SİVİL HAVACILIK
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Havaalanları Daire Başkanlığı

HAVAALANI İŞLETME HİZMETLERİ

İKİNCİ BASKI

T.C.
Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
bağlı kuruluşudur.

Yayın No: HAD/T-15

SİVİL HAVACILIK
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

HAVAALANI İŞLETME HİZMETLERİ

(İKİNCİ BASKI)

T.C.
Ulaştırma Denizcilik ve
Haberleşme Bakanlığı
bağlı kuruluşudur.

SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ YAYINLARI

Yayın No: HAD/T-15
Yayın Türü: Çeviri
Konu: Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) tarafından yayımlanan "Airport Services Manual (Doc 9137), Part 8 Airport Operational Services, First Edition, 1983" dokümanının Türkçe'ye tercüme edilmiş halidir.

İlgili Birim: Havaalanları Daire Başkanlığı

2. Basım Tarihi Eylül 2016, Ankara

© 2011 Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
Telif Hakları Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne aittir.
Her hakkı saklıdır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından özel olarak izin verilmedikçe bu yayının kopyalanarak çoğaltılması, dağıtılması ve kullanılması yasaktır.

İlk yayımlanma tarihi Eylül 2011'dir.

Bu yayın bilgilendirme amacıyla hazırlanmıştır. Yapılacak uygulamalarda ICAO tarafından yayımlanmış olan orjinal dokümanın son şeklinde yer alan hususlara uyulması gerekmektedir.

www.shgm.gov.tr

Bu yayının basılı hâli Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Havaalanları Daire Başkanlığından temin edilebilir.

E-Posta: HAD@shgm.gov.tr

ISBN: **978-975-493-080-1**

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
Gazi Mustafa Kemal Bulvarı No:128/A
06570 Maltepe / ANKARA
Tel: +90 312 203 60 00
Fax: +90 312 212 46 84
www.shgm.gov.tr

Tasarım - Baskı
Art Ofset Matbaacılık Ltd. Şti.
Tel : 0312 284 41 25
Fax: 0312 284 29 89
artofset@ttmail.com

ÖNSÖZ

Annex 14'te, havalimanlarında sağlanması gereken belirli kolaylıkların yanı sıra, havalimanları tarafından gerçekleştirilmesi gereken bir takım görevler belirtilmektedir. Bu el kitabında, bir havalimanı tarafından yerine getirilmesi gereken çeşitli teknik işlevlerin bir araya getirilerek tek bir kaynak altında derlenmesi amaçlanmaktadır. Çoğu havalimanının bu el kitabında değerlendirilen görevlerin tamamını yerine getirmesi gerekecektir. Münferit havalimanları arasında değişiklik gösterecek olan hususlar ise, bu görevlerin yerine getirilmesi için gereken organizasyonun büyüklüğü ve özelliği ile her bir görevin alacağı zaman miktarıdır.

Bu el kitabının başlığı, havalimanı işletme hizmetleridir. Bu başlık, uçak operasyonlarının emniyeti ve verimliliği ile ilgili hizmetler ile havalimanı finansmanının ve yolcu hizmetlerinin yönetimi gibi hususlarla ilgili hizmetler arasındaki ayrımı belirtmek için seçilmiştir. İçindekiler tablosu incelediğinde görüleceği üzere, bu el kitabında havalimanı hizmetleri sağlamanın iki boyutu ele alınmaktadır. İlk iki bölüm, işletme hizmetlerinin genel organizasyonu ve kadrosu ile ilgilidir. Diğer bölümlerde ise, havalimanı tarafından sağlanması gereken belirli hizmetler, ayrı ayrı departmanların sorumluluklarına ilişkin detaya girmeksizin ele alınmaktadır.

Bu el kitabı hazırlanırken, havalimanı tarafından sağlanan tüm işletme hizmetleri açıklanmaya çalışılmıştır. Kurtarma ve yangınla mücadele gibi belli bazı durumlarda, ilgili konular diğer el kitaplarında çok daha ayrıntılı olarak ele alınmaktadır. Bu gibi örneklerde, bu el kitabında sadece havalimanının gereksinimlerine vurgu yapılarak, ilgili ICAO dokümanlarına atıfta bulunulmaktadır. Görsel yardımcıların havadan kontrolü sırasında kontrolü gibi diğer hususlar ile ilgili olarak ise, ayrıntılı materyal sağlanmıştır.

Bu el kitabı, ICAO Sekreterliği tarafından, Britanya Havalimanları Otoritesinin yardımıyla hazırlanmıştır. Bu el kitabının pek çok konu hakkında genel kılavuz bilgilerden oluşması amaçlandığından, içerisinde yer alan materyalin gerek Britanya Havalimanları Otoritesinin gerekse ICAO'nun resmi bir pozisyonunun görüşlerini yansıtmayabileceğini hatırlatmak önem arz etmektedir. El kitabında ICAO'nun düzenleyici dokümanlarında kesin olarak tanımlanmamış olan bazı konular ele alınmaktadır. Ancak, burada ana hatlarıyla açıklanan hizmetlerin çoğunun tüm havalimanları tarafından sağlanması gerektiğinden, bu el kitabının Devletlere yardımcı olacağına inanılmaktadır.

Bu el kitabının güncel tutulması amaçlanmaktadır. Gelecek basımlarda, edinilen tecrübeler ve bu el kitabının kullanıcılarından alınan yorumlar ve tavsiyeler doğrultusunda geliştirmeler yapılacaktır. Dolayısıyla, okurların bu basıma ilişkin görüşlerini, yorumlarını ve tavsiyelerini bildirmeleri rica edilir. Bu geri bildirimler, ICAO Genel Sekreterliğine yönlendirilmelidir.

İçindekiler

BÖLÜM 1 2
GİRİŞ 2

BÖLÜM 2 6
HAVALİMANI TEKNİK DEPARTMANLARININ İŞLEVSEL SORUMLULUKLARI 6
2.1. Giriş 6
2.2. İşletme Yönetim Departmanı 6
2.3. Havalimanı Bakım Departmanı 8
2.4. İşletme Kumanda Odası 8

BÖLÜM 3 10
HAVALİMANI YÜZEY DENETİMLERİ 10
3.1. Denetim Sıklığı 10
3.2. Denetim Yöntemi 10
3.3. Denetim Usulleri 10
3.4. Kaplamalı Alan Denetimleri 11
3.5. Yeşil Alan Denetimleri 11
3.6. Manialar 12
3.7. Raporlama 12

BÖLÜM 4 14
GÖRSEL YARDIMCILARIN YER KONTROLLERİ 14
4.1. Giriş 14
4.2. Denetim Sıklığı 14
4.3. Rutin Yer Denetimleri 14
4.4. Denetim Usulleri 15
4.5. Acil Durum Yer Işıkları 15
4.6. Yaklaşma Işıklandırma Sistemi Denetimleri 15
4.7. Görerek Yaklaşma Eğim Göstergesi Sistemi Denetimleri 16

BÖLÜM 5 20
GÖRSEL YARDIMCILARIN HAVADAN KONTROLLERİ 20
5.1. Genel 20
5.2. Kapsamlı Bakım Sonrası Havadan Kontroller 20
5.3. Yaklaşma Ve Pist Işıklandırma Sistemleri 20
5.4. Yer Tespit Bikını 21

BÖLÜM 6 24
OLUMSUZ HAVA KOŞULLARI 24
6.1. Giriş 24
6.2. Genel 24
6.3. Buz, Don Ve Dolu 24
6.4. Kuvvetli Rüzgarlar 25
6.5. Yağmur 25
6.6. Sis Ve Düşük Görüş 25
6.7. Kar 27

BÖLÜM 7 30
YÜZEY SÜRTÜNMESİ ÖLÇÜMÜ 30
7.1. Giriş 30
7.2. Usuller 30
7.3. Yönetim 30
7.4. Kayıt Tutma 30
7.5. Pistlerin Bakımı 31

BÖLÜM 8 34
HAREKET SAHASINDA DEVAM EDEN ÇALIŞMALARIN KONTROLÜ VE ALINMASI GEREKEN ÖNLEMLER 34
8.1. Kontrol 34
8.2. Rutin Bakım 34
8.3. Küçük Çaplı İnşaat/Bakım Çalışması 34
8.4. Kapsamlı İnşaat/Bakım Çalışması 34

BÖLÜM 9 38
KUŞ TEHLİKESİNİN AZALTILMASI 38
9.1. Giriş 38
9.2. Organizasyon 38
9.3. Sonuç 38

BÖLÜM 10 40
APRON YÖNETİMİ VE APRON EMNİYETİ 40
10.1. Giriş 40
10.2. Koordine Yönetim 40
10.3. Havaalanı Otoritesi Veya İşletmeci Şirket Tarafından Yönetim 40
10.4. Genel 40
10.5. Apron Yönetiminin Görevleri 41
10.6. Apron Emniyeti 42
10.7. Yedek Meydana İnişler 43

BÖLÜM 11 46
YER GÜRÜLTÜSÜNÜN KONTROLÜ 46
11.1. Giriş 46
11.2. Ters İtki 46
11.3. Yardımcı Güç Üniteleri 47
11.4. Sabit Yer Güç Ünitesi 47
11.5. Uçak Taksi Gürültüsü 47
11.6. Motorun Bakım Amacıyla Çalıştırılması 47

BÖLÜM 12 50
HAVALİMANININ BÖLGELERE AYRILMASI VE MANİA KLERANSI 50
12.1. Giriş 50
12.2. Bölgelere Ayırma Sorumluluğu 50
12.3. Mania Sınırlama Yüzeyleri 50
12.4. Maniadan Arındırılmış Bölge 50
12.5. Yaklaşma Işıklandırma Sistemi Düzlemi 50
12.6. Havaalanı Mania Çizelgesi 51
12.7. Maniaların Kaldırılması 51

BÖLÜM 13 54
UÇAK KAZALARI/OLAYLARI 54
13.1. Giriş 54
13.2. Havalimanı Acil Durum Planlaması 54
13.3. Raporlama Usulleri 54
13.4. Acil Durum Sonrası Usulleri 54

BÖLÜM 14 58
MANEVRA YAPAMAYAN UÇAKLARIN KALDIRILMASI 58
14.1. Yasal Hususlar 58
14.2. Uçak Kaldırma Kabiliyeti 58
14.3. Sorumlulukların Dağılımı 58
14.4. Operasyon Kaydı 58
14.5. Uçakları Kaldırma Planı 58
14.6. Haberleşme 59

BÖLÜM 15 62
HAVALİMANI ACİL DURUM PLANI 62
15.1. Giriş 62
15.2. Amaç 62
15.3. Sorumluluk 63
15.4. Müdahale 63
15.5. Haritalar 64
15.6. Erişim Yolları 64
15.7. Genel 64
15.8. Tatbikatlar 64

BÖLÜM 16 66
SAĞLIK HİZMETLERİ 66
16.1. Giriş 66
16.2. Yaralıların Taşınması 66
16.3. Acil Durum Hizmet Personelinin Tanımlanması 66
16.4. Haberleşme 66
16.5. Hava Şartlarından Korunma 67
16.6. Acil Durum Teçhizatı 67

BÖLÜM 17 70
KURTARMA VE YANGINLA MÜCADELE HİZMETLERİ 70
17.1. Genel 70
17.2. Kurtarma Ve Yangınla Mücadele Kategorisinin Belirlenmesi 70
17.3. Kurtarma Ve Yangınla Mücadele Hizmetlerinin İntikali 71
17.4. Kurtarma Ve Yangınla Mücadele Çalışmalarında Görevli Personel 71
17.5. İşletme Gereklilikleri 72
17.6. Eğitim 73
17.7. Kurtarma Ve Yangınla Mücadele Hizmetlerini Etkileyen Havalimanı Kolaylıkları 74

BÖLÜM 18 76
GÜVENLİK 76
18.1. Genel 76
18.2. Sivil Havacılığa Yasadışı Müdahale 76

BÖLÜM 19 78
ARAÇ KONTROLÜ 78
19.1. Manevra Sahasında 78
19.2. Apron Alanlarında 78

BÖLÜM 20 82
HAVALİMANI SINIRLARI DIŞINDAKİ İNSANLARI VE YAPILARI ETKİLEYEN OLAYLAR 82
20.1. Uçaktan Düşen Buz Parçaları 82
20.2. Uçuş Sırasında Uçaktan Düşen Nesneler 82
20.3. Acil Durumda Yakıt Boşaltma 82
20.4. Kanat Ucu Girdapları 83

BÖLÜM 21 86
HAVA GÖSTERİLERİNDE EMNİYET 86
21.1. İlk Organizasyon 86
21.2. Organizasyon Sorumluluğu 86
21.3. Havalimanı İşleticisinin Sorumluluğu 87
21.4. Emniyet Hizmetleri 88
21.5. Kazalar 88
21.6. Gösteri Sonrası Görevler 88

BÖLÜM 22 90
HAVAALANI VERİLERİNİN TEMİNİ 90
22.1. Genel 90
22.2. Bilgi Türleri 90
22.3. Usuller 90
22.4. Değişiklikleri Bildirme Sorumluluğu 91

BÖLÜM 1

GİRİŞ

BÖLÜM 1

GİRİŞ

1.1. Ulusal sınırları içerisindeki sivil havacılık çerçevesini oluşturmak ve sivil havalimanlarının mülkiyetine ve işletimine ilişkin düzenlemeleri belirlemek ulusal Hükümetlerin görevidir. Bu düzenlemeler çeşitli şekillerde olabileceği gibi, belirli bir ülkenin sınırları dahilindeki tüm sivil havalimanları için mutlaka tek bir şekil olmayabilir.

1.2. Bir hükümet, sivil havalimanlarının doğrudan kontrolünü, bu sorumluluğu bir Devlet Dairesine vermek suretiyle, kendi elinde tutmaya karar verebilir. Bundan farklı olarak;

a) bu amaçla bir kurum veya devlete ait bir kuruluş kurabilir;

b) sorumluluğu il özel idarelerine veya mahalli idarelere devredebilir;

c) farklı havalimanlarında Devletin özel koşullarına ve havacılık geçmişine en uygun olan kombinasyonunu benimseyebilir veya

d) şehirlerin/toplulukların asgari hükümet müdahalesiyle havalimanı bulundurmalarına ve işletmelerine izin verebilir.

