve "Bitiş Safhası" olmak üzere üç aşamadan oluşur. İlgili safhalar Meydan Kontrol Ünitesi tarafından başlatılır ve sonlandırılır.

e. Karar Yüksekliği (DH) ve pist görüş mesafesi (RVR) farklı operasyon kategorilerine karşılık gelmesi durumunda, en düşük değer (DH/RVR) hangi kategoriye denk geliyorsa, o kategori için belirlenmiş hükümlere göre aletli yaklaşma ve iniş operasyonu yapılır. (RVR değerleri 550 metre ve üzerindeki bulut taban yüksekliği nedeni ile trafiklerin inemiyor olması durumunda LVO operasyonları başlatılabilir. Vb.)

f. Düşük görüş operasyonlarının her safhasında; hava aracı hareket sahalarında, bu sahaların şeritlerinde, şerit saha sınırı yakınlarında, elektrik/elektronik ile ilgili altyapı sistemleri yakınında ve Ek-5'de verilen 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. ILS kritik ve hassas sahalarına girilmesinin gerekmesi durumunda LVO şartlarında iniş kalkış operasyonları durdurularak ve Elektronik Sistemler Şefliği ile temas sağlanarak Nöbetçi Meydan Müdürlüğü bilgisi ve Hava Trafik Kontrol Ünitesi izni ile A-SMGCS'de takip edilebilen araçlarla girilecektir. İlgili sahalardaki faaliyetlerin sonlandırılmaması halinde düşük görüş şartlarında iniş ve kalkış operasyonları uygulanmaz.

g. PAT sahada karla mücadele faaliyetlerinin devam ettiği durumlarda LVO uygulanmaz.

- h.** LVO safhalarında Motor Test Alanı kullanımı, idle motor test uygulamaları, yolculu operasyon yapılan alternatif park yeri kullanım usulleri, towing gerektiren düzenli/düzensiz uçak park yeri planlamaları uygulanmaz veya iptal edilir.
- i.** LVO safhalarında havalimanı içerisinde hava aracı park yeri değişikliği nedeni ile towing işlemleri yapılmaz. Zorunlu durumlarda hareket sahasındaki uçak sayısı kısıtlarına uyularak Meydan Kontrol Ünitesi ve Nöbetçi Meydan Müdürlüğünün onay vermesi ile towing yapılabilir. Bu kapsamda kurum veya birimlerden gelen towing talepleri A-OCC tarafından ilgili birimler arasında koordine edilir.
- j.** Hava taşıyıcılar veya yer hizmetleri tarafından LVO operasyonları uygulamasında etkinlik sağlayacağı değerlendirilen operasyonel akışa katkı sağlayacak, yer araç trafiğini azaltacak (ekipman nakli v.b), yer uçak trafiği hareketlerini kısıltacak operasyonel talepler (terminal gelen yolcu gate kullanımı, de-icing uygulama alanı koordinasyonu, orta apron bölgesi kullanım talebi, kullanılacak uçak değişikliği v.b) A-OCC'de bulunan kurumların personeli tarafından ilgili kurumlar ve birimler arasında koordine edilir.
- k.** AIP'de yayınlı bilgiler, yürürlükteki NOTAM'lar, ATIS bilgileri ve Meydan Kontrol Ünitesi talimat ve bildirimleri kapsamında LVP'da ihtiyaç duyulan ışık sistemleri, ekipman gereklilikleri, RVR değerleri ve iniş/kalkış yapılabileceği hususlarına ilişkin karar hava aracı pilotlarının sorumluluğundadır.
- l.** İlgili tüm kurum ve birimler, düşük görüşte iniş ve kalkış şartlarını etkileyen bilgileri, düşük görüş operasyonlarına etkilerini ve operasyon kategorisine etkisini ve gerekiyorsa ilişkili NOTAM taleplerini ivedilikle Nöbetçi Meydan Müdürlüğü'ne aktararak NOTAM yayını sağlar.
- m.** CAT I ve CAT II operasyonları için olması gereken sistemler tablosu EK-1'de, Düşük Görüş Kalkış Operasyonları için olması gereken sistemler tablosu EK-2'de verilmiştir. Düşük görüş operasyonlarının uygulanması için gerekli teçhizat ICAO'nun ilgili mevzuatlarındaki kurulum, performans ve bakım gerekliliklerini sağlamıyorsa, ilgili teknik birimler gerekli bilgi akış ve yayın süreçlerini uygular ve ilgili kategori operasyonları durdurulur. AIM Şefliği tarafından NOTAM yayın süreçleri takip edilir.
- n.** Nöbetçi Meydan Müdürlüğü tarafından; Hava Trafik Kontrol Ünitesinden alınan düşük görüş bilgilerine istinaden A-OCC Şefliğine bilgi verilerek Ek-4'de listesi verilen ilgili birim ve/veya kurumlara LVO başlama, uygulama veya bitiş safhalarına ilişkin bilgi iletilmesi sağlanır. İlgili birim veya kurumlar yer personelinin, araç sürücülerinin ve iş ortaklarının bilgilendirilmesi için telsiz, telefon veya benzeri yöntemlerle dahili bilgilendirme süreçlerini işleterek ilgili tüm personelin ivedi bilgilendirilmesini sağlar.
- o.** A-OCC Şefliği tarafından yer operasyonları ve yer aracı kullanan kurumlara LVO safhalarına ilişkin elektronik iletişim yöntemleri ile bilgilendirme bildirimleri yapılır. Bu kapsamda hava sahasında faaliyet gösteren ilgili kurumların elektronik iletişim bilgilerinin yer aldığı gruplar oluşturulur. Hava sahasında araç kullanan ve yer faaliyeti gösteren kurumlar elektronik posta ile "occ@sgairport.com" adresine bildirimde bulunarak ilgili mail adresleri ve iletişim bilgilerinin eklenmesi/çıkarılması hususunda talepte bulunmalıdır.
- p.** LVO'nun hazırlık, uygulama veya bitiş safhasında; özellikle LVO operasyonlarını etkileyecek araç, sistem, teçhizat ve benzeri unsurları işleten birimler, Nöbetçi Meydan Müdürlüğüne durum bilgisi iletir. Birimler tarafından iletilen raporlar değerlendirilir. Elektrik, Elektronik ve Meteoroloji birimlerinin sorumlulukları altındaki sistemlerin/cihazların durum bilgileri ile LVO uygulama şartlarını değerlendirerek gerekmesi halinde NOTAM yayınlanma sürecini koordine eder ve Nöbetçi Meydan Müdürlüğüne gecikmeksizin hazırlık beyanı sunar. Söz konusu bilgiler operasyon için öncelikli olduğundan Meydan Kontrol Ünitesine anında bildirilir.
- q.** Pisteye giriş taksiyollarında tesis edilen stop bar ışıkları hariç olmak üzere, piste direkt bağlantısı olmayan taksiyolları üzerinde tesis edilen stop bar ışıklarından Meydan Kontrol Ünitesi tarafından gerekli görülenler aktif hale getirilecektir.
- r.** Nöbetçi Meydan Müdürlüğü mevcut sistemlerin faal oluş durumlarına göre AIP'de ilan edilen bilgilerde; Ek-1'de verilen CAT II operasyonları için olması gereken sistemler tablosu veya Düşük Görüş Kalkış Operasyonları için Ek-2'de verilen Düşük Görüş Kalkış Operasyonları tablosu kapsamında farklılık oluşmuşsa CAT II veya LVTO operasyonu uygulanamayacağına ilişkin NOTAM yayınlanmasını sağlar.
- s.** Mevcut sistemlerin gayrifaal olması veya kısıtlı kullanımı gerektiğinde mevzuatın uygun gördüğü ilgili alternatif prosedürler uygulanabilir.
- t.** Tüm ışıklandırma sistemlerinin sağlanmasında, Annex 14, Doc 9157 ve SHT-HES kriterlerine uyulur. Gayri faal (G/F) olan ışıklar, ışıklandırma sisteminin ana yapısını/karakteristiğini değiştirmemeli ve ilgili mevzuatında belirtilen limitleri aşmamalıdır. Işıklandırma ile sağlanan görsel rehberliğin devamlılığı için G/F olan iki komşu ışık olmamalıdır (Baret ve crossbar'lar hariç).

