



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Sayı:

Konu: MUHABERE KAYBI GENELGESİ

GENELGE
HSD-2021/1

BİRİNCİ BÖLÜM
Genel Hükümler

Amaç

MADDE 1 -(1) Bu Genelgenin amacı, Türk Hava Sahasında uçuş yapan hava aracı pilotlarının ve görev yapan hava trafik kontrolörlerinin, hava-yer muhabere kaybı yaşanması durumunda uyması gereken kurallara ilişkin usul ve esasların belirlenmesidir.

Kapsam

MADDE 2 -(1) Bu Genelge, Türk hava sahasında uçuş yapan hava aracı pilotlarını, hava trafik kontrolörlerini ve ilgili diğer tüm kurumları kapsar.

Dayanak

MADDE 3 -(1) Bu Genelge, 14/10/1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'na, 15/07/2018 tarih ve 4 no'lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'ne dayanılarak hazırlanmıştır.

Tanımlar ve kısaltmalar

MADDE 4 -(1) Bu genelgede geçen;

- a) ATC: Hava trafik kontrol hizmetini,
- b) ATC RBS: Hava trafik kontrol radar işaret sistemini,
- c) ATS: Hava trafik hizmetlerini,
- ç) IFR: Aletli uçuş kurallarını,
- d) IMC: Aletli meteorolojik şartları,
- e) RNAV: Saha Seyrüseferi: Referans alınan bir seyrüsefer istasyonunun kapsama alanındaki arzu edilen uçuş hattı veya uçağın sahip olduğu yardımcı cihazların limitleri dâhilindeki kapasitesi veya her ikisinin bileşimi ile uçağın operasyonunda kullanılmasını sağlayan bir seyrüsefer yöntemini,
- f) SSR: İkincil gözetleme radarını,
- g) VMC: Görerek meteorolojik şartları,

ifade eder

İKİNCİ BÖLÜM
Genel Esaslar ve Uygulama

Hava - Yer Muhabere Kaybı Durumunda Yapılacak İşlemler

MADDE 5 -(1) İki yönlü muhabere kaybı olduğu anlaşılır anlaşılmaz, hava trafik kontrolörü muhabere kaybı olan hava aracı ile diğer hava araçları arasındaki ayırmayı hava aracının bu maddenin ikinci ve üçüncü fıkralarına göre hareket edeceğini varsayarak yapar.

(2) VMC

a) Bu maddenin üçüncü fıkrasında belirtilenler dışında, VMC şartlarda muhabere kaybı yaşayan kontrollü bir hava aracı;

- 1) Transponder cihazına kod 7600 bağlar.
- 2) VMC şartlarda uçmaya devam eder.
- 3) En yakındaki uygun bir meydana iniş yapar.
- 4) İnişini uygun ATS ünitesine en kısa sürede bildirir.

(3) IMC

a) IMC şartlarda muhabere kaybı yaşayan veya bu maddenin ikinci fıkrasındaki şartlara uygun olarak uçuşa devam edemeyen kontrollü IFR bir hava aracı;

- 1) Transponder cihazına kod 7600 bağlar.

2) 7 dakika süre ile en son müsaade edildiği hız ve seviyeyi ya da minimum uçuş irtifasını muhafaza eder. Eğer minimum uçuş irtifası en son müsaade edildiği uçuş seviyesinden yüksek ise 7 dakikalık periyodun başlayacağı durumlar:

a) Eğer zorunlu rapor noktalarının olmadığı bir yolda uçuluyor, ya da pozisyon raporu vermeme talimatı alınmışsa;

- 1) Son müsaade edildiği seviye alındığında veya minimum uçuş irtifasına ulaşıldığında veya
- 2) Hava aracı transponder cihazına Kod 7600 bağladığı zaman,

Bunlardan hangisi daha geç ise,

b) Eğer zorunlu rapor noktalarının olduğu bir yolda uçuluyor ve pozisyon raporu vermeme talimatı alınmamışsa;

- 1) En son müsaade edildiği seviyeye ya da minimum uçuş irtifasına ulaştığı zaman veya
- 2) Zorunlu rapor noktası için pilotun önceden verdiği tahmini zaman geldiğinde veya
- 3) Zorunlu bir rapor noktası üzerinde pozisyon raporu verilemediği zaman,

Bunlardan hangisi daha geç ise,

- 4) 7 dakikalık süre gerekli hava trafik kontrol ve koordinasyon önlemlerinin alınmasına imkân tanır.

5) Seviye ve hızını Doldurulmuş Uçuş Planına göre ayarlar.

6) Seviye ve hız değişiklikleriyle ilgili olarak, Doldurulmuş Uçuş Planı bir ATS ünitesi aracılığı ile pilot veya yetkili temsilcisi tarafından doldurulmuş ve herhangi bir değişikliğe uğramamış olarak kullanılır.

7) Bir limit belirtmeksizin, radarla vektör edilmiş veya RNAV'a dayalı olarak OFF-SET uçuşa devam ediliyorsa, mümkün olan en kestirme şekilde ve önündeki ilk rapor noktasından daha geç olmamak kaydıyla, kullanılacak minimum uçuş irtifası da dikkate alınarak Cari Uçuş Planında belirtilen yola yeniden dâhil olur.