1.3. Havalimanı üzerinde yetkiye sahip olan devlet yani ulusal Hükümet hangi politikayı benimsemiş olursa olsun, sivil havacılıkla ilgili bazı hususlardan kaçınılmaz olarak sorumlu olmaya devam etmelidir. Aşağıda bu hususların genel bir listesi yer almaktadır:

a) ulusal havalimanı yapısının gelişiminin kontrolü;

b) sivil havacılık faaliyetlerinde bulunan havalimanlarının ve personelin lisanslandırılması ve lisanslandırma düzenlemelerinin işlediği mevzuat çerçevesi;

c) Devletin hava trafik kontrol sistemi;

d) trafik haklarının diğer Devletlerle müzakere edilmesi;

e) çıkar çatışmalarının önüne geçilmesi için bir havalimanının gelişimi ve işleyişi ile o havalimanının bulunduğu yerel mahallin gelişimi arasında koordinasyonu sağlamaya yönelik usullerin getirilmesi;

f) havalimanlarının toplum üzerindeki çevresel etkilerine ilişkin politikaların oluşturulması;

g) sivil ve askeri havacılığın koordinasyonu ve

h) uçak kazalarının incelenmesi.

1.4. Havalimanlarının işletiminde olduğu gibi, hava trafik kontrolünün ve telekomünikasyon hizmetlerinin sağlanmasına ilişkin sorumluluk, her ne kadar ICAO'nun sağladığı çerçeve dahilindeki bir ulusal politikaya tabi olsa da, çeşitli şekiller alabilmektedir. Hava trafik kontrol ünitesi normal şartlarda ulusal Hükümet tarafından temin edilir ancak bazı özel koşullarda bu konu havalimanının sorumluluğunda olabilir. Düzenleme ne şekilde olursa olsun, hava trafik kontrol birimi ile havalimanının işletme departmanı arasında çok yakın bir işbirliğinin olması gerekir; zira bu tür bir işbirliği olmadan hiçbir havalimanı verimli bir şekilde işlemez; en kötüsü de bu durumun emniyet açısından birtakım sonuçları olabilir.

1.5. Hükümetin sivil havacılık konusundaki sorumluluklarının ve belirli bir havalimanı üzerindeki etkisinin dışında ve hava trafik kontrolün temini için yapılan düzenlemelerden bağımsız olarak, havalimanı işleticisinin veya sahibinin birtakım hayati ve özel sorumlulukları bulunmaktadır. Bu sorumluluklar kabaca aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

a) kolaylıkların ilgili Devlet daireleriyle ve havalimanının kullanıcılarıyla istişare edilerek ve ICAO dokümanlarında yer alan ilgili Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalara uygun olarak tasarlanması ve temini ve

b) havalimanı uygulamalarının ve operasyonlarının emniyetli bir şekilde yürütülebilmesi için uluslararası kabul görmüş usullerin benimsenmesi ve uygulanması.

1.6. Bu ikinci sorumluluk aşağıdaki hususları da içerir:

a) görsel seyrüsefer yardımcılarının temini ve bakımı;

b) kurtarma ve yangınla mücadele hizmetlerinin temini;

c) hareket sahası yüzeylerinin temini ve bakımı;

d) apron işaretlemelerinin, ışıklandırma ve park alanı görsel yönlendirme sistemlerinin temini ve bakımı;

e) apron alanlarındaki araç trafiğinin kontrolü;

f) havalimanında hava trafik kontrolün doğrudan kontrol uyguladığı bölümler hariç, hareket sahası trafiğinin düzenlenmesi;

g) kar temizleme ve kar durumu bildirimi;

h) uçağın park edilmesi;

i) pist frenleme etkinliğinin değerlendirilmesi ve su derinliği ölçümü;

j) kuşları ve diğer yabani hayvanları uzak tutmak için alınan tedbirler;

k) manevradan aciz uçağı kaldırma operasyonlarının koordinasyonu;

l) havalimanının yerel çevre üzerindeki etkisini asgari düzeye indirmeye yönelik tedbirlerin alınması;

m) mümkün olan durumlarda maniaların kaldırılması ve

n) havalimanı verilerinin temini.

1.7. Böylece, sivil havalimanı işletme gibi karmaşık bir konuya birçok farklı şekilde yaklaşılabileceği görülecektir. Başlıca örnekler şunlardır:

- Hükümetin mülkiyetinde olan ve hükümetçe işletilen, havalimanındaki hava trafik kontrol biriminin bir hükümet idaresi tarafından sağlandığı havalimanı
- Yerel bir otoritenin mülkiyetinde veya özel mülkiyet olan, ulusal havalimanları çerçevesi ve ulusal bir hava trafik kontrol sistemi kapsamında işletilen kendine ait bir hava trafik kontrol birimi kullanan havalimanı.
- Devletin mülkiyetindeki bir kuruluş veya yerel bir otorite tarafından işletilen, hava trafik kontrol sistemi bir Devlet Dairesi, Devlet Kurumu veya farklı bir devlet organı tarafından sağlanan havalimanı.

1.8. Yukarıdaki örnekler tam kapsamlı bir liste olmayıp, çeşitli Devletlerde benimsenmiş olan bazı havalimanı işletme şekillerine örnek olarak verilmiştir ve tek bir ülkenin sınırları dahilinde birden fazla sistem bulunabileceği unutulmamalıdır.

BÖLÜM 2

HAVALİMANI TEKNİK DEPARTMANLARININ İŞLEVSEL SORUMLULUKLARI

BÖLÜM 2

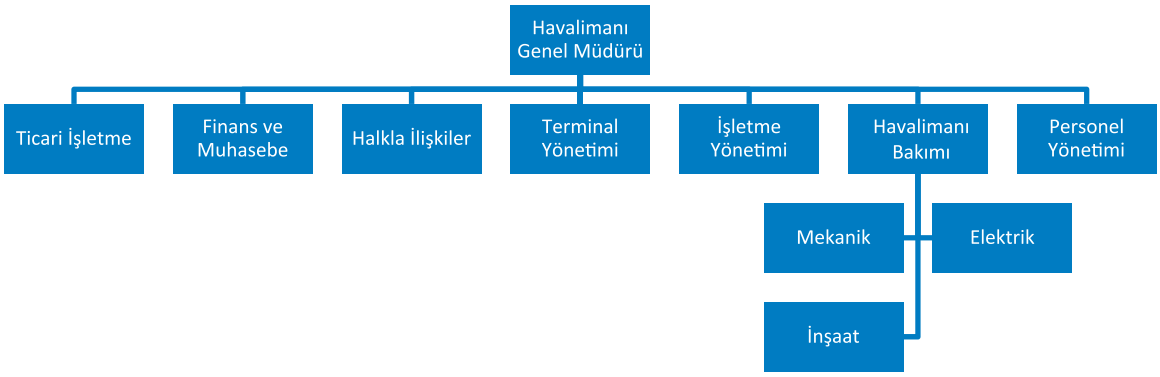
HAVALİMANI TEKNİK DEPARTMANLARININ İŞLEVSEL SORUMLULUKLARI

2.1. GİRİŞ

2.1.1. Bir havalimanında teknik hizmet sağlama sorumluluğu normal şartlarda havalimanı sahibine ait olur ancak bazı özel durumlarda ulusal Hükümetin sorumluluğunda olabilmektedir.

2.1.2. Mülkiyeti Devlete ait ve Devlet tarafından işletilmekte olan bir havalimanında, bazı özel durumlarda bu sorumluluk kısmen veya tamamen başka bir kuruma devredilebilir. Örneğin hava trafik kontrol sağlayıcısı Bölüm 1, 1.6'da sıralanan görevlerden doğrudan veya dolaylı olarak sorumlu olabilir. Benimsenen sistem ulusal uygulamayı yansıtır - bkz. Bölüm 1, 1.2 ve 1.4.

2.1.3. Şekil 2-1'de tipik ve basit bir havalimanı yönetimi organizasyon şeması gösterilmektedir.



Şekil 2-1. *Havalimanı yönetiminin tipik organizasyonu*

2.2. İŞLETME YÖNETİM DEPARTMANI

2.2.1. Havalimanının işletmesinden sorumlu olan havalimanı yönetim departmanının tipik bir organizasyon şeması Şekil 2-2'de gösterilmektedir.

2.2.2. Havalimanı kurtarma ve yangınla mücadele hizmetinin işlevsel sorumlulukları

2.2.2.1. Havalimanı kurtarma ve yangınla mücadele hizmetinin başlıca görevleri şunlardır:

a) havalimanındaki bütün yangınlarla, acil durumlarda ve ilgili olaylarla ilgilenme. Örneğin havalimanında veya hemen yakınında çıkan uçak yangınları veya uçakla ilgili yangınlar ve bina yangınları, yakıt dökülmeleri ve karayolu/demiryolu kazaları da buna dahildir.

b) yerel itfaiye teşkilatı, ambulans ve polis hizmetleriyle etkili bir bağlantının sürdürülmesi. Bu hizmetler, uçak kurtarma ve yangına mücadele operasyonlarının idaresinde önemli bir kuvvet sağlamaktadır;

c) havalimanının yakınlarındaki uçak kaza alanlarının incelenmesi. Erişim yollarının öğrenilmesi;

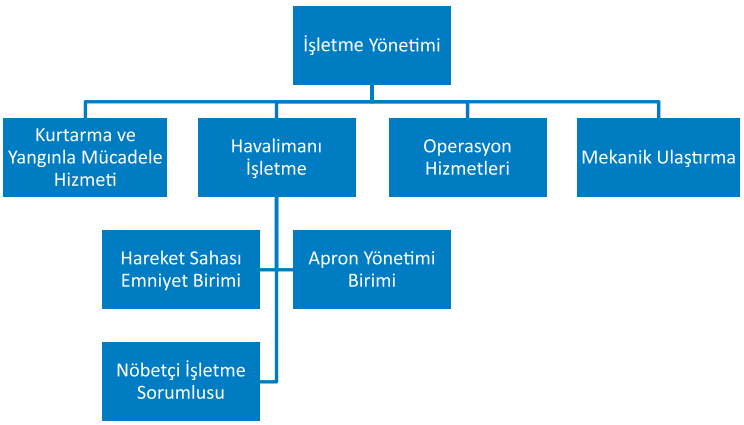
d) havalimanının yakınlarındaki sulu, bataklık alanların veya diğer zorlu ortamların aşılması dahil olmak üzere, verimliliği artırmak için düzenli eğitim

e) Asli görevlerin Annex 14, Bölüm 9'da belirtilen kabul edilen müdahale süresinin karşılanmasına yönelik temel görevleri etkilemeyen diğer gerekli görevler ve

f) gerek planlama gerekse uygulama açısından yangın önleme çalışmaları ve kurtarma ve yangınla mücadele personeli olmayan kişilerin yangın önleme görevleri konusunda eğitilmesi.

2.2.3. Havalimanı İşletme Bölümünün işlevsel sorumlulukları

2.2.3.1. Havalimanı İşletme Bölümü, uçağa havalimanı çevresinde ve uçak park yerlerine giriş çıkışlarda emniyetli ve çabuk uçak hareketini sağlamaya yönelik günlük kontrol ve organizasyondan sorumludur. Bu bölüm bünyesindeki *Nöbetçi İşletme Sorumlusu* genellikle havalimanın anlık işletme verimliliğinden sorumludur ve büyük havalimanlarında genellikle 24 saat boyunca görevde olan bir Nöbetçi İşletme Sorumlusu bulunur. Bu bölüm bünyesinde, Hareket Sahası Emniyet Birimi veya Apron Yönetimi Birimi gibi özel birimler bulunabilir.



Şekil 2-2. *Tipik bir havalimanı işletme organizasyonu*

2.2.3.2. Hareket Sahası Emniyet Birimi, apron kontrolü hariç olmak üzere, İşletme Departmanının günlük görevlerinin çoğunluğunu yürütmek üzere kurulur. Ancak, küçük havalimanlarında bu işlevler tek bir birim bünyesinde birleştirilir. Hareket Sahası Emniyet Biriminin başlıca görevleri şunlardır:

a) bitişiğindeki kaplamasız alan da dahil olmak üzere, manevra sahasında kapsamlı ve rutin yüzey denetimlerinin yapılması ve denetlenen sahaların durumu ve süpürme ve/veya yüzey bakım ihtiyacı hakkında hava trafik kontrol, havalimanı bakımı ve havalimanı işletme birimlerine rapor sunma;

b) apronlarda kapsamlı ve rutin yüzey denetimlerinin yapılması ve denetlenen apron alanlarının durumu ve süpürme ve/veya bakım ihtiyacı hakkında hava trafik kontrol, havalimanı bakımı ve havalimanı işletme birimlerine rapor sunma;

c) ışıklandırma denetimlerinin yapılması ve her tür lamba arızası, devre arızası ve diğer arızalar hakkında hava trafik kontrol, havalimanı bakımı ve havalimanı işletme birimlerine rapor sunma;

d) kuş uzaklaştırma tedbirleri;

e) sürtünme katsayısı ölçümü ve

f) apron alanlarına düzenli olmayan erişim isteyen kişilerin veya araçların geçici geçiş kartlarının kontrolü ve çıkarılması.

2.2.3.3. Apron Yönetimi Biriminin başlıca sorumlulukları şunlardır:

a) gelen uçaklara uçak park yerlerinin tahsis edilmesi

b) uçak park yeri tahsisi ile ilgili gerekli dokümanların tutulması. Bu dokümantasyon işleminin amacı, örneğin iniş ve park ücretlerinin toplanabilmesi için yeterli kayıtların tutulmasını sağlamaktır;

c) park alanı yönlendirme sistemleri olmayan uçak park yerlerinde yer kılavuzlarının sağlanması ve

d) bazı hava limanlarında bu birim aynı zamanda kargo, bagaj ve uçak hizmetlerinin temini gibi apron hizmetlerinden de sorumlu olabilmektedir.