- u. ATIS'in ve/veya AWOS'un, gayri faal olması durumunda, LVTO ve CAT-II operasyonları uygulanmaz.
- v. AWOS'un gayri faal olması durumunda Meteoroloji personeli tarafından bilgi Meydan Kontrol Ünitesi ve Nöbetçi Meydan Müdürlüğü'ne aktararak NOTAM süreci başlatılır.
- w. A-SMGCS'in gayri faal olması durumunda, CAT I operasyonları için, meydan trafik kapasitesi Meydan Kontrol Ünitesinin uygun gördüğü şekilde düzenlenerek LVO'ya devam edilir. CAT II ve LVTO operasyonları uygulanamaz.
- x. Düşük görüş şartlarında iniş veya kalkış yapılması planlanan ilgili pistin RVR değerlerine ulaşamaması durumunda iniş veya kalkış operasyonları yapılmaz.
- y. Her kurum ve birim, LVO ile ilgili olarak kendi personelinin eğitiminden sorumludur.
- z. LVO safhalarında hava sahasında faaliyette bulunan tüm yer araçlarının farları ve ikaz ışıklandırmaları açık olacak, eksik ışıklandırma ve donanım sistemi olan araçlar operasyonlarda kullanılmayacaktır.
- aa. LVP uygulamalarına ilişkin kontroller ve kayıtlar ilgili birimlerin sorumluluğundadır.
- bb. LVO safhaları sürecinde, bu talimatta tanımlanmayan, ancak havalimanı operasyonları veya emniyeti için önem teşkil eden istisnai uygulama gereklilikleri hususunda, Meydan Kontrol Ünitesi ile koordinasyon sağlanarak Nöbetçi Meydan Müdürlüğü tarafından karar verilir. Bu durumların, uçak hareketi gerektirmesi halinde, tüm uçak hareketleri Follow-me rehberliğinde yapılır.
- cc. Meydan Kontrol Ünitesi tarafından Düşük Görüş Operasyonlarında hazırlık, uygulama ve bitiş safhasında ilgili hava trafik yönetim üniteleri ile gerekli koordinasyon usulleri belirlenecek ve uygulanacaktır.
- dd. Düşük görüş şartlarında, hava aracı yer hareketleri için kenar ışığı, merkez hattı ışığı gibi gerekli kriterleri sağlayamayan veya özel operasyonları tanımlanmayan taksiyolları ve/veya apron merkez hatları düşük görüş şartlarında kullanılmaz. Notam yayını ile duyurulur. Yalnızca Follow-me rehberliğinde kullanılır.
- ee. Taksiyolu merkez hattı ışığı gayrifaal (G/F) ve taksiyolu kenar ışığı faal ise CAT-I uygulaması yapılabilir. Ancak Taksiyolu merkez hattı ışıkları faal ve taksiyolu kenar ışıkları gayrifaal (G/F) ise CAT-I, CAT-II ve LVTO yapılabilir.
- ff. Bu talimat kapsamında RVR değerlerinin kullanım limitlerine ilişkin olarak; 800M RVR altında LVO hazırlık safhası, 550M RVR altında LVO iniş operasyonları safhası, 400 RVR altında LVO kalkış operasyonları safhası, 400M RVR altında tanımlanmış alanlardaki zorunlu follow-me uygulama safhası başlatılır. (Not: Düşük Görüş "Hazırlık Safhasının" başlatıldığı "800M RVR" değeri ile CAT I operasyonları limiti olan "800M Görüş" değeri karıştırılmamalıdır.)

## 6.2 HAZIRLIK SAFHASI

- a. RVR değeri 800 metrenin altına düştüğünde veya bulut tabanının CAT II şartlarına (30M/100FT ile 60M/200FT arası) düşmesinin beklendiğinde Düşük Görüş Operasyonları hazırlık safhası başlatılır. Bu safha RVR 800 metre ile 550 metre arasına kadar devam eder ( $550 \leq \text{Hazırlık Safhası} < 800$ ).
- 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, LVO şartlarına ilişkin tahminler en kısa zamanda Meydan Kontrol Ünitesi birimine iletilir. Meteoroloji Müdürlüğü, sistemlerine ilişkin kontrolleri yaparak gayri faal bilgilerini ivedi olarak Meydan Kontrol Ünitesi ve Nöbetçi Meydan Müdürlüğü'ne iletir ve NOTAM süreci başlatılır.
- d. İlişkili sistem veya Meteoroloji Ofisi'nden alınan bilgi kapsamında Meydan Kontrol Ünitesi tarafından, RVR değerinin 800 metrenin altına düştüğü bilgisinin Nöbetçi Meydan Müdürlüğü'ne bildirilmesi ile LVO için hazırlık safhası başlatılır. Ayrıca Meydan Kontrol Ünitesi tarafından kurum içi dahili hazırlık süreçleri yapılarak, ilgili hava trafik birimleri ile gerekli koordinasyonlar sağlanır.
- e. Elektrik Sistemler Şefliği tarafından, PAT saha genel ışıklandırma, levha ve benzeri elektrik sistemlerinin LVP kapsamında kontrolü yapılır. Ek-1'de verilen CAT II operasyonları için olması gereken sistemler tablosu veya Ek-2'de verilen Düşük Görüş Kalkış Operasyonları için gerekenler tablosunda verilen ışıklandırma durumu hususunda Meydan Kontrol Ünitesine ve Nöbetçi Meydan Müdürlüğü'ne bilgi aktarılır. Gerekmesi halinde NOTAM süreci başlatılır. Varsa harekât sahasındaki çalışmalar durdurularak bölgeler terk edilir. Elektrik Sistemler Şefliği tarafından düşük görüş operasyonlarına hazırlık kapsamında ışıklandırma sistemlerinin fotometrik değerleri, levha aydınlatma değerleri, apron aydınlatma şiddeti, uzaktan kumanda sistemleri, takip/izleme sistemleri takip ve kontrol edilir.

- f. Elektronik Sistemler Şefliği tarafından ILS Sistemleri, VOR, NDB, DME, Kumanda ve İzleme Sistemleri, A-SMGCS, VHF, trunk telsiz ve diğer iletişim ve seyrüsefer sistemleri kontrolü yapılır. Varsa çalışmayan veya yayın kesme süreleri (SLA) kriterleri kapsamında kendini otomatik kapatan sistemler hususunda Meydan Kontrol Ünitesine ve Nöbetçi Meydan Müdürlüğü'ne bilgi aktarılır. Gerekmesi halinde NOTAM süreci başlatılır. Varsa harekât, kritik ve hassas sahalardaki çalışmalar durdurularak bölgeler terk edilir.
- g. Yapım İşleri Şefliği tarafından, hava sahasında kaplamalı sahalarda, şerit sahalarda, bu sahalarda yakınında, kritik ve hassas sahalarda ve aktif elektrik/iletişim sistemleri yakınında yapılan bakım/onarım ve inşaat çalışmaları durdurularak bölgelerin terk edilmesi sağlanır.
- h. Apron Yönetim Şefliği tarafından, kaplamalı sahalarda veya şerit sahalarda çalışma olup olmadığı kontrol edilir. İvedilik arz etmeyen Follow-me hizmetleri durdurularak LVO hizmeti için hazırlık yapılır.
- i. Hazırlık safhası ATIS'de yayınlanmaz. Hazırlık safhasında uçak veya yer araç hareketlerinde veya PAT sahalılarının kullanımında ilave kısıtlama uygulanmaz.
- j. Meteoroloji Ofisi tarafından RVR'ın 800 metrenin altına düştüğü belirtilmesine karşın CAT II ve LVTO şartları altına düşmeyeceği yönünde kuvvetli değerlendirme varsa hazırlık safhasına başlanmayabilir.
- k. Hazırlık safhası devam ederken CAT II şartlarının oluşacağına ilişkin öngörü oluşması ve PAT sahasında yoğun trafik bulunması halinde, Meydan Kontrol Ünitesi tarafından push-back'ler veya hava aracı trafikleri kısıtlanabilir.
- l. LVO sürecinde yer alacak tüm Follow-me araçlarının transponder ve telsizlerinin faal olduğu kontrol edilerek, gerekmesi halinde Meydan Kontrol Ünitesi ile cihaz kontrolü yapar.

### 6.3 UYGULAMA SAFHASI

- a. İlişkili sistemlerden, Meteoroloji Ofisi'nden veya trafiklerden alınan bilgi kapsamında Meydan Kontrol Ünitesi tarafından, LVO şartlarının oluştuğu bilgisi, Nöbetçi Meydan Müdürlüğüne iletilmesi ve Meydan Kontrol Ünitesi Ekip Şefi ile Nöbetçi Meydan Müdürünün mutabık kalması ile ATIS'te "Low Visibility Operations in Progress" yayını yapılarak LVO uygulama safhası başlatılır.
- b. Düşük görüş şartlarında kullanılan pistlere ilişkin değişiklik olması durumunda (06R pisti iniş/kalkıştan, 24R pisti kalkışına dönmesi gibi) Meydan Kontrol Ünitesi tarafından Nöbetçi Meydan Müdürlüğüne önceden haber verilerek, yer operasyonlarında gerekli hazırlıkların yapılması sağlanır.
- c. LVO uygulama safhasında, 400M RVR altında Genel Havacılık Apronu ve Apron-1'deki tüm uçak hareketleri Follow-me rehberliğinde yapılacaktır. Follow-me hizmetlerinin uygulanmasında, Meydan Kontrol Ünitesi tarafından Follow-me operatörü ile ilgili hava aracı pilotu arasında koordine kurulup, birbirlerini gördüklerinin teyidi alınacaktır. Pilot ile Follow-me arasındaki iletişim Meydan Kontrol Ünitesi tarafından yürütülecektir.
- d. LVO operasyonları bulut tabanı nedeni ile başlayıp RVR değerlerinin 400 metre ve üzerinde olduğu durumlarda bu talimat kapsamında yer hareketleri için tanımlanmış follow-me hizmetleri uygulanmaz.
- e. LVO uygulama safhasında zorunlu alanlarla birlikte, Meydan Kontrol Ünitesi veya pilot taleplerine istinaden follow-me hizmeti verilecektir. Zorunlu follow-me hizmet alanları Ek-6 Apron Taksiyolları ve Araç Servis Yolları Krokisinde belirtilmiştir.
- f. Düşük görüş şartlarında de-icing hizmeti alacak hava araçları, De-icing hizmetlerini 24R kalkışlarında F4, 06R kalkışlarında K1,K2,L1,L2,M1,M2 taksi yollarında alacaklardır.
- g. Düşük görüş operasyonlarını, etkileyecek herhangi bir cihaz, sistem veya ekipman performansının düşmesi ve/veya tamamen arızalanması durumlarında; Meydan Kontrol Ünitesi tarafından ilgili yaklaşma ünitesi ile koordinasyonla pilotlar ve ilgili diğer birimler bilgilendirilir. Düşük Görüş Operasyonlarını etkileyen ilgili arıza; Meydan Kontrol Ünitesi ve Nöbetçi Meydan Müdürü arasında koordine edilir.
- h. Düşük Görüş Operasyonu esnasında trafikler karşı/aksi pist kullanımına yönlendirilmeyecek, multiple line-up uygulaması yapılmayacak, hızlı çıkış taksi yollarından piste giriş izni verilmeyecektir. Hava Trafik Kontrolörü tarafından sadece A3 ve A10 taksiyollarından kavşak kalkış taleplerine müsaade verilebilecektir.
- i. Aynı piste inen ve kalkan trafiklerden; İnen uçak "Touch Down Zone"'a 6 NM mesafeye gelmeden önce, kalkan uçak LLZ antenini kat etmiş olmalıdır. Aksi takdirde kalkacak uçak CAT II koruma sahasına girmeden uygun olan bekleme noktasında bekletilecektir.
- j. İnen bir uçak, pisti tamamen terk edinceye kadar taksi yapmayı durdurmamalıdır. Pist çıkış noktaları, inen uçağın ILS-LLZ hassas sahasını gecikmeksizin terki için her tür uçak ve araçlardan temiz tutulmalıdır. İnişteki bir numaralı uçak için pist temiz olsa bile, eğer daha önce inen bir uçak ILS -LLZ hassas sahasını

tam olarak temizlemedi ise ILS CAT II şartları etkileneceğinden dolayı, Hava Trafik Kontrolörü tarafından pilota bu durum iletilmelidir.