8) Uçulacak yol veya gidiş meydanına alçalmanın başlama zamanı ile ilgili olarak, eğer varsa, sonradan verilmiş talimatlarla oluşan değişiklikleri kapsayan Cari Uçuş Planı kullanır.

9) Cari uçuş planındaki gidiş meydanına hizmet veren seyrüsefer yardımcısına yönelir ve eğer gerekli ise bu maddenin 3üncü fıkrasının 1inci bendinin h alt bendinde açıklanan maddeye uygun olabilmesi için, alçalmaya başlama zamanına kadar bu seyrüsefer yardımcısının üzerinde bekler.

10) En son alınan ve teyit edilen muhtemel yaklaşma zamanında veya buna mümkün olan en yakın zamanda madde bu maddenin 3üncü fıkrasının 1inci bendinin g alt bendinde belirtilen seyrüsefer yardımcısından alçalmaya başlar veya eğer hiç muhtemel yaklaşma zamanı verilmemiş veya teyit edilmemişse, Cari Uçuş Planındaki tahmini varış zamanında veya buna mümkün olan yakın bir zamanda alçalmaya başlar.

11) O seyrüsefer yardımcı cihazı için belirlenmiş normal bir aletli yaklaşma usulünü tamamlar.

12) Eğer mümkünse madde bu maddenin 3üncü fıkrasının 1inci bendinin 3 alt bendinde açıklanan tahmini varış zamanından veya en son teyit edilen muhtemel yaklaşma zamanından (hangisi daha geç ise) itibaren 30 dakika içinde iner.

13) Pilotlar, hava araçlarının SSR kaplama alanı içinde olmama ihtimalini akılda tutmalıdır.

(4) Radar Kontrolü Altındaki Uçaklar

a) Hava araçlarının iki-yollu haberleşmeyi kaybetmesi durumunda

1) Hava Trafik Kontrolörü, hava aracı pilotundan dönüş yapmasını ya da ATC RBS (RADAR Beacon)' ini kullanmasını istemek suretiyle çağrılarını işitip işitmediğini saptamaya çalışacaktır. Çağrılarının işitildiğini saptarsa, hava trafik kontrolörü tek yönlü muhabere ile Radar hizmetine devam eder.

2) Böyle olmazsa, pilot paragraf bu maddenin 2nci yada 3üncü fıkralarında belirtilen talimatlara göre hareket eder. Hava aracı yürürlükteki uçuş planında belirtilen uçuş yolundan dışarı vektör edilmişse, pilot yürürlükteki uçuş planında adı geçen uçuş yoluna en kestirme yolla döner.

3) Aşağıdaki koşullarda radarlı hava trafik kontrol hizmetinin tahditlenmesine ya da askıya alınmasına gerek yoktur:

a) Bütün kontrollü hava araçları arasında radarlı ayırmanın korunması ve

b) Haberleşme kesilmesiyle karşılaşan hava aracı, radar ile tanımlanmamışsa, bu hava aracının ilgili hava sahasını terk etmiş olduğu, indiği ya da başka bir yere gitmiş olduğu anlaşılıncaya ya da buna güvenle karar verilmeye kadar bütün hava araçları ile radar tanınması yapılmamış herhangi bir hava aracı arasında ayırma sağlanması halinde.

b) Hava Trafik Kontrolörünün hava aracıyla haberleşmeyi kaybetmesi durumunda.

Böyle bir durumla karşılaşmaya hazırlık olmak üzere;

1) Radar son yaklaşmasına vektör edilmesi sırasında,

a) IMC koşullarda pilota izleyeceği yol, izin verilecek fix, koruyacağı irtifa, temas kuracağı ATC ünitesi ve ünite ile ilgili bağlantı kuracağı frekans bildirilir.

b) VMC koşullarda pilota, uçuşun VMC koşullarda devam etmesi ve temas kuracağı ATC ünitesi ile bu üniteyle bağlantı kuracağı frekans bildirilir.

2) Radar son yaklaşması sırasında,

a) IMC koşullarda, yaklaşıma radardan başka kolaylıklarla devam edilmemesi durumunda pilota pas geçmesi bildirilir.

b) VMC koşullarda pilota, uçuşuna VMC koşullarda devam etmesi bildirilir.

(5) Lokal Uygulamalar

a) Bu genelgede yayımlanan usuller haricindeki lokal gereklilikler ilgili diğer ulusal mevzuatlar kapsamında düzenlenir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Çeşitli ve Son Hükümler

İdari yaptırım

MADDE 6 -(1) Bu Genelge gerekliliklerini yerine getirmeyenler hakkında geçerli mevzuatlar gereği idari işlem yapılır.

Yürürlük

MADDE 7 -(1) Bu Genelge yayımlandığı tarihte yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 8 -(1) Bu Genelge hükümlerini Sivil Havacılık Genel Müdürü yürütür.

Bilgilerinizi ve gereğini rica ederim.