Küçük havalimanlarında Apron Yönetimi Birimi, Hareket Sahası Emniyet Birimiyle birleştirilebilir.

2.2.4. Operasyon Hizmetleri Bölümünün işlevsel sorumlulukları

2.2.4.1. Operasyon Hizmetleri Bölümü, havalimanı operasyonlarının verimli bir şekilde akışı için gerekli destek işlevlerden sorumludur. Gürültü izleme, hava tarafı geçişlerinin idaresi, harici acil durum hizmetleriyle bağlantı kurma gibi işlerin tümü bu departmanın çalışmalarına örnektir.

2.2.5. Mekanik Ulaştırma Bölümünün işlevsel sorumlulukları

2.2.5.1. Mekanik Ulaştırma Bölümünün başlıca görevleri şunlardır:

a) gerekli hallerde önceliklerin belirlenmesi de dahil olmak üzere, kurtarma ve yangınla mücadele araçları, kar temizleme teçhizatı ve manevradan aciz uçağı kaldırma teçhizatı gibi tüm araçların ve uzmanlık gerektiren seyyar mühendislik teçhizatının bakımı;

b) havalimanı araçlarına gereken şekilde sürücü temini ve

c) süpürme, uçak park yeri temizliği, kar temizleme ve manevradan aciz uçağın kaldırılması gibi özel görevler için sürücü temini.

2.3. HAVALİMANI BAKIM DEPARTMANI

2.3.1. Havalimanı Bakım Departmanının, işletme ile ilgili başlıca görevleri şunlardır:

a) İnşaat Mühendisliği. İnşaat Mühendisliği Bölümü, doğrudan veya müteahhit kullanımı vasıtasıyla dolaylı olarak, bütün kaplamalı alanlar ve yeşil alanlar (çimlerin kesilmesi dahil) dahil olmak üzere havalimanının yüzeylerinin, kaplamaları alanlardaki işaretlemelerin ve ilgili drenaj, ana yangın boruları (varsa) ve sınır çitlerinin düzeltilmesinden ve onarılmasından sorumlu olacaktır ve

b) Elektrik ve Makine Mühendisliği. Bu bölüm, doğrudan veya müteahhit kullanımı vasıtasıyla dolaylı olarak, tüm havalimanı ışıklandırmasının, ilgili taksi kılavuz işaretlerinin ve diğer işaretlerin, apron yönlendirme sistemlerinin ve bu kolaylıklara hizmet veren yedek güç kaynaklarının bakımından sorumludur.

Bu bölümler ayrıca binaların bakımından da sorumludur ancak bu görevler, işletme el kitabının konusu değildir.

2.4. İŞLETME KUMANDA ODASI

2.4.1. Havalimanının işleyişine ilişkin bilgilerin alınıp dağıtılabileceği bir koordinasyon merkezi kurulmalıdır. Apron Yönetimi Biriminin ve Hareket Sahası Emniyet Biriminin işlevleri burada birleştirilebilir.

2.4.2. Bu odada, ATC'ye ve diğer işletme kumanda odalarına, ayrıca MET ve AIS'ye doğrudan telefon hattı bulunmalıdır. Gerek yaya durumundaki gerekse araç içerisindeki işletme personeliyle iletişim kurulabilmesi için telsizle haberleşme imkanı sağlanmalıdır. NOTAM'ın hazırlanması ve yayınlanması için düzenlemeler yapılmalıdır (bkz. Bölüm 22).

2.4.3. Havalimanının genel işletimini kapsayacak şekilde oluşturulan her nevi yönetim görevi kumanda odasıyla haberleşme sağlanmalıdır.

BÖLÜM 3

HAVALİMANI YÜZEY DENETİMLERİ

BÖLÜM 3

HAVALİMANI YÜZEY DENETİMLERİ

3.1. DENETİM SIKLIĞI

3.1.1. Hareket sahası denetimleri, düzenli ve mümkün olduğunda sık olmalıdır. Her durumda, asgari denetim sıklığı şu şekilde olmalıdır:

a) Pistler - Aşağıda belirtilen şekilde günde dört denetim:

Şafak denetimi - Bütün pistlerin tam genişliğini kapsayan ayrıntılı bir yüzey denetimi. Bu işlem, her pist için yaklaşık 15 dakika sürmelidir (iki tur).

Sabah denetimi - Bütün pistlerde, pist kenar ışıkları arasındaki alana odaklanarak, normalde fasılalı olarak gerçekleştirilir.

Öğlen denetimi - Sabah denetimiyle aynıdır.

Gün batımı denetimi - Bütün pistleri kapsamalıdır. Akşamın geç saatlerine kadar ışıklandırma denetiminin gerekli olmadığı zamanlarda pist denetimleri arasındaki boşluğu doldurmak için tasarlanmış olup, pist yüzeyinin tamamını kapsamalıdır.

b) ***Taksi yolları*** - normal düzenli kullanımda olan taksi yolları için her gün.

c) ***Apronlar*** - her gün.

d) ***Yeşil alanlar*** - uçağı çekmesi gerekebilecek alanlar, bitişikteki kaplamalı alanlarla aynı sıklıkta denetimden geçmelidir. Diğer yeşil alanlar, herhangi bir yüzey bozulmasının gözlemlenmesi için uygun aralıklarla denetlenmelidir.

3.2. DENETİM YÖNTEMİ

3.2.1. Denetim kapsamına alınacak alanlar ve mesafeler, havalimanı denetim araçlarının kullanılmasını gerektirmektedir. Ancak, denetimin hızı ne kadar yüksek olursa, etkinliği o kadar az olacaktır, bu nedenle denetim hızı mümkün olduğunca düşük tutulmalıdır. Kaplamalı yüzeylerin ayrıntılı denetimi normal koşullarda Bakım Departmanı tarafından gerçekleştirilirken, diğer alanların denetimi ilgili departman tarafından yapılmalıdır. Denetimlerin doğru sıklıkta yapılabilmesi için havalimanı işletmesinin programı koordine etmesi gerekecektir.

3.3. DENETİM USULLERİ

3.3.1. Herhangi bir pist denetimine başlamadan önce, hava trafik kontrolden izin alınmalıdır. Piste girerken, olumlu giriş çağrısı (örneğin "kontrol aracı denetim için giriş yapıyor") yapılmalı; pisten çıkarken de, denetim aracı pist şeridinden çıktığında hava trafik kontrole bilgi verilmelidir. Denetimlerin çoğu fasılalı olarak gerçekleştirilmektedir (yani denetim aracının piste kısa sürede girip çıkması gerekebilmektedir). Yukarıdaki çağrılar denetim aracının piste her girişinde yapılmalıdır.

3.3.2. Herhangi bir pist denetimi sırasında uygun telsiz kanalından dinleme nöbetinde kalınması gerekir.

3.3.3. Eğer hava trafik kontrol fasılalı denetim sırasında denetim ekibinin pisti boşaltmasını isterse araç, hava trafik kontrole pistin açık olduğunu bildirmeden önce pist şeridinin dışına çıkmış olmalıdır. Ardından, tekrar giriş talimatlarını beklerken, pist şeridinin dışında kalması gerekmektedir.

Not: - Denetçiler, pisti hiçbir zaman ILS için kritik/hassas bölgeye girerek boşaltmamalıdır.

3.3.4. Herhangi bir pist üzerinden karşıya geçmeden önce izin alınmalıdır.

3.3.5. Bütün pist denetimleri, öncelikle emniyet gerekçesiyle, iniş veya kalkış için kullanılan yönün aksi yönde gerçekleştirilmektedir. Aynı yönde iki turdan oluşan ilk ışık pist denetiminde, "gerileme" işlemi pist şeridinin dışından yapılmalıdır ve pistin uzaktan denetiminde veya söz konusu piste bitişik taksi yollarının denetiminde kullanılabilir.

3.3.6. Pist denetiminin kesin olarak tamamlanması üzerine, ekip bu durumu hava trafik kontrole bildirerek, pistin durumu hakkında rapor vermelidir.

3.3.7. Denetimin başlama ve bitiş saatleri not alınarak, Denetim Kayıt Defterine girilmelidir.

3.4. KAPLAMALI ALAN DENETİMLERİ

3.4.1. Aşağıda belirtilen hususlara dikkat edilmelidir:

a) Motor girişinde hasara yol açabilecek maddelere özellikle dikkat edilmek üzere, genel temizlik. Pist bakım işlemlerinden kalan artıklar veya piste kum dökme işleminden artan iri kum taneleri (grit) de buna dahildir. Biriken her türlü lastik kauçuk kalıntısına dikkat edilmelidir;

b) kaplama yüzeyinde beton çatlaması veya pullanma, derz tıkanması durumu, asfalt yüzeylerde çatlama veya agrega gevşemesi veya sürtünme tabakalarının ayrılması gibi hasar belirtileri. Uçak hasarına neden olabilecek herhangi bir hasar veya bozunma derhal incelenmek üzere Havalimanı Bakım Departmanına bildirilmelidir ve hasar yeterince ciddiyse, söz konusu alan uçağa kapatılarak söz konusu denetimlerin sonuçları beklenmelidir;

c) yağmurdan sonra, su basan alanlar belirlenerek daha sonra yapılacak yeniden kaplama çalışmalarına kolaylık için mümkünse işaretlenmelidir;

d) ışık tertibatlarında hasar;

e) pist işaretlemelerinin temizliği ve

f) mazgalların durumu ve oturması.

3.4.2. Pistin iki ucunda erken teker koyma izi; yaklaşma ışıklarında, işaretleyici konilerde ve eşik ışıklandırma blast hasarı; pist sonu emniyet alanında mania ve temizlik denetimi yapılmalıdır.

3.5. YEŞİL ALAN DENETİMLERİ

3.5.1. Aşağıdaki hususlara dikkat edilmelidir:

a) yeri kaplayan bitki örtüsünün genel durumu, özellikle aşırı uzayarak ışıkları, işaretleri, işaretleyicileri kapatmamasının sağlanması;

b) ortaya çıkan her çöküntü kayda alınarak ilgili alanlar işaretlenmelidir;

c) bildirilmemiş olan tüm uçak tekerleği izleri, dikkatle çizimi işaretlenmeli ve bildirilmelidir;

d) işaret ve işaretleyicilerin durumu belirlenerek, gerekli onarım çalışması için emir verilmelidir;

e) yeşil alanların, özellikle de uçak kaplama yüzeylerine yakın olanların genel taşıma mukavemeti belirlenmelidir. Araçların tekerlek izlerinin derinliğinden makul bir değerlendirme yapılabilir. Devamlı olarak su birikimi belirtileri gösteren alanlar raporlanmalıdır. Yeşil alanlar ile kaplamalı alanlar arasındaki her türlü seviye farklı kayda alınarak düzeltme işlemi talebinde bulunulmalıdır. Uçak motorlarının oluşturduğu tehlike nedeniyle, bu alanların genel temizliğine özel dikkat gösterilmelidir. Blast aşındırması emareleri kayda alınarak raporlanmalıdır;

f) su biriken yeşil alanlar özellikle kuşları çekebileceğinden kayda alınarak raporlanmalıdır.

3.5.2. Çimlerin kesilmesinde ana amaç, uzayan bitkilerin ışıkların ve işaretleyicilerin önünü kapatmamasını sağlamaktır. Ayrıca bu işlem kuşların ve diğer yabani hayvanların havalimanına çekilmesini sınırlayacak şekilde yönetilmelidir (bkz. Bölüm 9). Kesilmiş ot yığınlarının motorun içine çekilebileceği yerlerde bırakılmaması sağlanmalıdır.

3.6. MANİALAR

3.6.1. İzin verilen bütün manialarda, ışıklandırma ve işaretlemelerin uygunluğu kontrol edilmelidir.

3.6.2. İzinsiz her nevi mania, belirlenen kişilere ve kurumlara derhal rapor edilmelidir. Mümkün olan durumlarda, maniayı derhal kaldırma çalışması yapılmalıdır. Bu mümkün olmadığı takdirde, uçak operasyonlarının herhangi bir biçimde kısıtlanmasının gerekip gerekmediği derhal değerlendirilme ve maniada uygun işaretleme ve ışıklandırma çalışmaları yapılmalıdır.

3.7. RAPORLAMA

3.7.1. Pist denetimi sırasında tehlikeli bir hizmete elverişsizlik durumunun tespit edilmesi halinde (örneğin hasarlı mazgallar veya bozuk ışıklar), uygun ATC işleminin yapılabilmesi için bu durum derhal telsiz vasıtasıyla rapor edilmelidir. Ayrıca, havalimanı işletmeye bilgi verilmelidir. Söz konusu hasar sonucu pistin kapatılması durumunda, havalimanı bakım desteğinin gelmesi beklenirken, denetim ekibi denetim çalışmasına devam etmelidir.

Ekip ayrıca gerekirse herhangi bir tali pisti denetlemeye de hazır olmalıdır.

3.7.2. Pistin kullanımını etkileyecek türde bir hizmete elverişsizlik durumunun tespit edilmesi halinde, bu husus aciliyet durumu, tarih, saat vb. bilgileri belirten uygun formla Havalimanı Bakım Departmanına bildirilmelidir.

3.7.3. Pist denetimi sırasında uçak parçalarının veya lastik parçalarının bulunması halinde, takip ve bildirim işleminin başlatılabilmesi için havalimanı işletme veya hava trafik kontrol birimlerine derhal bilgi verilmelidir.

3.7.4. Pist üzerindeki kusurların yerlerinin tespit edilmesine yardımcı olması için, pistin bir tarafındaki pist kenar ışıklarının dış tarafına referans levhalar döşenmelidir.