**k.** Uygulama safhasında, Meydan Kontrol Ünitesi tarafından abort, park yeri, acil durum ve benzeri nedenler kapsamında aksi belirtilmedikçe hava araçlarının veya yer araçlarının iniş/kalkış için kullanılan pistin kat edişlerine izin verilmeyecektir.

**l.** Uygulama safhasında, A-SMGCS radarında takip edilemeyen araçların (transponderi olmayan) hava aracı manevra sahasına girişlerine (taksi yollarını kat eden araç servis yolları hariç) izin verilmeyecektir. Manevra Sahasındaki tüm Follow-me, ARFF, Elektrik, Elektronik, İnşaat vb. araçlar A-SMGCS sistemine kayıtlı çağrı adlarını kullanacaklardır.

**m.** LVO uygulama safhasında apron servis yollarında zorunlu hizmet araçları haricinde araç hareketi yapılmayacak olup; araçlar tarafından Ek-6 Apron Taksiyolları ve Araç Servis Yolları Krokisinde belirtilen yollar kullanılacaktır. Bu safhada Apron 1'de apron merkez hattını kat eden yollar kullanılmayacaktır. Q, R, S, F4, K1, K2, L1, L2, M1, M2, V, N, P taksiyolları araç servis yolları ile kesişmekte olup, bu taksiyollarını kat edecek araçlar olası her türlü hava aracı ve yer aracı (Follow-me, karla mücadele vb.) hareketine müteyakız olacak şekilde yüksek hassasiyet ve detaylı kontrolle kat ediş yapacaktır. 24R pisti kullanımında F4 taksiyolunu kat eden araç servis yolu araç trafiğine kapatılacaktır. K1, K2, L1, L2, M1, M2 taksi yollarını kat edecek araç servis yolları follow-me kontrolünde kat edilecek olup, follow-me tarafından Meydan Kontrol Ünitesi ile koordineli olarak belirli periyotlarda toplu kat ediş uygulaması yapılacaktır.

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

**o.** LVO'nun ilk uygulanmaya başlandığı süreçte, hareket sahasında uygulama safhası limitlerinden fazla hava aracı hareketi bulunması durumunda, diğer tüm pushback talepleri bekletilerek trafik yönetilecektir.

**p.** KYM ve İlk Yardım birimi LVO uygulama safhasında, ilgili istasyonlarında gerektiğinde olası bir müdahale için hazır halde (Stand-By) beklemede olacaktır. Acil durumlarda KYM ve İlk Yardım araçları sürekli Meydan Kontrol Birimi ile iletişim halinde ve yönlendirmeleri doğrultusunda hareket edecektir. Gerekli görüldüğü hallerde rehberlik hizmeti sağlanacaktır.

**q.** LVO uygulama safhasında tüm trafikler durduklarında, harekete başladıklarında veya Hava Trafik Kontrolörü tarafından ayrıca talep edilmesi halinde buldukları pozisyon bilgilerini Hava Trafik Kontrolörüne raporlayacaklardır.

**r.** Geliş ve gidiş uçakları toplam olarak; Apron 1 merkez hattında, aynı anda en fazla 2 trafik, diğer apronlarda ve taksi yollarında Meydan Kontrol Ünitesi tarafından uygun görülen sayıda trafik bulundurma planlaması yapılacaktır.

**s.** LVO uygulama safhasında hava araçlarının yer hareketleri için LVP'de tanımlanmış güzergahlar veya operasyonel koşullara göre (trafik durumu, kapalı/açık taksiyolları, v.b) Meydan Kontrol Ünitesi tarafından bildirilen güzergahlar kullanılır.

### 6.3.1 Düşük Görüş İniş Usulleri (CAT II Usulleri)

**a.** 06R pisti RVR değerinin 550 metrenin altına düştüğünde ve/veya bulut tabanının CAT II değerlerine (200FT altına) düştüğü durumlarda CAT II Düşük Görüş İniş uygulama safhası başlatılır ve RVR değerinin 550 metre ile 300 metre arasındaki koşullarda ( $300 \leq$  Uygulama Safhası  $< 550$ ) veya bulut tabanının 30M/100FT ile 60M/200FT arasındaki koşullarda ( $30M/100FT \leq$  Uygulama Safhası  $< 60M/200FT$ ) düşük görüş iniş operasyonları uygulanır.

**b.** RVR'in CAT II Operasyonlarının başlatılması için belirlenmiş limitlerin üzerinde olmasına rağmen (RVR  $\geq 550m$ ); ilgili yaklaşma hattında birden fazla hava aracının inişini etkileyerek pas geçmelerine neden olan bir bulut oluşumunun / varlığının pilot raporlarıyla teyit edilmesi durumunda (ILS CAT I yaklaşması esnasında OCA/OCH değerlerine ulaşıldığında bulut nedeniyle pistin görülememesi hali), Düşük Görüş Operasyonları başlatılır. Bu kapsamda Meydan Kontrol Ünitesi tarafından yaklaşma trafiklerinde bulut taban bilgisi talep edilebilir.

**c.** Düşük görüş usulleri yürürlükte iken, gelen hava araçları arasındaki mesafenin artırılması gerektiğinden hava araçlarının iniş sıklığı azaltılabilecektir. Hakim hava koşullarının yanı sıra, teçhizatın çalışır olması gibi faktörler de iniş sıklığına etki edebilecektir. Planlama ve bilgi edinme amacıyla yaklaşık muhtemel iniş sıklıkları saatte 12 trafiktir. Meydan Kontrol Ünitesi tarafından, yaklaşma üniteleri ile birlikte pistlerin kullanım varyasyonlarını, meteorolojik koşulları, pist durumlarını ve benzeri unsurları göz

önünde bulundurarak iniş/kalkış ayırma ve kapasite değerlendirmeleri yapılır. Bu kapsamda ilgili ayırma, yaklaşma izni v.b süreçler Hava Trafik Kontrol Ünitesi tarafından ilgili ünitelerle koordine edilecektir.

**d.** Düşük görüş iniş şartlarında 06R pistinden iniş yapılırken, iniş yapılması planlanırken veya iniş için beklemede trafikler varken diğer pistlerden (06L, 24L veya 24R) kalkış yapılmaz.

**e.** 06R pisti inişleri sonrasında Apron 4, Apron 5, Apron 6, Apron 7, Apron 8 giden trafikler pisti terk ettiği taksiyolunu takiben A/B8/B taksiyolunu takiben Hava Trafik Kontrolörü tarafından bildirilen rota ile park yerlerine gideceklerdir. Apron-4 ve Apron 5'e giden trafikleri C veya V taksiyolu üzerinde, park yeri girişlerinde follow-me karşılayacaktır.

**f.** 06R pisti inişleri sonrasında Apron-1'e gidecek trafikler, pisti terk ettiği taksiyolunu takiben A/B8/B/Apron8/C/C11/ 06L-24R /E/F4 taksiyollarını izleyerek park yerlerine gideceklerdir. Apron-1' giden trafiklere F4 taksi yolundan itibaren park yerine kadar follow-me hizmet verilecektir.

**g.** RVR'ın 400 metre altına düşmesi durumunda, Meydan Kontrol Ünitesi tarafından Apron-1'e gelen trafiklere F4 taksiyolundan itibaren follow-me yönlendirilecek, follow-me uçak önüne geçtiğini Hava Trafik Kontrolörüne bildirecek, Hava Trafik Kontrolörü tarafından follow-me ye bildirilen park yerine kadar uçağa follow-me hizmeti verilecek, uçak park yerine girdikten sonra Hava Trafik Kontrol Ünitesine durum raporu iletilecektir.

**h.** 06R pistine iniş operasyonları sürecinde, Apron 1'de aynı anda follow-me hizmeti alan hem geliş hem gidiş trafikleri olacağından; aprona giren tüm trafikler F4 taksiyoluna girdikten sonra duracak/durdurulacak, sonrasında Hava Trafik Kontrolörü talimatı doğrultusunda follow-me eşliğinde uçağın gideceği park yerine kadar önünde başka trafik olmayacak şekilde hareketine izin verilecektir.

**i.** 06R pisti düşük görüş inişleri başladığında, 06L pistinde de kalkışlar durdurulacak, tüm kalkışlar 06R pistine yönlendirilecek, bu kapsamda Apron-1 ile 06R pisti arasındaki uçak hareketleri nedeni ile düşük görüş şartlarında aktif pistin kat edilmesi önlenecektir.

**j.** Yaklaşma Kontrol ile Sabiha Gökçen Meydan Kontrol Ünitesi arasında aksi koordine edilmediği sürece; Düşük görüş operasyonları süresince geliş trafikleri arasında uygulanacak asgari ayırma miniması Yaklaşma Kontrol ile Sabiha Gökçen Meydan Kontrol Ünitesi arasında imzalanmış olan LoA'da (Anlaşma Mektubu) belirlenen şekilde uygulanacaktır.

### 6.3.2 Düşük Görüş Kalkış Usulleri

**a.** 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.

**b.** RVR değerinin 400 metrenin altında düştüğünde Düşük Görüş Kalkış Operasyonları uygulama safhası başlatılacaktır. Bu safha RVR 400 metre ile 125 metre arasında ( $125 \leq \text{Uygulama Safhası} < 400$ ) devam edecektir.

**c.** Herhangi bir sebepten dolayı CAT II iniş şartları sağlanamıyor ancak kalkış için kısıtlama oluşmuyorsa ATIS'te "Low Visibility Take-Off Operations in Progress" yayını yapılarak Düşük Görüş Kalkış Operasyonları için uygulama süreci başlatılır.

**d.** Sabiha Gökçen Havalimanında 400 metre RVR altındaki düşük görüş kalkış operasyonları (LVTO) için 06R ve 24R pistleri uygundur. 06L ve 24L pisti düşük görüş kalkış operasyonlarında kullanılmayacaktır.

**e.** 06R pisti için CAT II operasyonları uygulamaya veya planlanmaya başladığında Düşük Görüş Kalkış Operasyonları (LVTO) sadece 06R pistinden yapılacaktır. 06R pisti iniş operasyonları için planlanırken 24R pistinden düşük görüş kalkış operasyonu yapılmayacaktır.

**f.** Apron 1'de konaklayan ve kalkış için 06R pistini kullanacak olan trafikler; Q/D/G/06L-24R/ C6/Apron6/B/B6/A taksi yolları ile Hava Trafik Kontrolörü tarafından bildirilen 06R pisti bekleme noktasına devam edecektir. Bu trafiklere pushback sonrası G taksiyoluna kadar follow-me hizmeti verilecektir.

**g.** Genel Havacılık Apronunda konaklayan ve kalkış için 06R pistini kullanacak trafikler; Genel Havacılık Apronu park yerlerindeki pushback sonrasında Apron Merkez Hattı/P-N/D/G/06L-24R/C6/Apron6/B/B6/A taksi yolları ile Hava Trafik Kontrolörü tarafından bildirilen 06R pisti bekleme noktasına devam edecektir. Bu trafiklere pushback sonrası G taksiyoluna kadar follow-me hizmeti verilecektir.

**h.** Apron-6, Apron-7 ve Apron-8'de konaklayan ve kalkış için 06R pistini kullanacak trafikler; B/B6/A taksiyolları ile Hava Trafik Kontrolörü tarafından bildirilen 06R pist bekleme noktasına devam edeceklerdir.

- i.** Apron 5'de konaklayan ve kalkış için 06R pistini kullanacak trafikler; C/Apron6/B/B6/A taksiyolları ile ve Apron 4'de konaklayan ve kalkış için 06R pistini kullanacak trafikler; V/B/B1/A taksiyolları ile Hava Trafik Kontrolörü tarafından bildirilen 06R pist bekleme noktasına devam edeceklerdir.
- j.** Düşük görüş kalkış şartlarında 24R pisti kullanılırken, Apron 1 ve Genel Havacılık Apronu, Apron-4, Apron 6, Apron 7, Apron 8 ve Apron 5'de konaklayan tüm trafikler kalkış için 24R pistini kullanacaklardır.
- k.** Apron 1'de konaklayan ve kalkış için 24R pistini kullanacak trafikler; Apron 1/F4/D/E taksii yolları ile 24R pisti bekleme noktasına devam edecektir. Bu trafiklere pushback sonrası F4 taksii yoluna kadar follow-me hizmeti verilecek olup, tüm trafikler F4 taksii yolunda durup Hava Trafik Kontrolörü talimatını bekleyeceklerdir.
- l.** Apron-4, Apron-6, Apron-7, Apron-8 ve Apron 5'de konaklayan ve kalkış için 24R pistini kullanacak trafikler; C/C11 taksii yolları ile 24R pist bekleme noktasına devam edecektir.
- m.** Genel Havacılık Apronunda konaklayan ve kalkış için 24R pistini kullanacak trafikler; Genel Havacılık Apronu park yerlerindeki pushback sonrasında Apron Merkez Hattı/P-N/D/E taksii yolları ile 24R pisti bekleme noktasına devam edecektir. Bu trafiklere D taksii yolu üzerindeki F4 taksii yolu bağlantısına kadar follow-me hizmeti verilecektir.
- n.** Hava Trafik Kontrolörü tarafından aksi koordine edilmedikçe; kalkış yapan uçakların da, kalkış koşusu esnasında LLZ yayınından yararlanmaları göz önüne alındığında, önden kalkan uçak LLZ antenini geçmeden ikinci uçağa kalkış müsaadesi verilmeyecektir.
- o.** 06R pisti kalkışlarda kullanıldığında trafikler A1, A2 ve A3 taksii yollarında tesis edilmiş olan ve Ek-7 krokide yerleri belirtilen "06R CAT II/III RWY Holding Position" pist bekleme noktasını kullanacaklardır (06R RWY Holding Position pist merkez hattına 90m, 06R CAT II/III RWY Holding Position pist merkez hattına 137,5m mesafededir.). 24R pisti kalkışlarda kullanıldığında trafikler Ek-7 krokide yerleri belirtilen E taksii yolundaki "24R CAT I Pist Bekleme Pozisyonu"nda veya C11 taksii yolundaki "24R Pist Bekleme Pozisyonu"nda bekleyeceklerdir.
- p.** Hava Trafik Kontrolörü tarafından komşu, karşılıklı veya birbirini etkileyebilecek park yerlerinde aynı anda pushback izni verilemeyecek, uzun pushback uygulamaları, yer ve hava araçlarına şartlı veya yer personelinin görsel takibini gerektiren pushback talimatları verilmeyecektir.
- q.** Apronlarda taksii müsaadesi verilmiş bir uçağın önüne pushback izni verilmeyecek olup, pilot konum raporu, A-SMGCS verisi veya Follow-me tarafından Hava Trafik Kontrolörüne konum bilgisi verilmesi sonrasında taksii yapan uçağın arkasında kalan bölümlerde pushback izni verilecektir. Bu kapsamda Hava Trafik Kontrolörü tarafından pushback kısıtlaması uygulanabilecek veya pushback sıralaması değiştirilebilecektir.
- r.** Hava Trafik Kontrolörü tarafından aksi belirtilmedikçe; Apron 1'de konaklayan ve kalkış için 06R pistini kullanacak olan tüm trafiklerin pushback yönü Q taksii yolundan çıkış yapmak için uçak yüzü batıya bakacak şekilde olacaktır. Apron 6, Apron 7, Apron 8'de konaklayan ve kalkış için 06R pistini kullanacak olan tüm trafiklerin pushback yönü uçak yüzü güneye bakacak şekilde olacaktır.
- s.** Hava Trafik Kontrolörü tarafından aksi belirtilmedikçe; Apron 1'de konaklayan ve kalkış için 24R pistini kullanacak olan tüm trafiklerin pushback yönü F4 taksii yolundan çıkış yapacak şekilde olacaktır. Apron-1'deki 1 ve 2 numaralı park yerinden yapılan pushbacklerde uçak arkası Q taksii yoluna doğru olacaktır. Apron 6, Apron 7, Apron 8'de konaklayan ve kalkış için 24R pistini kullanacak olan tüm trafiklerin pushback yönü uçak yüzü kuzeye bakacak şekilde olacaktır. Apron 5'de ve Apron-4'de konaklayan ve kalkış için 24R pistini kullanacak olan trafiklerin pushback yönü Hava Trafik Kontrolörü talimatına göre olacaktır.
- t.** Pushback görevlileri, pushback tamamlanıncaya kadar her türlü yer ve hava aracına karşı yüksek dikkatte olacak, emniyetsiz durum görülmesi halinde pushback durdurularak Hava Trafik Kontrolörüne raporlanmak üzere pilota iletilecek, pushback sonrası gecikmeksizin apron merkez hattı terk edilecektir. Apron merkez hattı daima pushback yapılan park yerinden terk edilecek olup; K1, K2, L1, L2, M1, M2 taksii yollarına yapılan pushback sonrasında yanında bulunan diğer taksii yolu ihlal edilmeyecektir.
- u.** Apron-1'den giden tüm hava araçları F4 veya Q taksii yolu üzerinde durarak Hava Trafik Kontrolörüne konum raporu verecekler ve Hava Trafik Kontrolörü talimatını bekleyeceklerdir. F4 veya Q taksii yolunda uçak hareketi varken, bölgede trafik karşılaşmasını önlemek amacı ile D taksii yolunun ilgili bölgelerinde diğer uçak hareketine izin verilmeyecektir.