BÖLÜM 4

GÖRSEL YARDIMCILARIN YER KONTROLLERİ

BÖLÜM 4

GÖRSEL YARDIMCILARIN YER KONTROLLERİ

4.1. GİRİŞ

4.1.1. Işıklandırma yardımcılarının bütünlüğü ve güvenilirliği görsel olmayan yardımcılara denk olmalıdır. Işıklandırma sisteminin bütünlüğü, gerek dahili havalimanı devrelerinin gerekse harici güç kaynağının tasarımına bağlı olacaktır. Sistemin güvenilirliği, kullanılan önleyici bakım programına ve yapılan denetimin derecesine bağlı olacaktır. Havalimanı Hizmetleri El Kitabı Kısım 9 - Havalimanı Bakım Uygulamaları kapsamında, görsel yardımcıların önleyici bakımına ilişkin kılavuz bilgi yer almaktadır.

4.1.2. Işıklandırma sisteminin çalışma kontrolü genelde Hareket Sahası Emniyet Birimi tarafından yapılmaktadır ancak onarım işlemi Havalimanı Bakım Departmanının sorumluluğundadır. Bazı küçük havalimanlarında kontrol işlemi de Havalimanı Bakım Departmanına devredilebilir.

4.1.3. Işıklandırma sistemindeki arızalar izleme işlemiyle tespit edilecektir. Kumanda Paneli üzerindeki görüntü ekranları vasıtasıyla izleme işlemi, devre hatalarının tespit edilmesini ve hava trafik kontrol biriminin yapmış olduğu parlaklık seçiminin istenilen ışıksal geriverimi sağladığının doğrulanmasını sağlayacaktır. Bununla birlikte, arızalı lambaların, kir veya lastik birikintileriyle kirlenmiş tertibatların veya yanlış hizalamaların tespit edilebilmesi için gözle inceleme yoluyla izleme gerekecektir. Gözle yapılan rutin yer denetimleri zaman zaman havadan kontrollerle desteklenmelidir.

4.2. DENETİM SIKLIĞI

4.2.1. Denetimlerin sıklığı ve detayı bir dereceye kadar, bulunan görsel yardımcıların karmaşıklık düzeyine bağlı olacaktır. Hassas yaklaşma pistlerinde, görsel yardımcıların havadan kontrolleri ve yer denetimleri, diğer pistlerdekinden daha sık ve detaylı olmalıdır.

4.3. RUTİN YER DENETİMLERİ

4.3.1. Günlük kontroller

a) Bütün gömme veya yerden yüksek yaklaşma ışıklandırma sistemlerinde ve pist ve taksi ışıklarında arızalı lamba, kırık veya önemli bir hizasızlık olup olmadığı, ayrıca durdurma çubukları ve aydınlatmalı Kategori II veya III bekleme pozisyonu işaretleri kontrol edilmelidir. Kategori II ve III hassas yaklaşma pistlerinin merkez hattı ışıklarındaki lamba arızaları mümkün olan en kısa sürede onarılmalıdır ve

b) Elektrik devrelerinde, görsel yardımcıların bütünlüğünü etkileyen, dağıtım ağında kopma veya yedek güç jeneratörlerinin bozuk olması gibi önemli arızalar derhal havalimanı işletme, bakım ve hava trafik kontrol bölümlerine bildirilmeli ve NOTAM işlemi başlatılmalıdır.

4.3.2. Haftalık kontroller

a) Bütün yaklaşma ışıklandırma sistemlerinde yanmış/bozuk lamba olup olmadığı kontrol edilir; Havalimanı işleticisinin sorumluluğunda olan, havalimanı yakınlarındaki mania ışıkları kontrol edilir; Çim biçme, vb. işlemler yapılarak, yaklaşma ışıklandırma sistemlerinin önünün kapanmaması sağlanır;

b) kirlenme ihtimali olan bütün pist ışıkları kontrol edilerek, gerekli temizlik programlarının uygulanması için düzenlemeler yapılır;

c) Bütün Kategori II ve III hassas yaklaşma pistlerinde, ışık temizliğinin ardından, eşikten itibaren pist boyunca 910 metrelik bir mesafe boyunca pist merkez hattı ışıklarının aydınlatma

gücünün fotometrik ölçümleri yapılmalıdır; Bu işlem, yerel koşullara bağlı olarak, Hareket Sahası Emniyet Birimi veya Havalimanı Bakım Departmanı tarafından yapılacaktır. Bu kontroller, önünde tekerlekleri olan ve tertibatlar arasında hızla hareket ettirilebilen ters çevrilmiş bir kutu içerisine ışıkölçer takılarak kolayca yapılabilir.

d) görerek yaklaşma eğim göstergesi sistemlerinin hassasiyeti kontrol edilerek, gerekirse yeniden hizalama yapılmalıdır;

e) geri yansıtmalı işaretleyicilerin kullanılabilirlik durumu incelenerek, hizmete elverişli olmayanlar değiştirilmelidir;

f) diğer bütün işaretleyiciler kontrol edilmelidir ve

g) durdurma çubuklarının yanındaki taksi bekleme pozisyonu ışıklarının hizmete elverişliliği kontrol edilmelidir.

4.4. DENETİM USULLERİ

4.4.1. Pist ışıklandırmasına başlamadan önce, telsiz aracılığıyla hava trafik kontrolden veya pist kapalıysa, yer hareket kontrolden denetim izni alınmalıdır. Piste girerken, olumlu giriş çağrısı (örneğin "kontrol aracı denetim için giriş yapıyor") yapılmalı; pisten çıkarken de, denetim aracı pist şeridinden çıktığında hava trafik kontrole bilgi verilmelidir. Denetimlerin çoğu aralıklı olarak yapılmakta olup, denetim aracının pist her girişinde yukarıda belirtilen çağrılar yapılmalıdır.

4.4.2. Herhangi bir pist ışıklandırma denetimi sırasında uygun telsiz kanalından dinleme nöbetinde kalınması şarttır.

4.4.3. Eğer hava trafik kontrol aralıklı denetim sırasında denetim ekibinin pisti boşaltmasını isterse, ekip hava trafik kontrole pistin açık olduğunu bildirmeden önce araç pistin boşaltılan ve derecelendirilmiş alanından çıkmış olmalıdır. Tekrar giriş talimatlarını beklerken, ekibin pist şeridinin dışında kalması gerekmektedir.

Not. - Denetçiler, pistten çıkmak için hiçbir zaman ILS için kritik/hassas bölgeye girmemelidir.

4.4.4. Bütün pist ışıklandırma denetimleri, öncelikle emniyet gerekçesiyle, iniş veya kalkış için kullanılan yönün aksi yönde gerçekleştirilmektedir. Konma bölgesi ışıklandırması, rüzgara karşı kolay kontrol edilememekte olup, ana denetimin hemen ardından yapılacak ayrı bir denetimin konusudur.

4.4.5. Pist ışıklandırma denetiminin kesin olarak tamamlanması üzerine, ekip bu durumu hava trafik kontrole bildirerek, hizmete elverişlilik durumu hakkında rapor vermelidir.

4.5. ACİL DURUM YER IŞIKLARI

4.5.1. Değiştirilebilir filtreli ve yeşil, mavi, kırmızı veya beyaz ışık verebilen bir yer ışığı stoğu bulundurulmalıdır.

4.5.2. Bu ışıklar acil durumlarda veya başka bir ışıklandırma şeklinin kullanılamadığı durumlarda kullanılmaktadır.

4.6. YAKLAŞMA IŞIKLANDIRMA SİSTEMİ DENETİMLERİ

4.6.1. Yaklaşma ışıklandırma sistemleri 24 saatte bir denetimden geçirilmelidir. Ayrıca havalimanı işletmeden veya hava trafik kontrolden gelen talep üzerinde de denetim yapılabilir.

4.6.2. Denetim, hassas yaklaşma Kategori II ve III ışıklandırma sisteminin yan sıra (kırmızı) baretleri de dahil olmak üzere yaklaşma ışıklandırmasının bütün elemanlarını kapsamalıdır.

Not. - Bu baretler Kategori III şartlarında kullanıldıklarında da kontrol edilir.

4.6.3. Denetim ekibi yaklaşma ışıklandırma sisteminin denetimine başlamadan önce hava trafik kontrol birimini normal şartlarda telefon ile bilgilendirmelidir. Pist şeridine veya pist sonu emniyet alanına girmeden önce ise telsiz üzerinden ayrıca izin alınmalıdır.

4.6.4. ILS yer saptayıcının kritik/hassas bölgelerine girilmemelidir.

4.6.5. Kontrol işlemi tamamlandıktan sonra, çalışmayan ışıklandırmaların kapatılması için hava trafik kontrole bilgi verilmelidir.

4.6.6. Bildirimler. Denetim sırasında önemli bir arızanın tespit edilmesi durumunda, hava trafik kontrol ve havaalanı bakım departmanına derhal telsizle bilgi verilmelidir.

4.6.7. Yaklaşma ışıklandırma sistemlerinin önünü kapatan uzun otlar veya ağaçlar havaalanı işletme bölümüne bildirilmelidir.

4.7. GÖREREK YAKLAŞMA EĞİM GÖSTERGESİ SİSTEMİ DENETİMLERİ

4.7.1. Giriş
4.7.1.1. Görerek yaklaşma eğim göstergesi sistemleri, iniş yapmakta olan uçağa, doğru yaklaşma eğimi açısının gösterilmesi için kullanılır. Annex 14'te şu dört sistem tipi belirtilmiştir:

VASIS
3-BAR VASIS
T-VASIS
PAPI

4.7.1.2. Belirli şartlar altında VASIS, 3-BAR VASIS ve T-VASIS'in kısaltılmış konfigürasyonlarının kullanılması mümkündür. Bu kısaltılmış konfigürasyonlar sırasıyla AVASIS, 3-BAR AVASIS ve AT-VASIS olarak bilinmektedir.

4.7.2. Denetim bilgileri

4.7.2.1. Aşağıdaki denetim usulleri, tüm görerek yaklaşma eğim gösterge sistemleri için geçerlidir:

a) sistem ayarları düzenli aralıklarla kontrol edilmelidir. Sistem ayrıca işletme veya hava trafik kontrol birimin talebi üzerine ve uçak iniş olayları/kazaları sonrasında da kontrol edilmelidir;

b) her pist denetiminde, sistemin hizmete elverişli olduğundan emin olmak için sistem üzerinde gözle kontrol yapılır;

c) Ayar kontrolleri sırasında ILS süzülme yolunun kritik/hassas bölgesine girilmesi gerekiyorsa, öncesinde hava trafik kontrole ve telekomünikasyon mühendisliğine bilgi verilmelidir.

d) kontrol işleminin gece ve görüşün yetersiz olduğu durumlarda gerçekleştirilmesinden mümkün olduğunca kaçınılmalıdır;

e) ayar kontrolleri, sistem yüzde 30 şiddete ayarlanarak gerçekleştirilmelidir;

f) sistem kontrolü sırasında, kontrol aracı pist şeridinin dışında bırakılmalı ve kontrol ekibi yaya olarak sistemin bulunduğu noktaya ilerlerken, ekibin bir üyesi araçta kalarak telsizi takip etmelidir;

g) Sistem ILS süzülme yolunun kritik/hassas alanı içerisinde bulunuyorsa kontrol aracı bu alanın sınırları dışında ve rüzgara karşı park edilmelidir. Kontrol ekibi, ILS süzülme yolunun kritik/

hassas alanına girmeden, yaya olarak pist kenarına doğru ilerlemeli, ardından pist kenarının bitişiğindeki yeşil alandan sisteme doğru yürümeli ve kontrol sonrasında ayrılırken de aynı rotayı izlemelidir;

h) kontrol işlemi sırasında hızla uzaklaşmalarını gerektirebilecek olası durumlara karşı, gözetleme ve kontrol ekibi kontrol öncesinde aralarında belirli bir sinyal kararlaştırmalıdır (örneğin taşınabilir bir radyo aracılığıyla) ve

i) uçakların son iniş yaklaşması sırasında sistemin ön tarafını kapatmamaya dikkat edilmelidir.

4.7.2.2. VASIS ve 3-BAR VASIS ayar kontrolleri. Bu sistemlerin ayar kontrolleri aşağıdaki şekilde gerçekleştirilmelidir:

a) doğru nişan çubuğu seçilir;

b) nişan çubuğu VASI ünitesinin yaklaşık 31 m rüzgar yönünde bulunan ilgili kontrol mandalına dik konumda olacak şekilde yerleştirilir;

c) gözler yeşil plastikteki üst kenar çizgisine ve VASI ünitesi ile hizalanır. Kırmızı ışığın altında ince bir çizgi halinde muntazam bir beyaz ışık belirmelidir;

d) gözler alt kenar çizgisine indirilir, beyaz ışık çizgisi kaybolmalıdır;

e) c) ve d) maddelerinde belirtilen durumlarda herhangi bir farklılık varsa, VASI ünitesinin ayarı kaymıştır;

f) olası hizmete elverişsizlik durumları kontrol ekibine eşlik eden mühendis tarafından giderilmelidir ve

g) yukarıda belirtilen prosedür sistemin her bir ünitesi için tekrarlanmalıdır.

4.7.2.3. T-VASIS ayar kontrolleri. T-VASIS ünitesi fabrikada ayarlanmış olup, optik üniteler kompakt ve sıkıdır ve daha sonra yapılan huzme açısı kontrolleri sadece teyit amaçlıdır. Ünite yanlamasına ve boylamasına hizalanmalı ve sonrasında düzenli olarak kontrol edilmelidir. Net bir sinyal ve maksimum sistem menzili elde etmek için lambanın ışık şiddeti en yüksek olan kısmından faydalanılmalıdır. Bu durum, ışık ünitesinin önüne geçici bir hedef takılıp, azimut ve yükseklik ayarları aracılığıyla her bir lamba doğru şekilde hizalanarak elde edilebilir.

4.7.2.4. PAPI ayar kontrolleri. PAPI üniteleri fabrikada optik olarak ayarlanır ve tek gereken, ünitenin gerekli yaklaşma açısına ayarlanmasıdır. Bazı durumlarda üniteye tümleşik bir hizalama cihazı bulunabilmektedir. Diğer durumlarda, gereken açının elde edildiğinden emin olmak için eğimölçer kullanılmalıdır.