- v. 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 bekletilecektir.
- w. Hava Trafik Kontrolörü tarafından kalkış trafikleri 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 Hava Trafik Kontrolörüne ileterek, Hava Trafik Kontrolörü talimatı ile rehberlik hizmetine başlayacak ve harekete başladıklarını Hava Trafik Kontrolörüne raporlayacaktır. Rehberlik hizmeti F4 veya G taksiyolunda sonlandırılarak, Follow-me aracı trafiğinin önünden ayrıldıktan sonra rehberlik hizmetinin tamamlandığı Hava Trafik Kontrolörüne bildirilecektir. Hava Trafik Kontrolörü tarafından talep gelmesi halinde ayrıca konum bilgisi raporlanacaktır.
- x. Hava Trafik Kontrolörü tarafından talep edilmesi halinde, kalkış yapan trafikler airborne/teker kesme bilgisini Hava Trafik Kontrolörüne raporlayacaktır. Bu durumlarda Hava Trafik Kontrolörüne bilgi verildikten sonra trafikler ivedilikle yaklaşma sektörü ile temas sağlanmalıdır.
- y. Kalkıştan vazgeçen veya abort eden trafikler ivedilikle Hava Trafik Kontrolörüne bilgi verecekler, pilotlar hava aracı pisti terk eder etmez Hava Trafik Kontrolörüne "Pist Terkedildi" bilgisini uçağın tamamının pist bekleme noktasını terk ettikten sonra raporlayacaktır.
- z. 24R pisti kullanılırken kalkıştan vazgeçen, abort eden veya iniş gerçekleştiren ve Apron-1'e dönmesi gereken trafik olması durumunda; inen veya dönen hava aracının Apron 1'e getirilmesini teminen Hava Trafik Kontrolörü 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 Hava Trafik Kontrolörüne 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.
- aa. 24R pisti kullanılırken kalkıştan vazgeçen, abort eden veya iniş gerçekleştiren ve Apron 4, Apron 6, Apron 7 ve Apron 8 veya Apron 5'e dönmesi gereken trafikler olması durumunda; Hava Trafik Kontrolörü tarafından D taksiyolu üzerine, ilişkili pist terk ediş taksiyolu bölgesine Follow-me yönlendirilerek rehberlik hizmeti verilmesi sağlanacaktır. Hava Trafik Kontrolörü tarafından ilgili trafik D üzerinden F4 taksi yolu öncesine kadar yönlendirilecek, follow-me bu noktada trafiğinin önünden Hava Trafik Kontrolörüne rapor vererek ayrılacak, devamında Hava Trafik Kontrolörü tarafından F4 ve E taksiyolunun kullanım durumuna göre E taksiyolundan 24R pisti kat edişi sağlanarak ilgili park yerine yönlendirilecektir.
- bb. 24R pisti kullanılırken kalkıştan vazgeçen, abort eden veya iniş gerçekleştiren uçağa rehberlik hizmeti veren Follow-me operatörü, Q taksiyolundan girişi öncesinde Q taksiyolunu kat eden araç hareketlerini durdurmak için yolun araç trafiğine kapatılmasını sağlayacaktır.
- cc.06R pisti kullanılırken kalkıştan vazgeçen abort eden veya iniş gerçekleştiren trafik olması durumunda, 06R pistine düşük görüş şartlarında iniş yapan trafikle aynı prosedür uygulanacaktır.

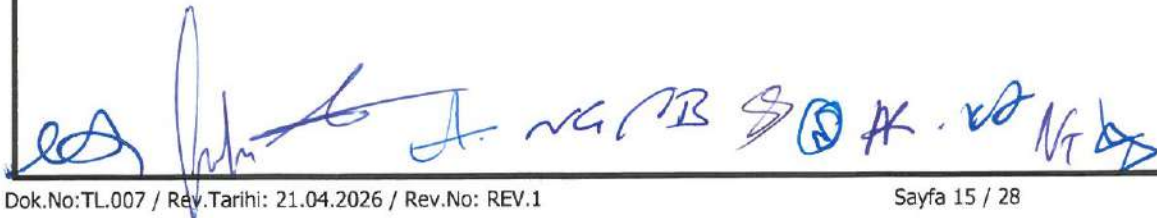
#### 6.4 BİTİŞ SAFHASI

- a. Meydan Kontrol Ünitesi tarafından, Meteoroloji Ofisinden ve pilotlardan alınan bilgiler kapsamında, bulut tabanı ve/veya karar irtifası ile ilgili kısıtlama olmadığı durumlarda, RVR değerinin 550 metre ve üstüne çıktığı teyit edildiğinde ve tekrar CAT II şartlarına düşme beklentisinin olmadığı durumlarda, LVO uygulamaları sonlandırılarak, Nöbetçi Meydan Müdürüne bildirilecektir. ATIS'deki "Low Visibility Operations in Progress" yayını kaldırılacaktır.
- b. RVR'ın Düşük Görüş Operasyonlarının başlatılması için belirtilmiş limitlerin üzerinde olmasına rağmen (RVR büyük/eşit 550m) ilgili yaklaşma hattında birden fazla uçak inişini etkileyerek pas geçmelerine neden olan bir bulut oluşumunun/varlığının pilot raporlarıyla teyit edilmesi ile Düşük Görüş Operasyonu başlatıldığı takdirde, operasyonun sona erdirilmesi de pilot raporları ile bulut oluşumunun kalktığı teyidi sonrasında Hava Trafik Kontrolörü tarafından gerçekleştirilecektir.
- c. Ek-1'de verilen cihaz ve sistemlerin gayri faal olması durumuna göre CAT II operasyonu uygulanamayacağı durumlarda LVO uygulamaları sonlandırılır ve müteakiben NOTAM yayınlanır.

- d.** RVR'ın tekrar 550 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 LVO safhaları sonlandırılacaktır.

**7. EKLER****EK-1 CAT I ve CAT II OPERASYONLARI İÇİN OLMASI GEREKEN SİSTEMLER TABLOSU**

SİSTEM ADI		CAT I	CAT II	AÇIKLAMA
		RVR $\geq$ 550m DH $\geq$ 60m	300m $\leq$ RVR < 550m 30m $\leq$ DH < 60m	
ILS	LOCALIZER	GEREKİR	GEREKİR	Sistemlerin çalışmadığı durumlarda NOTAM yayınlanır. CAT I ve CAT-II operasyonları uygulanmaz.
	GLIDE PATH	GEREKİR	GEREKİR	Sistemlerin çalışmadığı durumlarda NOTAM yayınlanır. CAT I ve CAT-II operasyonları uygulanmaz. Uygun aletli-aletsiz operasyonlara devam edilir.
	GP – DME	GEREKİR	GEREKİR	GP-DME G/F ise NOTAM yayınlanır. CAT I ve CAT-II operasyonları uygulanmaz.
	MIDDLE MARKER	GEREKMEZ	GEREKMEZ	G/F Olan MM NOTAM çekilerek duyurulur. CAT I ve CAT II Operasyonlarına devam edilir.
SSY CİHAZLARI	NDB (SAB)	GEREKMEZ	GEREKMEZ	Sistemin çalışmadığı durumlarda NOTAM yayınlanır. CAT I ve CAT II Operasyonlarına devam edilir. NDB gerektiren usuller uygulanmaz.
	VOR/DME (SBH)	GEREKİR *	GEREKİR *	Sistemin çalışmadığı durumlarda NOTAM yayınlanır. ILS Y 06R ve ILS X 06R için VOR faal olmalıdır. ILS Z 06R için gerekmez
YER RADARI	A-SMGCS	GEREKMEZ	GEREKİR *	Sistemlerin çalışmadığı NOTAM çekilerek duyurulur. CAT I operasyonlarına devam edilir, CAT II ve LVTO Operasyonları uygulanmaz.



**EK-1 CAT I ve CAT II OPERASYONLARI İÇİN OLMASI GEREKEN SİSTEMLER TABLOSU**  
**(devamı)**

SİSTEM ADI	CAT I	CAT II	AÇIKLAMA
	RVR ≥ 550m DH ≥ 60m	300m ≤ RVR < 550m 30m ≤ DH < 60m	
PİST IŞIKLARI	<b>GEREKİR</b>	<b>GEREKİR</b>	CAT I'de Ardışık 2 lamba G/F olmamak üzere %15'e kadar G/F olabilir. LVTO ve CAT II'de Ardışık 2 lamba G/F olmamak üzere %5'e kadar G/F olabilir. CAT I, CAT II ve LVTO'de pist kenar ışıkları gereklidir.
	<b>GEREKİR</b>	<b>GEREKİR</b>	CAT II Ardışık 2 lamba G/F olmamak üzere %25'i G/F olabilir. CAT I Ardışık 2 lamba G/F olmamak üzere %15'i G/F olabilir. CAT I – CAT II ve LVTO'de pist sonu ışıkları gereklidir.
	<b>GEREKİR*</b>	<b>GEREKİR</b>	CAT II'de Ardışık 2 lamba G/F olmamak üzere %5'e kadar G/F olabilir. CAT I'de 06L/24R için pist kenar ışıkları varsa pist merkez hattı ışıkları zorunlu değildir, 06R/24L pistinde pist merkez hattı ve pist kenar ışıkları zorunludur. CAT II ve LVTO'de pist merkez hattı ışığı gerekir.
	<b>GEREKİR</b>	<b>GEREKİR</b>	CAT II'de Yan yana 2 lamba G/F olmamak üzere %5'i G/F olabilir. CAT I'de Komşu 2 lamba G/F olmamak üzere %15'i G/F olabilir. CAT I - CAT II ve LVTO'de pist eşik ışığı gereklidir.
	<b>GEREKMEZ</b>	<b>GEREKİR</b>	CAT II'de Ardışık 2 baret G/F olmamak üzere %10'u G/F olabilir. CAT I operasyonlarında zorunlu değildir. CAT II'de pist teker koyma bölgesi ışığı gerekir.
	<b>GEREKİR</b>	<b>GEREKİR</b>	CAT I ve CAT II'de 1 lamba G/F olabilir. CAT I / CAT II ve LVTO operasyonlarında durma uzantısı ışığı gereklidir.
YAKLAŞMA IŞIKLARI	<b>GEREKİR</b>	<b>GEREKİR</b>	CAT I'de %15'i G/F olabilir. CAT II'de Eşikten itibaren ilk 450 metresinin %5'i, 450 metreden sonrasının %15'i G/F olabilir. CAT I ve CAT II operasyonlarında yaklaşma merkez hattı ışığı gereklidir. G/F olması durumunda ilgili operasyonlar sonlandırılır. NOTAM yayınlanır.