4.7.3. Raporlama

4.7.3.1. VASIS VASIS'te bir hizmete elverişsizlik durumu olduğunda veya ünitelerin kapatılması gerektiğinde aşağıdaki standartlar geçerlidir:

- Bir ünitedeki bir lambanın arızalanması - ÜNİTE HİZMETE ELVERİŞLİDİR.
- Bir ünitedeki iki lambanın arızalanması - ÜNİTE HİZMETE ELVERİŞLİ DEĞİLDİR.
- 12 üniteli bir sistemin en fazla iki ünitesi hizmete elverişsiz - SİSTEM KULLANIMDA KALIR.
- 12 üniteli bir sistemin tek tarafında ikiden fazla ünitesi hizmete elverişsiz - İLGİLİ TARAFIN KALAN ÜNİTELERİ DE KAPATILIR VE DİĞER TARAF AVASIS OLARAK KULLANILIR.
- Diğer tarafta birden fazla ünite hizmete elverişsiz - SYSTEM HİZMETE ELVERİŞLİ DEĞİLDİR

4.7.3.2. AVASIS için aşağıdaki standartlar geçerlidir:

- Bir ünitedeki bir lambanın arızalanması - ÜNİTE HİZMETE ELVERİŞLİDİR.
- Bir ünitedeki iki lambanın arızalanması - ÜNİTE HİZMETE ELVERİŞLİ DEĞİLDİR.
- Tek taraflı sistem
- Birden fazla ünite hizmete elverişsiz - SİSTEM HİZMETE ELVERİŞLİ DEĞİLDİR
- Çift taraflı sistem
- Sistemin tek tarafında birden fazla ünitesi hizmete elverişsiz - İLGİLİ TARAFIN KALAN ÜNİTELERİ DE KAPATILIR VE DİĞER TARAF AVASIS OLARAK KULLANILIR.
- Diğer tarafın en az bir ünitesi arızalı - SİSTEM HİZMETE ELVERİŞLİ DEĞİLDİR.

4.7.3.3. 3-BAR VASIS. 3-BAR VASIS'te bir hizmete elverişsizlik durumu olduğunda veya ünitelerin kapatılması gerektiğinde aşağıdaki standartlar geçerlidir:

- Bir ünitedeki bir lambanın arızalanması - ÜNİTE HİZMETE ELVERİŞLİDİR.
- Bir ünitedeki iki lambanın arızalanması - ÜNİTE HİZMETE ELVERİŞLİ DEĞİLDİR.
- 18 üniteli bir sistemin en fazla üç ünitesi hizmete elverişsiz - SİSTEM KULLANIMDA KALIR.
- 18 üniteli bir sistemin tek tarafında üçten fazla ünitesi hizmete elverişsiz - İLGİLİ TARAFIN KALAN ÜNİTELERİ DE KAPATILIR VE DİĞER TARAF 3-BAR AVASIS OLARAK KULLANILIR.
- Diğer tarafta birden fazla ünite hizmete elverişsiz - SİSTEM HİZMETE ELVERİŞLİ DEĞİLDİR
- 3-BAR AVASIS için uygulanan standartlar AVASIS standartlarıyla aynıdır.

4.7.3.4. T-VASIS. T-VASIS için aşağıdaki standartlar geçerlidir:

- Dört gündüz lambasının en az üçünün arızalanması –ÜNİTE HİZMETE ELVERİŞLİ DEĞİLDİR.
- İki gece lambasından birinin veya her ikisinin arızalanması — ÜNİTE HİZMETE ELVERİŞLİ DEĞİLDİR.

4.7.3.5. Ünitelerde aşağıdaki arızalar meydana geldiğinde sistem arızalı olarak nitelendirilir:

- Sekiz referans lambası ünitesinin ikisi arızalı.
- Altı yükselme lambası ünitesinden biri arızalı.
- Altı alçalma lambası ünitesinin biri arızalı.

4.7.3.6. Yukarıda belirtilenlerden daha fazla ünitenin arızalanması halinde, arızaların pistin aynı tarafında olması şartıyla, arızalı taraf kullanım dışı bırakılabilir ve diğer taraf bir AT-VASIS olarak kullanılır. Bu durumda daha fazla ünite arızası tolere edilemez.

4.7.3.7. PAPI. PAPI için aşağıdaki standartlar geçerlidir:

- Her bir ünitenin birden fazla lambasının arızalanması - ÜNİTE HİZMETE ELVERİŞLİ DEĞİLDİR.
- Ünitelerden herhangi birinin arızalanması – SİSTEM HİZMETE ELVERİŞLİ DEĞİLDİR.

4.7.3.8. Pistin her iki tarafında da PAPI bulunuyorsa, karşı taraftaki simetrik PAPI sisteminin bir ışık ünitesinin arızalanması halinde, arızalı taraf tamamen kapatılıp, pistin sadece hizmete elverişli tarafındaki PAPI ünitesi çalışır halde bırakılarak durum tolere edilebilir

4.7.3.9. Işık ünitelerinin önünü kapatan uzun otlar ayrıca bildirilmelidir.

4.7.4 Havaalanı Tasarım El Kitabı, Kısım 4 - Görsel Yardımcılar bölümünde konuyla ilgili daha fazla kılavuz bilgi yer almaktadır.

BÖLÜM 5

GÖRSEL YARDIMCILARIN HAVADAN KONTROLLERİ

BÖLÜM 5

GÖRSEL YARDIMCILARIN HAVADAN KONTROLLERİ

5.1. GENEL

5.1.1. Görsel yardımcıların havadan kontrolü son derece önemli olup, belirli aralıklarla havadan kontrol planları yapılır. Bu denetimlerde havalimanı işletme personeli görev almalıdır.

5.1.2. Yaklaşma ışıklandırma sistemleri, görerek yaklaşma sistemi yan sıra (kırmızı) baretleri (varsa), görerek yaklaşma eğim gösterge sistemleri, eşik ışıkları, teker koyma bölgesi ışıkları, pist kenar ışıkları ve pist merkez hattı ışıkları üzerinde arıza ve ayar kontrolü yapılır. Görerek yaklaşma eğim gösterge sistemlerinin görsel olmayan yaklaşma sistemi ile uyumlulukları kontrol edilir. Parlaklık kontrol sistemi kullanılır. Havadan kontrollerin gerçekleştirildiği sırada kullanım halinde olan rotalardaki taksi yolu ışıklandırması ve durdurma çubukları kontrol edilir. Havaalanı Tasarım El Kitabı, Kısım 4 - Görerek Yardımcılar bölümünde görerek yaklaşma eğim gösterge sistemleri hakkında daha fazla bilgi yer almaktadır.

5.2. KAPSAMLI BAKIM SONRASI HAVADAN KONTROLLER

5.2.1. Hareket sahasındaki işletme kolaylıklarını etkileyen kapsamlı bakım veya geliştirme işlemleri sonrasında, gereken şekilde özel havadan kontroller düzenlenir.

5.2.2. Gündüz şartlarında görsel yardımcı kontrolleri. Yüzey işaretlemelerinin, VASIS'in menzil ve ışık yayılmasının ve pist ve yaklaşma ışıklandırma sisteminin dengesinin maksimum parlaklıkta denetlenebilmesi için yılda en az bir kez gündüz şartlarında kontrol işlemleri gerçekleştirilmelidir.

5.2.3. Yeni tesisatlar. Yeni tesisatlar kullanıma sokulmadan önce veya mevcut tesisatlarda ciddi değişiklikler olduğunda bir havadan kontrol düzenlenmelidir.

5.3. YAKLAŞMA VE PİST IŞIKLANDIRMA SİSTEMLERİ

Not. - Anlatım kolaylığı açısından aşağıdaki işlemler mantıksal adımlar dizisi halinde açıklanmıştır ancak uçuş deneyimine sahip kişiler bu basamakları birleştirerek yaklaşma sayısını azaltmaya tercih edebilirler.

5.3.1. Yaklaşma aydınlatma sistemi

5.3.1.1. Yan sıra baretleri (kırmızı) hariç olmak üzere, yaklaşma ışıklandırma sisteminin tüm elemanları maksimum parlaklık ayarında olacak şekilde, yaklaşık 6-8 km mesafeden normal yaklaşma gerçekleştirilir. Normal yaklaşma rotasındaki uçağa muntazam bir görüntü sunulduğu kontrol edilir. Değişiklikler yaklaşma rotasında gerçekleştirilmelidir. Yükseklik ve azimuttaki küçük değişiklikler lambaların ışık şiddetinde önemli bir değişikliğe neden olmamalıdır. Büyük değişiklikler ise, uçak ışıkların ilk kapsama alanından çıkarken ışık şiddetinde kademeli bir düşüşe neden olur. Bu ışık şiddeti değişiklikleri tüm lambalar için büyük ölçüde benzer olmalıdır. Düzensiz değişiklikler normalde ünitelerin açı ayarlarının hatalı olması ile ilgili olup, bu lambalar daha sonra yerde kontrol edilmek üzere not edilmelidir.

5.3.1.2. Yaklaşma sırasında, parlaklığın kademeli olarak minimum ayara düşürülmesi istenir. Tüm ışıkların ayar değişikliklerine gerektiği gibi ve aynı anda tepki verdiği kontrol edilir. Işıklar uygun bir parlaklığa ayarlanmış olarak (normalde en uygun ayar, mevcut şartlarda ışıkların fark edilebildiği en düşük ayardır) her ışığın yandığı kontrol edilir. Bütün arızalar not edilir ve kayda alınır.

5.3.2. Yaklaşma yan sıra (kırmızı) baretleri (varsa)

5.3.2.1. Yukarıdaki 1 ve 2 No'lu kontroller, yaklaşma ışıklandırma sisteminin yan sıra baretleri (kırmızı) için tekrarlanır.

5.3.2.2. Yan sıra baretleri (kırmızı) dahil olmak üzere yaklaşma ışıklandırma sistemlerinin tüm elemanları ile işlem tekrarlanır.

5.3.3. Pist kenarı, pist eşiği ve pist sonu ışıkları

5.3.3.1. Kenar, eşik ve uç ışıkları maksimum parlaklıktayken, kalkış, iniş ve yükselme (overshoot) halindeki uçağa muntazam bir görüntü sunulduğu kontrol edilir. Uçak ışıkların ilk kapsama alanından çıkarken ışık şiddetinde kademeli bir düşüş yaşandığı kontrol edilir.

5.3.3.2. Rüzgar altı bacağından, her yöndeki pist kenar ışıklandırmalarının görünür olduğu ve pist kenarlarını açık bir şekilde belirttiği kontrol edilir.

5.3.3.3. Normal yaklaşma sırasında, pist ışıklandırmaları maksimum parlaklıktayken, ışık şiddetlerinin kademeli olarak azaltılarak minimum ayara indirilmesi istenir. Tüm ışıkların ayar değişikliklerine gerektiği gibi ve aynı anda tepki verdiği kontrol edilir. Düşük bir parlaklık ayarında, düşük seviyeli bir yükselme (overshoot) gerçekleştirilerek herhangi bir lamba arızası olup olmadığı kontrol edilir.

5.3.4. Pist merkez hattı ışıkları

5.3.4.1. Yukarıda 5.3.3.1 ve 5.3.3.3'üncü maddelerde bahsedilen kontroller pist merkez hattı ışıkları için tekrarlanır.

5.3.5. Teker koyma bölgesi ışıkları

5.3.5.1 Yukarıda 5.3.3.1 ve 5.3.3.3'üncü maddelerde bahsedilen kontroller teker koyma bölgesi ışıkları için tekrarlanır.

5.3.6. Yaklaşma ve pist ışıklandırma sistemlerinin tam komple kontrolü

5.3.6.1. Yaklaşma (varsa yan sıra kırmızı baretler dahil) ve pist ışıklandırma sistemleri mevcut şartlara uygun parlaklık seviyelerine ayarlanarak, normal yaklaşma gerçekleştirilir. Pilota dengeli bir ışıklandırma sisteminin sunulduğu kontrol edilir. Diğer şartlara uygun olan parlaklık ayarlarının yapılması istenir ve aynı dengenin korunduğu kontrol edilir.

5.3.6.2. Yaklaşma ışıklandırma sistemlerinin yan sıra baretleri ve teker koyma bölgesi ışıkları da dahil edilerek yukarıdaki kontrol işlemleri tekrarlanır.

5.4. YER TESPİT BİKINI

5.4.1. Bikının şartlara uygun bir menzilde açık bir şekilde fark edilebilir olduğu ve kodlama/yanıp sönme hızının doğru olduğu kontrol edilir.

BÖLÜM 6

OLUMSUZ HAVA KOŞULLARI

BÖLÜM 6

OLUMSUZ HAVA KOŞULLARI

6.1. GİRİŞ

6.1.1. Havalimanı işleticisinin özel müdahalesini gerektiren olumsuz hava şartları kar, sis, kuvvetli rüzgarlar, don, buz ve doludur.

6.1.2. Yukarıda belirtilen tüm hava olaylarına dair uyarıların Meteoroloji Ofisinden işletme bölümüne, hava trafik kontrole ve havayollarına aktarılabilmesi için bir haberleşme ağının oluşturulması gerekir.

6.2. GENEL

6.2.1. Olumsuz hava şartlarında, havalimanı operasyonları bölümü hava trafik kontrole ilgili yüzey koşullarını bildirmeli ve söz konusu hava şartlarının gerektirdiği çeşitli kontrol işlemlerini gerçekleştirmelidir.

6.2.2. Olumsuz hava şartları yedi grupta incelenebilir:

a) buz –0°C'nin altındaki sıcaklıklar;

b) don;

c) dolu;

d) kuvvetli rüzgarlar;

e) yağmur – pist sürtünmesinin azalmasına neden olan;

f) sis veya düşük görüş ve

g) kar.