**EK-1 CAT I ve CAT II OPERASYONLARI İÇİN OLMASI GEREKEN SİSTEMLER TABLOSU**  
(devamı)

SİSTEM ADI	CAT I	CAT II	AÇIKLAMA	
	RVR ≥ 550m DH ≥ 60m	300m ≤ RVR < 550m 30m ≤ DH < 60m		
YAKLAŞMA IŞIKLARI	YAKLAŞMA IŞIKLANDIRMA SİSTEMLERİ	GEREKİR	GEREKİR	CAT I ve CAT II operasyonlarında yaklaşma merkez hattı ışığı gereklidir. G/F olması durumunda ilgili operasyonlar sonlandırılır.
	YAKLAŞMA YAN SIRA BAR IŞIKLARI	GEREKMEZ	GEREKİR	CAT II'de ardışık 2 lamba G/F olmamak üzere %5'i G/F olabilir. CAT II operasyonlarında yaklaşma yan sıra bar ışığı gereklidir. CAT I ve LVTO operasyonları yapılabilir.
	YAKLAŞMA AKIŞLI FLASH IŞIKLARI	GEREKMEZ	GEREKİR	G/F olması durumunda NOTAM çekilerek simple CAT I operasyonuna devam edilir. G/F olması durumunda CAT II uygulanmaz.
TAKSİ YOLU IŞIKLARI	TAKSİ YOLU MERKEZ HATTI IŞIKLARI	GEREKMEZ	GEREKİR	Merkez hattı ışıklarında ardışık olarak 2 ışık veya 30m G/F olmaz. Sistemlerin çalışmadığı NOTAM çekilerek duyurulur. Taksiyolu kenar ışıkları faal ise CAT I operasyonlarında kullanılabilir. Taksiyolu Merkez Hattı Işıkları olmadan ilgili taksiyolu CAT II ve LVTO şartlarında kullanılmaz.
	TAKSİ YOLU KENAR IŞIKLARI	GEREKİR*	GEREKİR*	Sistemlerin çalışmadığı NOTAM çekilerek duyurulur. Taksiyolu Merkez Hattı Işıkları G/F ve Taksiyolu Kenar Işıkları Faal ise CAT I yapılabilir. Ayrıca Taksiyolu Merkez hattı Işıkları Faal ise taksiyolu kenar ışıkları olmadan CAT II yapılabilir.
	PİST İÇİNDEKİ TAKSİ YOLU MERKEZ HATTI IŞIKLARI	GEREKMEZ	GEREKİR	CAT II'de ardışık 2 lamba G/F olmamalıdır. Lambaların G/F olması durumunda CAT II operasyonlarında ilgili Taksiyolunun kullanılamayacağına ilişkin NOTAM yapılır.
	HIZLI ÇIKIŞ TAKSİ YOLU MERKEZ HATTI IŞIKLARI	GEREKMEZ	GEREKİR	CAT II'de ardışık 2 lamba G/F olmamalıdır. Lambaların G/F olması durumunda CAT II operasyonlarında ilgili Taksiyolunun kullanılamayacağına ilişkin NOTAM yapılır.
	HIZLI ÇIKIŞ TAKSİ YOLU GÖSTERGE IŞIKLARI (RETİL)	GEREKMEZ	GEREKİR	Bir lamba G/F olduğunda, (Yanılıya sebebiyet vermemesi için) ilgili taksi yoluna ait RETİL sisteminin tamamı kapatılacaktır. İlgili Taksiyolunun CAT II operasyonunda kullanılamayacağına ilişkin NOTAM yapılır.

**EK-1 CAT I ve CAT II OPERASYONLARI İÇİN OLMASI GEREKEN SİSTEMLER TABLOSU**  
*(devamı)*

SİSTEM ADI	CAT I	CAT II	AÇIKLAMA
	RVR ≥ 550m DH ≥ 60m	300m ≤ RVR < 550m 30m ≤ DH < 60m	
TAKSİ YOLU İŞIKLARI	GEREKMEZ	GEREKİR	G/F olması durumunda NOTAM çekilir CAT II, LVTO Operasyonları Yapılmaz.
	GEREKİR*	GEREKİR*	Durma Barının ve Pist Bekleme Pozisyonu levhalarının da G/F olduğu Durumlarda İlgili taksiyolu NOTAM ile kapatılır ve CAT II ve LVTO yapılmaz.
DİĞER	GEREKİR	GEREKİR	GİRİLMEZ (No Entry) ve zorunlu yönlendirme levhalarının faal olması gereklidir. Faal olmazsa NOTAM çekilir. CAT I, CAT II ve LVTO operasyonlarında ilgili piste giriş taksiyolunda durma barı ve Guard Light varsa kullanılabilir.
	GEREKMEZ	GEREKİR	G/F olan ara bekleme noktaları kullanılmaz ve NOTAM çekilir. CAT II ve LVTO'da kullanılacak ara bekleme pozisyonlarının ışıkları faal olmalıdır.
	GEREKMEZ	GEREKİR	G/F olan durma barları/noktaları kullanılmaz ve NOTAM çekilir. CAT II ve LVTO operasyonları sürecince durma Barları (Stop Bar) G/F ise operasyon uygulanmaz.
	GEREKİR*	GEREKİR*	CAT I, CAT II ve LVTO operasyonlarında gereklidir. G/F olması durumunda NOTAM ile yayınlanır.
	GEREKMEZ	GEREKMEZ	Sistemlerin çalışmadığı NOTAM çekilerek duyurulur. CAT I, CAT II ve LVTO uygulanabilir. Gayri Faal durumda PAPI gerektiren CAT I uygulamaları yapılmaz.
	GEREKİR	GEREKİR	UPS'i destekleyen jeneratör veya şehir şebekesi elektriğinden herhangi birinin eksikliği nedeni ile sistemin yedeksiz çalışması halinde İlgili sistemin NOTAM'ı çekilir ve CAT I, CAT II ve LVTO operasyonları sonlandırılır.
	GEREKMEZ	GEREKİR	Seyrüsefer ve/veya elektrik sistemlerine ilişkin uzaktan izleme ve/veya kontrol sistemlerinin G/F olması durumunda NOTAM yayınlanır. CAT II ve LVTO operasyonları uygulanmaz.
	GEREKMEZ	GEREKMEZ	G/F olması durumunda NOTAM yayınlanır. Diğer seyrüsefer sistemlerinin faal olması durumunda İniş/Kalkış operasyonları yapılabilir.
	GEREKMEZ	GEREKMEZ	G/F olması durumunda NOTAM yayınlanır. İniş/Kalkış operasyonları yapılabilir.

**EK-1 CAT I ve CAT II OPERASYONLARI İÇİN OLMASI GEREKEN SİSTEMLER TABLOSU**  
(devamı)

SİSTEM ADI	CAT I	CAT II	AÇIKLAMA
	RVR ≥ 550m DH ≥ 60m	300m ≤ RVR < 550m 30m ≤ DH < 60m	
AWOS	GEREKMEZ	GEREKİR	Sistemin çalışmadığı durumlarda NOTAM çekilerek duyurulur. CAT I operasyonları uygulanabilir CAT II ve LVTO uygulanamaz.
CLOUD BASE CEILOMETRE	GEREKMEZ	GEREKİR *	Sistemin çalışmadığı durumlarda NOTAM çekilerek duyurulur. RVR bilgisi ile CAT I'e operasyona devam edilir. Alternatif kaynaklardan veri sağlanamaz ise CAT II uygulanamaz.
HAVA ve İŞBA SICAKLIĞI	GEREKMEZ	GEREKMEZ	Sistemin çalışmadığı durumlarda NOTAM çekilerek duyurulur. CAT I, CAT II ve LVTO operasyonları uygulanabilir.
RÜZGÂR	GEREKMEZ	GEREKİR	Sistemin çalışmadığı durumlarda NOTAM çekilerek duyurulur. CAT I operasyonları uygulanabilir CAT II ve LVTO uygulanamaz.
QNH	GEREKMEZ	GEREKİR	Sistemin çalışmadığı durumlarda NOTAM çekilerek duyurulur. CAT I operasyonları uygulanabilir CAT II ve LVTO uygulanamaz.
QFE	GEREKMEZ	GEREKİR	Sistemin çalışmadığı durumlarda NOTAM çekilerek duyurulur. CAT I operasyonları uygulanabilir CAT II ve LVTO uygulanamaz.
RVR TDZ: Touch Down Zone 1. BÖLÜM	GEREKMEZ	GEREKİR	Sistemin çalışmadığı durumlarda NOTAM çekilerek duyurulur. CAT I operasyonları uygulanabilir CAT II ve LVTO uygulanamaz.
RVR TDZ: Mid-Point 2. BÖLÜM	GEREKMEZ	GEREKİR	Sistemin çalışmadığı durumlarda NOTAM çekilerek duyurulur. CAT I operasyonları uygulanabilir CAT II ve LVTO uygulanamaz.
RVR Stop-End 3. BÖLÜM	GEREKMEZ	GEREKİR	Sistemin çalışmadığı durumlarda NOTAM çekilerek duyurulur. CAT I operasyonları uygulanabilir CAT II ve LVTO uygulanamaz.
ATIS	GEREKMEZ	GEREKİR	Sistemin çalışmadığı durumlarda NOTAM çekilerek duyurulur. CAT I operasyonları bilgi frekanslardan aktarılarak uygulanabilir CAT II ve LVTO uygulanamaz.

**EK-2 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

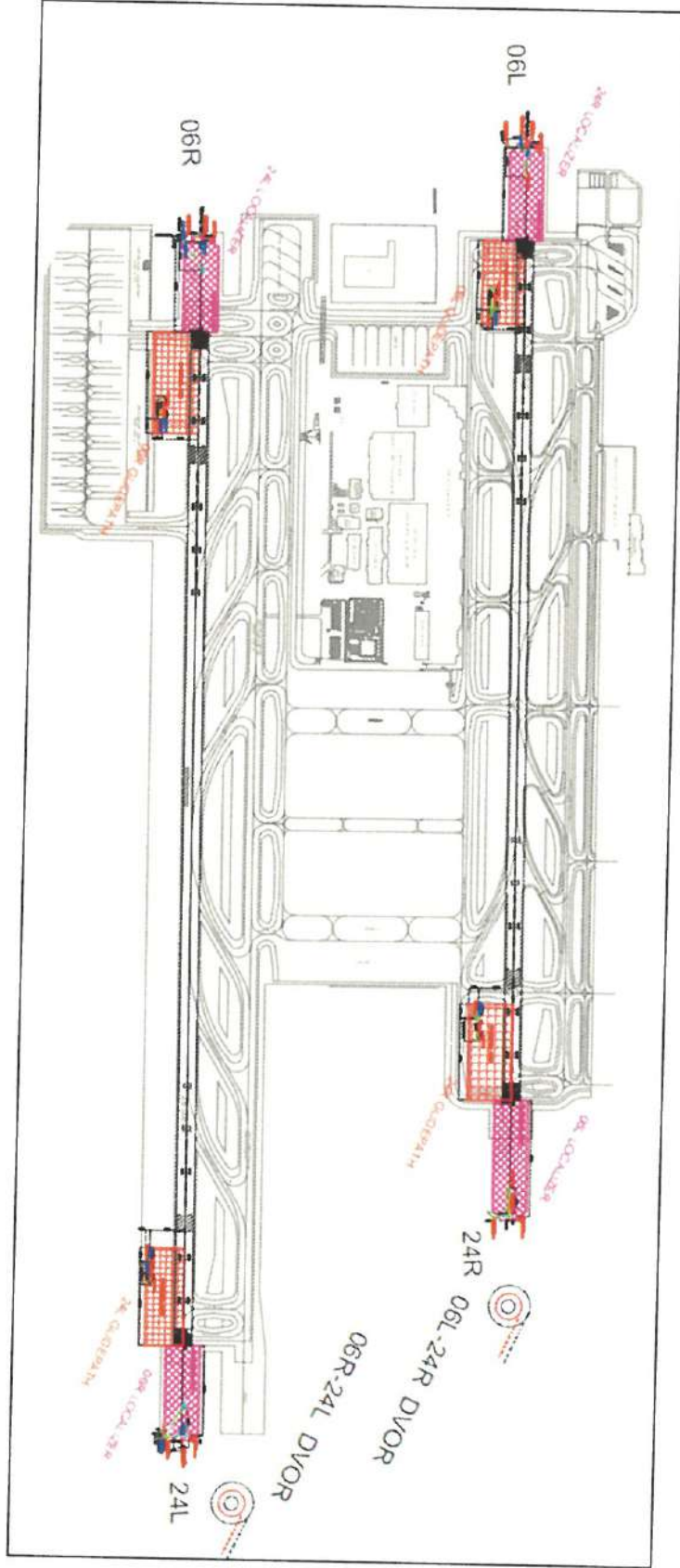
## EK-3 NÖBETÇİ MEYDAN MÜDÜRÜ LVO KONTROL LİSTESİ

NÖBETÇİ MEYDAN MÜDÜRÜ LVO KONTROL LİSTESİ			
BAŞLANGIÇ SAATİ...../ .....UTC		BİTİŞ SAATİ ...../.....UTC	
TARİH: ...../...../20.....			
	UYGULAMA SAFHASI ÖNCESİNDE DOLDURULACAK	E	H
1	ATC'DEN LVO HAZIRLIK/UYGULAMA SAFHASI BİLGİSİ ALINDI MI? Telefonlar: ATC:5288, MET: 5182		
2	GÖRÜŞ 800M. VEYA RVR 550 M. DIŞINDAYSA METEOROLOJİDEN İLERİSİ İÇİNTAHMİN ALDINIZ MI?		
3	BİLGİLENDİRME LİSTESİDEKİ BİRİMLER KURUMLAR BİLGİLENDİRİLDİ Mİ?		
4	İLGİLİ NOTAMLAR TAKİP KONTROL EDİLDİ Mİ? ILS ve ELEKTRİK SİSTEMLER BİLGİSİ ALINDI MI? CAT II OPERASYONLARI UYGUNLUĞU TEYİT EDİLDİ Mİ?		
5	KULLANILAN PİST TEYİT EDİLDİMİ KULLNILAN PİSTE GÖRE GİDİŞ TRAFİKLERİ İÇİN TAKSİYOLLARINI KAT EDEN İLGİLİ ARAÇ YOLLARI KAPATILDI MI?		
6	PAYDAŞ BİLGİLENDİRMESİ/DUYURUSU YAPILDI MI?		
7	CAT II OPERASYONU BİTTİYSE İLGİLİ ÜNİTELER İKAZ EDİLDİ Mİ?		
9	OPERASYON SONUÇLARI İLGİLİ BİRİMLER İLE DEĞERLENDİRİLDİ Mİ?		
DÜŞÜNCELER			
Nöbetçi Meydan Müdürü			

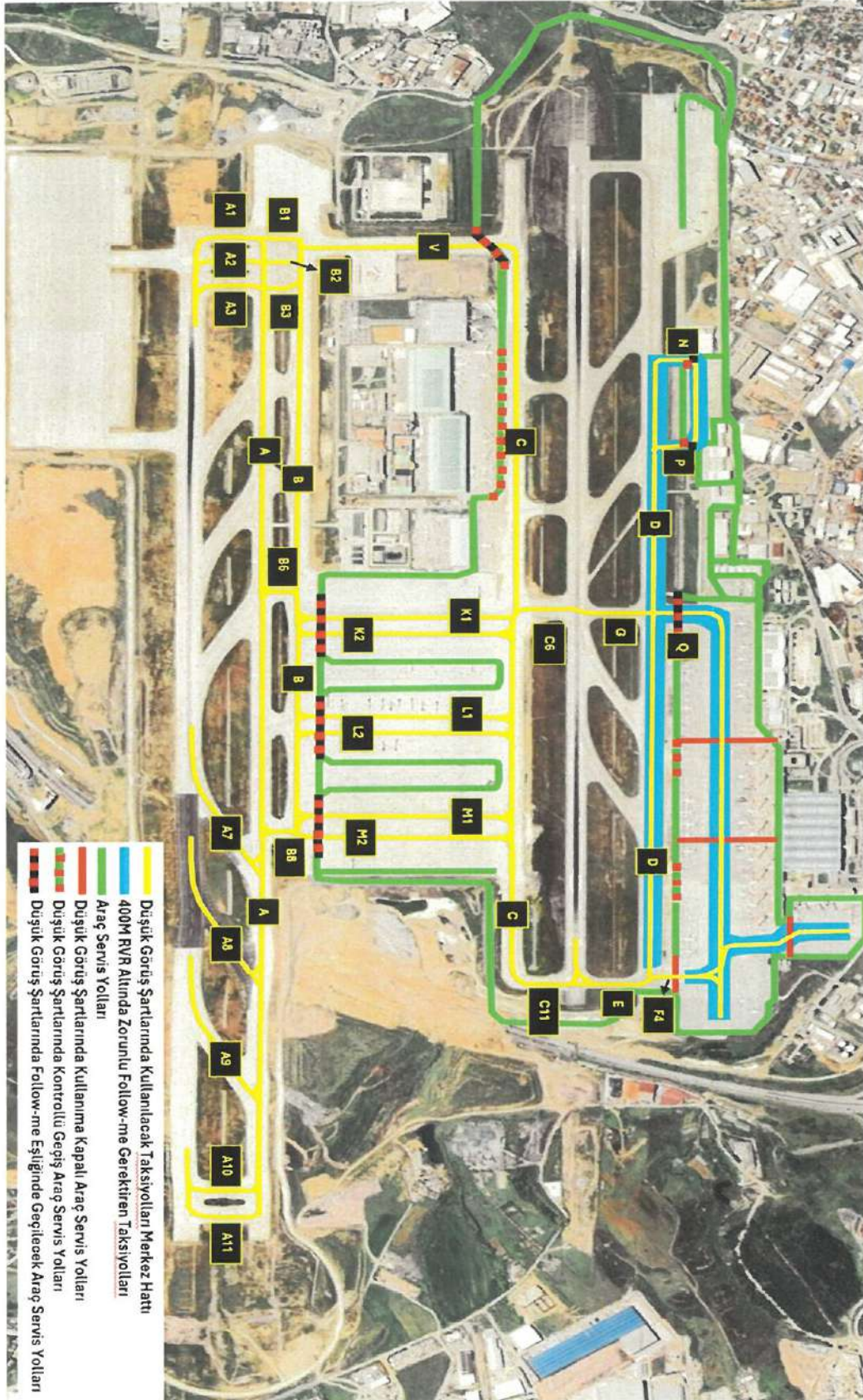
**EK-4 A-OCC LVO BİLGİLENDİRME LİSTESİ**

A-OCC LVO BİLGİLENDİRME LİSTESİ						
	Kurumlar/Birimler	7/24 Telefon	Haz.	Uyg.	Bit.	Bilgilendirme Açıklaması
1	DHMI Sabiha Gökçen Seyrüsefer Müdürlüğü	0216 585 52 88				
2	MGM Meteoroloji İstasyon Müdürlüğü	0216 585 51 82				
3	HEAŞ Nöbetçi Meydan Müdürlüğü	0216 585 54 55 0533 434 87 48				
4	HEAŞ Elektrik Sistemler Şefliği	0216 585 51 35 0537 954 87 18				
5	HEAŞ Elektronik Sistemler Şefliği	0534 814 03 77				
6	HEAŞ Yapım İşleri Şefliği	0531 215 54 34				
7	HEAŞ Yaban Hayatla Mücadele Şefliği	0216 585 51 53 0534 814 03 40				
8	HEAŞ İlk Yardım Şefliği	0216 585 52 20 0530 661 08 83				
9	HEAŞ Kurtarma ve Yangınla Müc. Şf.	0216 585 52 25 0533 811 94 57				
10	HEAŞ Apron Yönetim Şefliği	0216 585 51 13 0530 035 76 94				
11	HEAŞ Ramp Kule Şefliği	0216 585 52 50				
12	HEAŞ OCC Şefliği	0216 585 52 47 0534 814 03 05				
13	HEAŞ AIM Şefliği	0216 585 54 18				
14	Çelebi Yer Hizmetleri	0530 422 32 22 0549 825 75 39				
15	TGS Yer Hizmetleri	0216 585 59 19 0507 737 38 28				
16	Pegasus Yer Hizmetleri	0535 045 65 42 0531 250 20 79				
17	İSG Terminal İşletme	0216 588 8105 / 8100 0530 418 51 97				