6.3. BUZ, DON VE DOLU

6.3.1. Buz, don veya dolu yağışı uyarıları alındığında, havalimanı işletme bölümü, sürtünme test cihazlarının ve buz uyarı sistemlerinin hizmete elverişliliğini sağlayarak müdahale etmelidir.

6.3.2. Havalimanı işletme sorumlusu hareket sahasının kaplamalı yüzeylerinde düzenli kontroller gerçekleştirilmesini ve varsa buz uyarı sisteminin takip edilmesini sağlamalıdır.

6.3.3. Havaalanı işletme sorumlusu, değişen hava şartlarına bağlı pist sürtünme özelliklerinin hassas bir şekilde belirtilmesini sağlamak için gereken miktarda sürtünme test cihazının çalışması için gerekli düzenlemeleri yapmalıdır. Buzlanmayı önleme sıvısı bazı durumlarda ilk başta yüzey sürtünmesinin ciddi oranda düşmesine neden olabildiğinden, sıvının uygulanmasının hemen ardından test cihazının kullanılması gerekir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım 2 - Kaplama Yüzeyi Koşulları, Bölüm 3.

6.3.4. Havalimanı işletme ve hava trafik kontrol birimleri, yüzey sürtünme durumunda yaşanan önemli değişiklikler hakkında sürekli olarak bilgilendirilmelidir.

6.3.5. Havaalanı operasyonları bölümü hava trafik kontrol ile koordineli olarak gerekli buzlanmayı önleme tedbirlerini başlatmalıdır.

6.3.6. Pistler, taksi yolları ve apronlarda buz oluşumuyla mücadele için katı ve sıvı kimyasallar kullanılabilir.

6.3.6.1. Özel bir araç yardımıyla buzlanma önleyici üre parçacıkları uygulanabilir. Buzlanmayı önleyici sıvılar yüksek kapasiteli bir buzlanmayı önleme aracından veya kollu bir römorktan uygulanabilir. (Bkz. Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım 2, Bölüm 7.)

6.3.6.2. Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım 2, Bölüm 7'de yer alan materyale uygun olarak serilmiş olmak kaydıyla, çakıl/kum, buzlanma şartlarıyla mücadelede son çare olarak kullanılabilir. Genel olarak, yüksek güçte çalışan turbo pervane ve jet motorları olumsuz etkileyebildiğinden, pistlerde çakıl kullanımından kaçınılmalıdır. Çakıl ayrıca, varsa gözenekli sürtünme tabakasını da olumsuz etkileyebilir.

6.3.6.3. Pist kenar drenajlarındaki buzlanmayı gidermek için yüzde 5 tuz ve yüzde 95 çakıl oranında bir karışım haline getirilmediği sürece, hareket sahasında buzlanmayı gidermek/önlemek için tuz kullanılmamalıdır. Uçaklarda olası paslanma riskinden kaçınmak için bu karışım uygulanırken son derece dikkat edilmelidir.

6.4. KUVVETLİ RÜZGARLAR

6.4.1. Hava yollarına, havaalanı işletme bölümüne ve hizmet kuruluşlarına kuvvetli rüzgar uyarılarının iletilmesi için bir yöntem uygulanmalıdır.

6.4.2. Havalimanı işletme bölümü, işaretleyicilerin ve ilgili donanımın iyi durumda olduğundan emin olmak için çalışmalar sırasında sürekli kontroller gerçekleştirilmesi için gerekli düzenlemeleri yapmalıdır.

6.4.3. Havaalanı operasyonları bölümü, uçan nesnelerin toplanması ve hava trafik kontrolün ve işletme bölümünün toplanamayan ve faaliyet sahalarına dağılan nesnelere dair bilgilendirilmesi için hava tarafı devriyelerinin gerçekleştirilmesini sağlamalıdır.

6.4.4. Hafif uçakların güvenliğinden sahipleri sorumlu olmalıdır. İşletme personeli kuvvetli rüzgarların bu gibi uçaklar üzerindeki etkilerinin farkında olmalı, uçakların rüzgara karşı çevrilmesi için olumlu adımlar atmalı ve bağlanarak emniyete alınmalarına yardımcı olmalıdır.

6.4.5. Uçağın yer teçhizatının güvenliğinden uçak sahibi sorumlu olmalı, bununla birlikte havalimanı işletme bölümü tarafından dikkatli bir gözetleme gerçekleştirilmeli ve tüm hava yollarına ve hizmet kuruluşlarına yeterli uyarılar iletilmelidir.

6.5. YAĞMUR

6.5.1. İşletme açısından, ıslandığında kayganlaşabilen pistlerin durumu hakkında bilgilendirme yapılması gerekir. Bu amaçla, ıslanan pist yüzeylerinin sürtünme özelliklerinin belirlenen bir seviyenin altına düşmediğinden emin olmak için yüzey sürtünme özelliklerinin düzenli olarak ölçülmesi gerekir (bkz. Bölüm 7). Islak pistlerin sürtünme özelliklerini ölçme ve belirtme yöntemlerinin ayrıntıları, Annex 14, Bölüm 2 ve Ek A'da ve ayrıca Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım 2, Bölüm 3'te yer almaktadır.

6.5.2. Hava trafik kontrol ve havalimanı işletme bölümünün talebi üzerine durgun su kontrolleri gerçekleştirilmelidir. Pist genişliğinin orta yarı kısmı için sözlü değerlendirme yapılması gerekir (bkz. Annex 14, Bölüm 2). Kontrol işlemi tamamlandıktan sonra sonuçlar hava trafik kontrole gönderilmeli ve referans amacıyla kaydedilmelidir.

6.6. SİS VE DÜŞÜK GÖRÜŞ

6.6.1. Genellikle sisin neden olduğu düşük görüş şartları esnasında, araçların veya yaya personelin yollarını kaybederek kullanım halinde olan pist ve taksi yollarına yanlışlıkla girmesini önlemek için özel

usuller gereklidir. Bu gibi durumlarda, uçakların ve varsa araçların kazadan kaçınma manevrası yapmak için çok kısa süreleri olacaktır.

6.6.2. Özel usuller gerektiren görüş şartları havalimanından havalimanına farklılık gösterebilir. (Kategori III faaliyetlerinde olduğu gibi, Kategori II faaliyetleri de özel usuller gerektirebilir). Bir havalimanının düşük görüş usullerinin gerektiğine karar verdiği görüş seviyesi ne olursa olsun, görüş kaybının yaşanmaya başlandığı sırada düşük görüş usullerini uygulamaya koyma çağrısı için biraz daha yüksek bir görüş seviyesi seçilmelidir. Düşük görüş usulleri uygulanmaya başlandıktan sonra, görüşün belirgin ve sürekli bir şekilde düzelmeye başladığı tespit edilmedikçe söz konusu usuller geçerli kalmalıdır. Düşük görüş usullerini sonlandırmak için de yine biraz daha yüksek bir görüş seviyesi seçilmelidir.

6.6.3. Kategori II/III operasyonlar için bu usullerin yanı sıra özel havalimanı kolaylıklarının da gerekli olduğu unutulmamalıdır. Örneğin, pist yaklaşma ışıklandırması, taksi yolu ışıklandırması ve yardımcı güç kaynakları Annex 14'te belirtilen Kategori II/III standartlarına uygun olmalıdır. ILS Annex 10, Cilt I, Kısım I, Bölüm 3'te belirtilen Kategori II/III gerekliliklerini karşılamalı ve pist Annex 14'te belirtildiği gibi maniadan arındırılmış bir bölgeyle korunmalıdır.

6.6.4. Düşük görüş usulleri.

6.6.4.1. Düşük görüş operasyonlarının muhtemel olduğu ve önceden belirlenen görüş seviyesinin söz konusu olduğu durumlarda, hava trafik kontrol, havalimanı işletme bölümüne durumu bildirmeli ve Kategori II/III havalimanı yüzey güvenliği kontrolleri başlamalıdır. Düşük görüş usulleri başlamadan hemen önce uçak işleticileri bilgilendirilmelidir.

6.6.4.2. Havalimanı işletme bölümü, hava trafik kontrolün ilk çağrısına, aşağıda ayrıntılı olarak açıklanan görevlerin gerektiği gibi yerine getirilmesini sağlamak suretiyle yanıt vermelidir:

a) araç ve personelin hava tarafına girişinin yasaklanması için havalimanı güvenliğini bilgilendirmek;

b) yasak alanların portatif veya anahtarlı ışıklandırma ile kapatılmasını sağlamak;

c) manevra sahasında çalışmakta olan tüm yüklenici personelinin alanı boşaltarak işaretli bölgeyi terk etmesini ve güvenli bir konuma geçmesini sağlamak;

d) ILS hassas bölgesini belirtmek için sağlanan ışıkların devrede ve çalışır durumda olduğunu kontrol etmek;

e) aşağıdaki bölümleri ve personelleri "İlgili pistte Kategori...faaliyetleri yürütülmektedir" şeklinde bilgilendirmek:
   - Havalimanı kurtarma ve yangınla mücadele hizmetleri
   - Güvenlik kontrol personeli
   - Apron yönetim personeli
   - İşletme bölümü üst yönetimi ve

f) kontroller tamamlanıp güvenlik sağlandığında hava trafik kontrolü bilgilendirmek.

6.6.4.3. Hava tarafı güvenliği tarafından tüm kontrollü girişler kapatıldıktan sonra, işletme bölümünün gerekli olabilecek araçları açık park yerlerine, yakıt istasyonlarına vb. noktalara taksi yolu geçişleri aracılığıyla götürecek öncü araçlar tahsis etmesi gerekebilir.

6.6.4.4. Çevre güvenliği, manevra sahasına girdiği görülen yetkisiz araç ve kişilere dair bilgilendirme

yapmalıdır; ayrıca araştırma yapmak ve hava trafik kontrolü ve işletme bölümü üst yönetimini bilgilendirmek üzere bir ekip gönderilmelidir.

6.6.4.5. Hava trafik kontrol Kategori II/III şartlarının iptal edildiğini bildirdiğinde, işletme bölümü önceki maddelerde açıklanan işlemlerin tamamen eski haline getirilmesini ve daha önce bilgi verilmiş olan personelin yeniden bilgilendirilmesini sağlamalıdır.

6.7. KAR

6.7.1. Havalimanı için bir kar planı yayımlanmalı ve kar temizliği ile ilgili tüm kişilere verilmelidir. Havalimanındaki mevcut teçhizatın ayrıntıları AIP'de yer almaktadır. Teçhizatın kullanım ve çalıştırma yöntemi Havalimanı Kar Planında belirtilmiştir.

6.7.2. Havalimanı Kar Planında aşağıdaki hususlar açık bir şekilde tanımlanmalıdır:

a) Kar Heyeti üyeleri, kar temizleme işleminden sorumlu olan kişi ve görev dağılımlarını gösteren komuta zinciri

b) işletme bölümü, hava trafik kontrol ve Meteoroloji Ofisi arasındaki haberleşme yöntemleri

c) mevcut kar temizleme teçhizatı. Bu teçhizat kar küreme, süpürme ve atma donanımlarını içermelidir. Teçhizat tipleri hakkındaki yardımcı bilgiler Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım 2'de verilmiştir;

d) temizlenecek yüzeylerin önceliği ve havalimanını kullanan uçaklar için temizlik sınırları (bkz. Kısım 2, Bölüm 7);

e) SNOWTAM için bilgi toplanması ve bu bilgilerin Kısım 2, Bölüm 6'da açıklanan şekilde yayılması;

f) sürtünme test cihazlarının, ilgili buz tespit sistemlerinin ve diğer "uzmanlık gerektiren" yardımcıların kullanımı ve sürtünme katsayısı tabloları (ayrıntılar için bkz. Kısım 2, Bölüm 3);

g) gerçekleştirilen temizleme işlemleri sırasında karışıklığın önlenmesi için, belirlenmiş olan kar boşaltma ve eritme alanları

h) ilgili tüm organlara yeterli uyarının verilmesini sağlamak için bir uyarı sistemi;

i) teçhizat bakım personeli dahil olmak üzere mevcut işgücü, vardiya düzenlemeleri ve göreve çağrı prosedürleri;

j) teçhizatın uygulama bölgesinde konuşlandırılması ve kullanılacak taktiksel yaklaşımlar;

k) pistlerin kar temizleme amacıyla kullanıma kapatılma zamanının kararlaştırılması için uygulanacak genel esaslar ve kararı verecek olan yönetim personelinin belirlenmesi.

BÖLÜM 7

YÜZEY SÜRTÜNMESİ ÖLÇÜMÜ

BÖLÜM 7

YÜZEY SÜRTÜNMESİ ÖLÇÜMÜ

7.1. GİRİŞ

7.1.1. Gelen ve giden uçaklara pistlerin durumu hakkında bilgi verme gerekliliğinin yerine getirilmesi için iki ayrı yüzey sürtünmesi durumu dikkate alınmalıdır.

7.1.1.1. Islak pist. Pistin veya bir bölümünün ıslandığında kayganlaştığını belirten bir bilgilendirme bulundurulmalıdır.

7.1.1.2. Kar veya buzla kaplanmış pist. Pist kar veya buz etkisi altında olduğunda, frenleme etkinliği ölçülmelidir.

7.1.2. Islak pist ölçümü kavramı, bir pistin sürtünme seviyesinin belirtilen minimum değerlerin altına inmemesini sağlamaya yönelik düzenli kontrollere dayalıdır. Dolayısıyla bu nadir gerçekleştirilen bir görevdir. Bununla birlikte, kar ve buz şartları altında gerçekleştirilen ölçüm, bilgilerin güncel tutulması için sık kontrol gerektirir.

7.2. USULLER

7.2.1. Farklı teçhizat tipleri kullanarak sürtünme değerlerini ölçme ve belirtme yöntemleri, Annex 14, İlave B'de ve Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım 2'de ayrıntılı olarak açıklamıştır.