**EK-5 ILS KRİTİK VE HASSAS SAHALARI KROKİSİ**

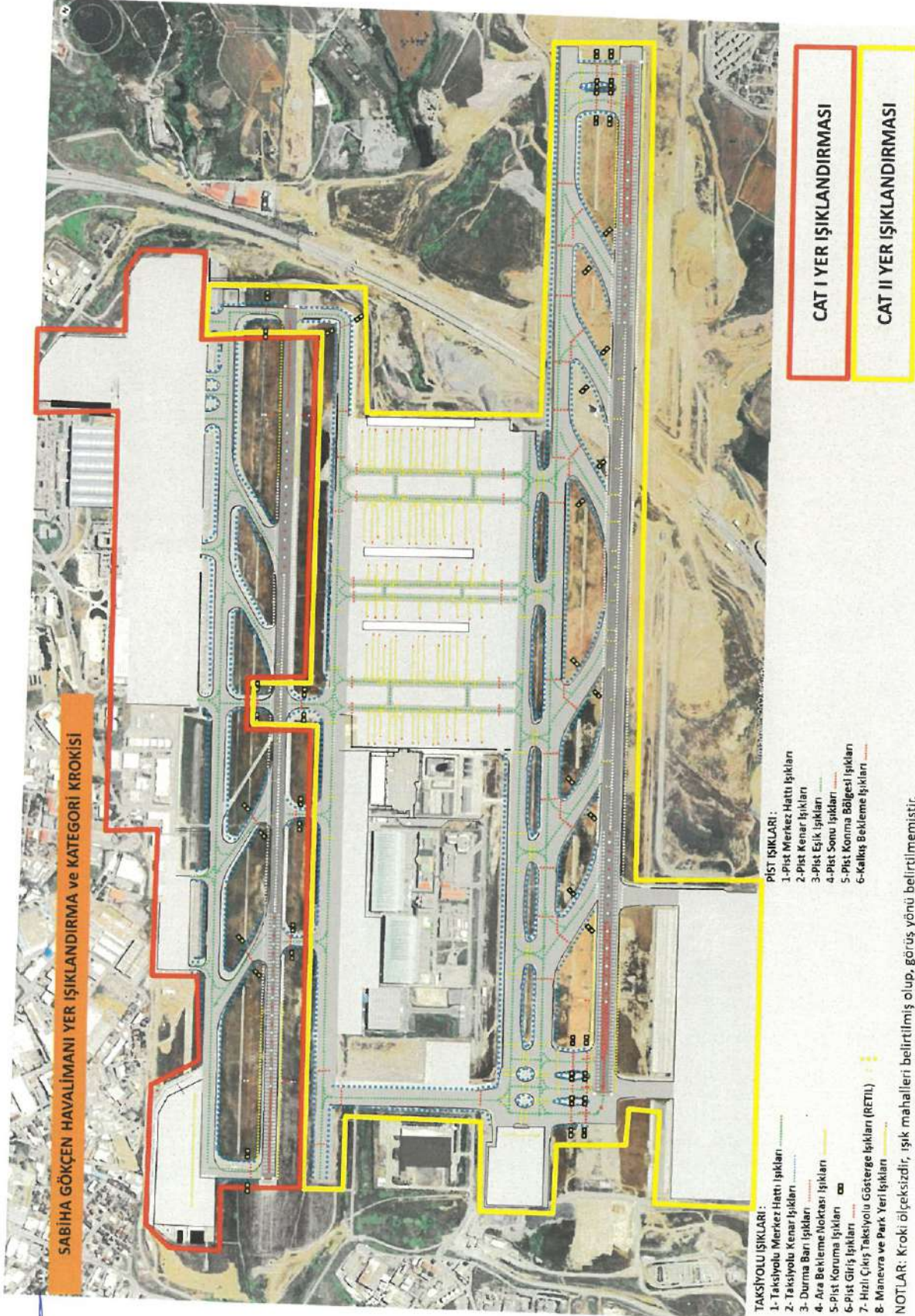


*[Handwritten signatures and initials in blue ink]*

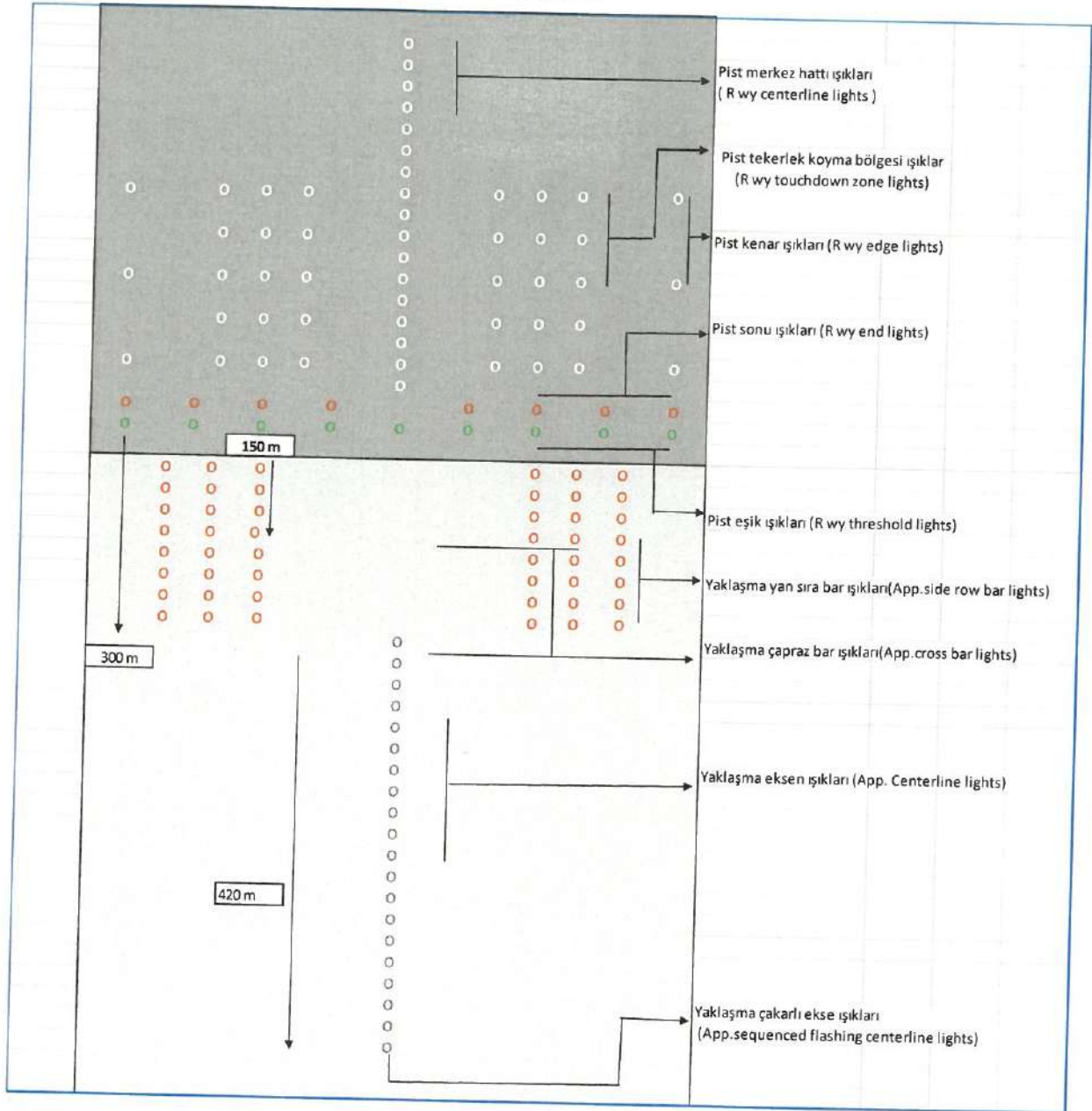
**EK-6 SERVİS YOLLARI/TAKSİYOLLARI ve ZORUNLU FOLLOW-ME ALANLARI KROKİSİ**

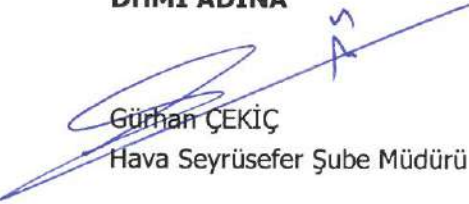









EK-8 YER İŞIKLANDIRMA ve KATEGORİ KROKİSİ



EK-9 06R PİST ve YAKLAŞMA IŞIKLARI KROKİSİ



**DHMİ ADINA**  
Gürhan ÇEKİÇ  
Hava Seyrüsefer Şube Müdürü  
Dr. Nevin TAŞTEKİN  
Hava Trafik Müdürü  
İbrahim BEKLİYEN  
Başmüdür Yardımcısı  
Kemal ALATAŞ  
Başmüdür Yardımcısı  
İsa TÜRKMEN  
Başmüdür**MGM ADINA**  
Şerife ŞAHİN SELVİ  
Meteoroloji Müdürü**HEAŞ ADINA**  
Vahit GÖKBULUT  
Özel Müdahale Hizmetleri Müdürü  
Ayşegül EMİR VARLIKLİ  
Uçuş Hizmetleri Müdürü  
Şükran ŞENGÜN AYALP  
Elektrik ve Elektronik Sistemler Müdürü  
Ryhan KARAVFİL  
Nöbetçi Meydan Müdürü  
Erdal SAĞMAN  
Apron Yönetim Müdürü  
Dinçer TÖREMEN  
Teknik Sistemler Direktörü  
Haydar YILDIZ  
Operasyon Direktörü  
Faruk KACIR  
Genel Müdür