7.3. YÖNETİM

7.3.1. Havalimanı otoritesi tarafından sürtünme ölçümü için kullanılan teçhizat tipi ne olursa olsun, personele kılavuz olacak yazılı talimatlar sağlanması önemlidir. Bu talimatlarda, aşağıdaki konular kapsanmalıdır:

a) ölçme gerekliliğini belirten kişi (hava trafik kontrol, havalimanı işleticisi, pilotlar);

b) ölçme işlemini gerçekleştiren kişi;

c) pist koşullarının etken olabileceği durumlarda kaza sonrası raporu dahil olmak üzere, ölçme gerekliliğine neden olan şartlar;

d) teçhizatın kullanımı ve sonuçların hesaplanması;

e) sonuçların sonrasında ilgili birimlere aktarımı (ATC, SNOWTAM, NOTAM);

f) teçhizatın test ve kalibrasyon işlemleri;

g) teçhizatın muhafazası ve bakımı;

h) ilgili çalışanların eğitimi;

i) kayıt tutma.

7.4. KAYIT TUTMA

7.4.1. Pist yüzeylerini daima yeterli sürtünme sağlayacak şekilde muhafaza etme ihtiyacı açısından, ıslak sürtünme değerlendirmesi kayıtlarının tutulması önemlidir. Bu sayede havalimanı işleticisi yüzey şartlarını takip edebilir ve kauçuk kalıntılarının kaldırılması gibi düzeltici faaliyetlerin vaktinde gerçekleştirilmesini sağlayabilir.

7.5. PİSTLERİN BAKIMI

7.5.1. Ölçülen sürtünme (ıslak) katsayısında zamanla kademeli bir düşüş görülür. Bu nedenle, bir pistin veya pistin bir bölümünün sürtünme (ıslak) katsayısı belirli bir seviyenin altına düştüğünde düzeltici faaliyet uygulanması gerekir.

7.5.2. Ölçülen sürtünme (ıslak) katsayısının düşmesine neden olabilen etkenlerden biri de kauçuk kalıntılarıdır. Kauçuk kalıntılarının giderilmesi için uygulanabilecek yöntemler hakkındaki bilgiler Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım 2, Bölüm 8'de verilmiştir.

BÖLÜM 8

HAREKET SAHASINDA DEVAM EDEN ÇALIŞMALARIN KONTROLÜ VE ALINMASI GEREKEN ÖNLEMLER

BÖLÜM 8

HAREKET SAHASINDA DEVAM EDEN ÇALIŞMALARIN KONTROLÜ VE ALINMASI GEREKEN ÖNLEMLER

8.1. KONTROL

8.1.1. Hareket sahasındaki çalışmaların koordinasyonu ve emniyet gerekliliklerinin uygulanmasını sağlamak Havalimanı İşletme Bölümünün sorumluluğudur. Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım 6 - Maniaların Kontrolü, Bölüm 3'te bu konu hakkında daha fazla bilgi yer almaktadır.

8.2. RUTİN BAKIM

8.2.1. Havalimanı işletme bölümü tarafından özel olarak yazılı bir şekilde yetkilendirilmiş olan kişiler veya bölümler, hava trafik kontrol biriminden veya apron yönetim hizmetlerinden sorumlu ayrı birimden gereken şekilde telsiz veya telefon üzerinden alınacak izne tabi olarak, ışık bakımı, ot biçme, vb. rutin görevleri gerçekleştirmek amacıyla hareket sahasının aktif kısımlarına girebilirler. Bu gibi görevleri gerçekleştiren kişiler, manevra sahasındaki araçların kontrolüne ilişkin yerel kurallara uymalıdır.

8.3. KÜÇÜK ÇAPLI İNŞAAT/BAKIM ÇALIŞMASI

8.3.1. Hareket sahasının aktif kısımlarındaki küçük çaplı çalışmalar için bir çalışma izni sistemi oluşturulmalıdır. Her bir havalimanında kullanılan asıl sistem, havalimanı yönetimi ile hava trafik kontrol arasında ortak kararlaştırılmalıdır. Çalışma izninin amacı aşağıdakileri sağlamaktır:

a) aktif hareket sahasında havalimanı işletme personelinin veya hava trafik kontrolün bilgisi dışında hiçbir çalışma yürütülmemesi

b) izin verilen çalışma sürelerine harfiyen uyulması ve

c) çalışmada yer alan tüm kişilerin aşağıdaki hususlara dair ayrıntılı olarak bilgilendirilmesi:

1) tam olarak çalışmanın gerçekleştirilebileceği alanlar;

2) çalışma alanına gidiş-dönüşlerde izlenecek güzergahlar;

3) kullanılacak telsiz usulleri;

4) uyulması gereken emniyet önlemleri, dinlemeli nöbetinde kalınması ve gözcülerin kullanımı ve

5) çalışma tamamlandıktan sonra izlenecek raporlama usulü.

8.3.2. Çalışma tamamlandığında, havalimanı işletme bölümü personeli veya ilgili diğer personel çalışma alanını denetleyerek alanın tatmin edici bir durumda bırakıldığından emin olmalıdır

8.4. KAPSAMLI İNŞAAT/BAKIM ÇALIŞMASI

8.4.1. İrtibat mekanizması. Hareket sahasındaki tüm büyük çalışmalar öncesinde, Havalimanı İşletme Departmanı, Hava Trafik Kontrol, Havalimanı Bakım Departmanı ve ilgili yüklenici firmaların temsilcilerinden oluşan bir irtibat mekanizması oluşturulmalıdır. Bu grup gerekli görülen sıklıkta buluşarak çalışmanın ilerleme durumunu gözden geçirmeli ve işletme gerekliliklerini karşılamak üzere çalışma uygulamalarında herhangi bir değişikliğe gerek olup olmadığını değerlendirmelidir.

8.4.2. Çalışma alanının ayrılması. Çalışma alanları hareket sahasının aktif kısımlarından fiziki bariyerler dikmek suretiyle mümkün olduğunca ayrılmalıdır. Bu uygulamanın amacı pilotları uyarmak ve çalışma araçlarının yanlışlıkla hareket sahasına girmelerini önlemektir. Bariyerler gündüz şartlarında kullanım

için işaretlenmeli, gece şartları için ise yeterli şekilde ışıklandırılmalıdır. Çalışma alanlarına doğru yönlendirme yapan taksi yollarının ışıkları daima "kapalı" olmalıdır. Hizmete elverişli olmayan alanların işaretlenmesi ile ilgili kılavuz bilgiler Annex 14, Bölüm 7'de verilmiştir.

8.4.3. Genel çalışma kuralları. Çalışma başlamadan önce aşağıdaki konular üzerinde anlaşmaya varılmalıdır:

a) çalışma saatleri;

b) izin verilen güzergahlar – bu alanlar tercihen yüklenici firmanın işaret levhalarıyla işaretlenmelidir. Kritik noktalarda kontroller sağlanmalıdır. Uçaklar ile araçlar arasında gerçekten karışıklık tehlikesi olan yerlerdeki kontrol noktalarına personel yerleştirilmelidir. Daha az kritik olan noktalarda kontrol işlemleri ışıklarla ve uyarı işaretleriyle gerçekleştirilebilir;

c) kullanılacak haberleşme kolaylıkları. Araçların doğrudan kontrol altında olması gereken durumlarda, her bir araçta telsiz bulunmalı veya araçlar uygun donanıma sahip başka bir aracın nezaretinde hareket etmelidir. Bazı durumlarda, telsiz aracılığıyla veya doğrudan hava trafik kontrole bağlanan telefon hatları üzerinden kontrol noktalarıyla doğrudan iletişim sağlanması yeterli olabilir;

d) araçlar ve teçhizat için müsaade edilen yükseklik değerleri ve vinç kolları için uygulanacak çalışma yüksekliği sınırlamaları ve

e) seyrüsefer kolaylıkları veya uçak haberleşmeleri ile sinyal karışıklığına neden olabilecek elektrikli donanımlara uygulanacak kullanım sınırlamaları.

8.4.4. Emniyet. Yüklenici firmalar, jet blast sorunları ve gürültü başta olmak üzere, havalimanında çalışan personelin maruz kalabileceği tehlikelere konusunda yazılı olarak uyarılmalıdır. Gereken durumlarda, yüklenicilere gözcü bulundurmaları tavsiye edilmelidir. Daima fark edilebilir bir çalışma kıyafeti giyilmelidir. Bu kıyafet gündüz parlayan kırmızı, yansıtıcı turuncu veya yansıtıcı sarı olmak üzere çeşitli renklerde bir yelek olabilir.

8.4.5. Kaplamalı alanların temizliği. Yüklenicilerin kaplamalı alanlarda çalıştıkları veya bu alanlardan geçtikleri durumlarda, bu alanlar uçakların kullanımına tekrar açılmadan önce iyice kontrol edilmeli, kalıntı olup olmadığına ve yüzeylerin genel temizliğine özellikle dikkat edilmelidir. Uçakların yüklenicilere açık olan alanları sürekli olarak kullandıkları durumlarda, yüklenicinin gerekli temizleme işlemlerini gerçekleştirdiğinden emin olmak için sık aralıklarla denetim yapılmalıdır.

8.4.6. İşaretleme ve ışıklandırma. Ekstra göze çarpması istenen durumlarda, vinç kolları için yeterli işaretleme düzenlemeleri sağlanmasında ısrarcı olunmalıdır. Uzun süreli bir çalışma gerçekleştirilmesi halinde, manialarının ve hizmete elverişli olmayan alanların işaretleme ve ışıklandırma seviyelerinin kabul edilebilir sınırların altına düşmemesini sağlamak için sürekli izleme sağlanmalıdır. İşaretleme ve ışıklandırma düzenlerinin kaydırılmış bir eşiği belirttiği durumlarda bu husus özellikle önemlidir.

8.4.7. Çalışma sınırları üzerindeki etki. Uzun vinçlerin ILS ve radar üzerindeki etkisinin, elektronik iniş yardımcılarından sorumlu olan kişilerle birlikte değerlendirilmesi ve sınırlamaları asgari düzeye indirmeye yönelik adımların atılması gerekir İş makineleri mania klerans sınırlarını ve hakim mania toleranslarını olumsuz etkileyebileceğinden, çalışma programları planlanırken bu etkiler değerlendirilmeli ve ilgili mercilere danışılmalıdır.

BÖLÜM 9

KUŞ TEHLİKESİNİN AZALTILMASI

BÖLÜM 9

KUŞ TEHLİKESİNİN AZALTILMASI

9.1. GİRİŞ

9.1.1. İlgili yetkili, gereken durumlarda havalimanında veya yakınındaki kuşları uzaklaştırmaya yönelik tedbirler almak suretiyle, uçak operasyonları için tehlike teşkil eden kuş sayısının azaltılması için gerekli tedbirleri almalıdır (Annex 14, 9.5).

9.1.2. Kuş tehlikesinin değerlendirilmesi için benimsenecek yöntem, bu tehlikeyi gidermek için gerekli olan organizasyon, bu noktada uygulanabilecek yöntemler ve kuş çarpışmalarının bildirilmesine yönelik usuller ile ilgili kılavuz bilgilere Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım 3 – Kuşların Kontrolü ve Azaltılması başlığı altında ayrıntılı olarak yer verilmiştir.

9.2. ORGANİZASYON

9.2.1. Tehlikenin azaltılması için kullanılması gereken kaynakların ölçüsü, sorunun doğru şekilde değerlendirilmesi ile belirlenir. Küçük havalimanlarında bu sorun en azından bir tehlike farkındalığı ve ilgili bilgilerin pilota aktarılmasına yönelik bir düzenleme gerektirir Diğer taraftan büyük havaalanlarında ise, açıkça belirtilmiş görevler ve kapsamlı teçhizatla birlikte koordineli bir organizasyon gereklidir.

9.2.2. Benimsenen organizasyonun büyüklüğü ne olursa olsun, personelin bir üst üyesi, geçerli oldukları sürece aşağıdaki görevlerden sorumlu tutulmalıdır:

a) kuş yoğunluğu ve kuşların hareket şekilleri hakkındaki bilgileri toplamak ve kaydetmek;

b) kuş çarpması oranının değerlendirmesi ve bir yerel risk değerlendirmesi;

c) havalimanı işleticisi ile diğer taraflar arasındaki irtibat;

d) yaban hayatı konusunda uzman bir biyoloğun hizmetlerinden faydalanılmasını sağlamak;

e) operatörlerin eğitilmesi;

f) ilgili personelin faaliyetlerinin koordinasyonu;

g) kuşları uzaklaştırıcı maddelerin tedarik koordinasyonu;

h) hava trafik kontrol birimi aracılığıyla pilotları kuş yoğunluğu bulunduğuna dair uyarmak;

i) kuş çarpışmalarına yönelik raporlama işlemlerini ulusal prosedürlere uygun olarak gözetmek;

j) kalıcı talimatlar hazırlamak ve

k) kapsamlı bir kuş kontrol kaydının tutulmasını sağlamak.

9.3. SONUÇ

9.3.1. Kuş kontrolü için sarf edilen çaba, her bir havalimanında makul ölçüde sağlanabilecek kaynaklara bağlıdır ve yerel bir tehlikenin tespit edilme boyutunu hesaba katar.

9.3.2. Bununla birlikte, kuş uzaklaştırma düzenlemeleri gece saatleri dahil olmak üzere havalimanının tüm çalışma saatlerini kapsamalıdır.

9.3.3. Kuş uzaklaştırma yöntemlerinin uygulandığı durumlarda, gerekli kontrol seviyesinin elde edilebilmesi için çoğu durumda kararlılık gerektiğinin farkında olunması gerekir.

BÖLÜM 10

APRON YÖNETİMİ VE APRON EMNİYETİ

BÖLÜM 10

APRON YÖNETİMİ VE APRON EMNİYETİ

10.1. GİRİŞ

10.1.1. Havalimanlarındaki Hava Trafik Kontrol Hizmeti tüm manevra sahasını kapsamakla birlikte, bu gibi bir hizmetle ilgili olarak apronu kapsayan herhangi bir özel talimat bulunmamaktadır. Bu nedenle, aprondaki uçakların ve diğer araçların faaliyet ve hareketlerinin düzenlenmesi için apron yönetim hizmeti gereklidir (Annex 14, 9.6).

10.1.2. Geliştirilmiş olan ve belirli bir duruma bağlı olarak havaalanı gerekliliklerini karşılayabilen birçok farklı apron yönetim hizmeti bulunmaktadır.

10.1.3. Apron yönetim hizmetleri havaalanı trafik hizmetleri birimi tarafından, havaalanı otoritesinin oluşturduğu bir birim tarafından, bir şirket terminali ise işletici tarafından veya hava trafik hizmeti ile havaalanı otoritesinin ya da ilgili işletmeci kuruluş arasındaki koordineli kontrol ile sağlanabilir.

10.2. KOORDİNE YÖNETİM

10.2.1. Koordineli apron yönetim hizmeti biçimlerinden biri, apronda harekete geçirme ve geriye itme mesafesi gerektiren uçakların telsiz kontrolünün Hava Trafik Kontrol Hizmeti Birimine, araç kontrolünün ise havalimanı otoritesinin veya işleticinin sorumluluğuna verildiği hizmet biçimidir. Bu gibi havalimanlarında, uçaklara verilen talimatlar, telsiz kontrolü altında olmayan uçaklar ile diğer araçlar arasındaki güvenli ayırma mesafesinin talimatlara dahil olmadığı bilinerek verilir.

10.2.2. Havaalanı Otoritesi veya işletici tarafından sağlanan Apron Yönetim Birimi, Hava Trafik Kontrol Hizmeti Birimi ile daima yakın iletişim halindedir ve uçak park yeri tahsisinden ve hava trafik kontrol frekanslarını izlemek ve uçak varış zamanlarına, inişlere ve kalkışlara ilişkin temel bilgileri sürekli olarak güncellemek suretiyle hareket bilgilerini uçak işleticilerine aktarmaktan sorumludur. Apron yönetim birimi ayrıca yer kılavuzu hizmeti ve kılavuz araç hizmeti de sağlayabilir.

10.2.3. Birim personeli, disiplinin ve araçların kontrolü ile ilgili düzenlemelere uygunluğun, Havalimanı Otoritesi veya ilgili işletmeci kuruluş tarafından belirtilen şekilde sağlanmasından sorumludur.

10.3. HAVAALANI OTORİTESİ VEYA İŞLETMECİ ŞİRKET TARAFINDAN YÖNETİM

10.3.1. Bazı havaalanlarında bir trafik yönetim kontrol usulü oluşturmak üzere bir apron işletim sistemi kullanılması tercih edilmektedir ve bu sistemde apron ile manevra sahası arasında önceden belirlenen bir devir noktasında uçakların ve diğer araçların sorumluluğunu devralan tek bir birim bulunmaktadır. Devir noktasından sonra bu birim, aprondaki tüm uçak trafiğinin takip ve koordinasyonu, kararlaştırılan bir telsiz frekansından sözlü rehberlik bilgilerinin sunulması ve apron alanı dahilindeki muhtemel tehlike durumlarına dair bilgileri uçaklara bildirmek amacıyla tüm apron araç trafiğinin ve aprondaki diğer faaliyetlerin izlenmesi sorumluluklarını üstlenir. Havalimanı hava trafik hizmetleri birimi ile birlikte planlama yapılarak, harekete geçirme ve taksi mesafeleri, hava trafik hizmetleri biriminin sorumlulukları devraldığı devir noktasına giden uçağa bildirilir.

10.4. GENEL

10.4.1. Apron yönetim hizmetlerinin yürütülmesi için hangi yöntem uygulanırsa uygulansın, Havaalanı Otoritesi, uçak işleticisi ve hava trafik hizmetleri birimin yakın ilişkiler içerisinde olması gerekliliği en önemli husustur. Uçak park yeri tahsisi, uçak varış ve kalkış zamanı, harekete geçirme mesafeleri, ilgili

bilgilerin operatörlere aktarılması, sürmekte olan çalışmalara ve kullanım dışı olan kolaylıklara ilişkin bilgilendirme yapılması, güvenlik düzenlemeleri ve emniyet hizmetlerinin sağlanması hem hava trafik kontrol hem de Havaalanı Otoritesi açısından büyük önem taşıyan hususlardır.

Benimsenen sistemin işleyiş verimliliği ve emniyeti büyük ölçüde bu yakın koordinasyona bağlıdır.

10.5. APRON YÖNETİMİNİN GÖREVLERİ

10.5.1. Uçak park yeri tahsisi

10.5.1.1. Uçak park yeri tahsisine yönelik genel sorumluluk havalimanı işleticisinde olmalıdır, ancak, işletme kolaylığı ve verimliliği açısından ayrıcalıklı park yer sistemi oluşturulabilir. Hangi park yerlerinin hangi uçaklar veya uçak grupları tarafından kullanılabileceği talimatlarda açıkça belirtilmelidir. İstenebileceği düşünülen durumlarda, bir ayrıcalıklı park yeri kullanım talimatı oluşturulmalıdır. İzin verilecek park yeri kullanım sürelerine yönelik açık talimatlar ve kurallara riayet edilmesini sağlamak için atılması gereken adımlar apron kontrol personeline bildirilmelidir.

10.5.2. Uçak park/yanaşma yönlendirme sistemi

10.5.2.1. Sağlanan apron yönlendirme sistemi gereken park hassasiyetine ve faaliyet gösteren uçağın tipine bağlı olmalıdır. Hassasiyet gerekmeyen durumlarda kullanılabilecek en basit park yeri yönlendirme sistemi, park yeri tanımlamasından ve uçağın park edileceği konumu gösteren bir oku içeren merkez hattaki boya işaretlerinden oluşur. Bu sistem, uçağın bir yükleme köprüsüyle birleşmesinin gerekmediği ve hortumlu yakıt ikmal sistemlerinin kullanılmadığı burun içeri park işlemleri için uygundur. Boyayla yapılan işaretler maksimum görüş sağlamak için daima temiz tutulmalıdır. Sık gece hareketlerinin gerçekleştiği durumlarda merkez hattaki boya işaretleri merkez hat ışıklandırması ile desteklenir. Bu ışıklar, sarı filtreli çok-yönlü tertibatlardan oluşur. Park yeri merkez hat ışıklandırmasının açma/kapma mekanizması yerel kumandalı veya merkezi apron kontrol odasından kumandalıdır. Gerektiğinde arızalı lambaların değiştirilebilmesi için park yeri merkez hat ışıklandırması haftalık olarak kontrol edilmelidir. Yükleme köprüsü bulunan burun içeri park yerlerinde, uçağın yükleme köprüsüyle gerektiği gibi birleştirilebilmesi için hassas park işlemi gerekir. Bu gibi durumlarda bir park alanı görsel yönlendirme sistemi kullanılmalıdır. Bu sistemler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Havaalanı Tasarım El Kitabı, Kısım 4, Bölüm 8. Bu sistemlerin kullanıma elverişli olmaması halinde, uçağın, yükleme köprüleri bulunan park yerlerine yer kılavuzu eşliğinde yönlendirilmesi veya emniyet mesafelerini sağlamak amacıyla uçağın yükleme köprüsünün dışına park edilmesi gerekir.

10.5.3. Yer kılavuzu hizmeti

10.5.3.1. Otomatik yönlendirme sistemlerinin bulunmadığı veya hizmete elverişli olmadığı durumlarda ve bir emniyet tehlikesinden kaçınmak veya park yerinden en verimli şekilde faydalanmak için uçakların park yerlerine rehber eşliğinde yönlendirilmesi gerektiği durumlarda havalimanı yer kılavuzu hizmeti sağlanmalıdır. Yer kılavuzları için gerekli eğitim düzenlemeleri mevcut olmalı ve ancak tatmin edici yeterliliği göstermiş olan kişilerin uçaklara kılavuzluk etmesine müsaade edilmelidir. Havalimanı yer kılavuzu hizmetinin sağlandığı durumlarda, kılavuzlar için aşağıdaki bilgileri içeren yazılı talimatlar oluşturulmalıdır:

a) sadece izin verilen işaretlerin kullanımı için mutlak gereklilik. (Bu belgelerin nüshaları uygun noktalarda görülecek şekilde yerleştirilmelidir);

b) kullanılacak park yerinin sabit ve hareketli manialardan arındırılmasını sağlama gerekliliği;

c) tek bir yer kılavuzunun kullanılabileceği durumlar ve kanat ucu kılavuzlarının da desteğini gerektiren durumlar ve

d) yer kılavuzu hizmeti sırasında uçak hasarı meydana gelmesi durumunda uygulanacak işlem.

Daima fark edilebilir bir çalışma kıyafeti giyilmelidir. Bu kıyafet gündüz parlayan kırmızı, yansıtıcı turuncu veya yansıtıcı sarı olmak üzere çeşitli renklerde bir yelek olabilir. Kötü yönetilen bir uçak manevrası, düzeltme işlemi için aşırı motor gücü kullanılmasını gerektirebilir ve bunun sonucunda jet blast kaynaklı yaralanma veya hasar riski söz konusu olabilir. Gerekirse bu gibi durumlarda ilgili uçağa motorları kapatması için işaret verilmeli ve yeniden park etme işlemi çekici kullanılarak gerçekleştirilmelidir.

10.5.4. Öncü araç hizmeti

10.5.4.1. Yer kılavuz (follow-me) araçlarının kullanıldığı havalimanlarında, yerel talimatlar sürücülerin telsiz prosedürleri, görsel işaretler, taksi hızları ve uçak/diğer araçlar arası doğru mesafeler hakkında gerektiği gibi eğitilmesini sağlamalıdır.

10.6. APRON EMNİYETİ

10.6.1. Blast önlemleri

10.6.1.1. Tüm apron kullanıcılarının, jet akımları ve pervane rüzgarlarından kaynaklanan tehlikelerin farkında olması sağlanmalıdır. Gereken durumlarda, apron tasarımına blast kalkanları da dahil edilmeli ve teçhizatın korunması için bu donanımlardan en üst seviyede faydalanılmalıdır.

Tüm araçların ve tekerlekli donanımların frenleri gereken şekilde uygulanmış olmalı ve jet blast veya pervane rüzgarına maruz kaldıklarında hareket etme riskini asgari düzeye indirmek için bu araçlar mümkünse krikolara alınmalıdır. Büyük yassı kenarlı yüzey alanlarına sahip apron donanımlarına özel dikkat gösterilmelidir. Çöp ve döküntüler jet blasta maruz kaldığında risk teşkil edebildiğinden, apronların daima temiz tutulması gerekir. Yolculara apron boyunca kılavuzluk sağlama sorumluluğu hava yollarına veya temsilcisine aittir. Ancak, havalimanı personeli jet blastın yolcular için teşkil ettiği tehlikenin farkında olmalı ve gereken durumlarda uyarıda bulunmak için hazırlıklı olmalıdır.

10.6.2. Uçak yakıt ikmali

10.6.2.1. Hava yolları ve yakıt şirketleri uçak yakıt ikmal işlemleri sırasında emniyet usullerine riayet etmekle yükümlüdür. Bununla birlikte, apronda çalışan tüm personelin ana emniyet önlemlerinin farkında olması sağlanmalı ve bu personel, olası bariz ihlalleri yakıt ikmal işlemlerinden sorumlu kişi olan yakıt ikmal denetleyicisine bildirmelidir. Riayet edilmesi gereken ana hususlar şunlardır:

a) yakıt ikmal bölgesinde sigara içilmemeli veya çıplak ateş bulunmamalıdır;

b) yardımcı güç üniteleri ve yer güç üniteleri yakıt ikmal işlemi sırasında çalıştırılmamalıdır;

c) yakıt ikmal donanımı ve ilgili personelin olası acil durumlarda hızlı bir şekilde tahliye edilebilmesi için uçağa/uçaktan açık bir çıkış yolu sağlanmalıdır

d) uçak ve besleme kaynakları birbirine gereken şekilde bağlanmış olmalı ve doğru topraklama prosedürleri uygulanmalıdır;

e) uygun tipte yangın söndürücüler daima hazır bulundurulmalıdır ve

f) yakıt ikmal denetleyicisi olası yakıt dökülmeleri konusunda derhal haberdar edilmelidir. Yakıt dökülmesi durumunda atılması gereken adımlara yönelik ayrıntılı talimatlar oluşturulmalıdır.

Gerekirse, uçak yakıt ikmal şirketlerine, taksi açıklık mesafesi sınırlarının aşılmaması için araçların uçağa göre kabul edilebilir pozisyonlarına yönelik talimatlar verilmelidir. Yakıt ikmali gerçekleştirildiği sırada alınması gereken tedbirler hakkındaki kılavuz bilgi, Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım 1 – Kurtarma ve Yangınla Mücadele başlığı altında yer almaktadır.

10.6.3. Apronun süpürülmesi

10.6.3.1. Taksi yapmakta olan uçakların motorlarında yabancı madde kaynaklı hasarlar (FOD) meydana gelmesini önlemek için kaplamalı alanların temizliği son derece önemlidir. Uçakların taksi yaptığı veya park ettiği kaplamalı faaliyet alanlarının belirli bir süre içerisinde süpürülmesini sağlamak adına, tüm apron ve taksi yollarının mekanik süpürme işlemi için düzenli bir program oluşturulmalıdır. Bunun yanı sıra, son gerçekleştirilen düzenli süpürme işlemi sonrasında gevşeyen malzemelerin biriktiği ve uçaklar için tehlike teşkil ettiği alanların süpürülmesi için "talep üzerine" süpürme de yapılabilir. Havaalanı tozlu veya kumluk bir alanda bulunmadığı sürece, pistlerin düzenli olarak süpürülmesi genellikle gerekmez.

10.6.4. Apronun temizlenmesi

10.6.4.1. Uçak park yerleri belirli aralıklarla kullanıma kapatılmalı ve bir kimyasal çözücü uygulanarak fırçalamak suretiyle yağ, gres ve kauçuk kalıntıları giderilmelidir. Bu işlem ayrıca park yeri işaretlemelerinin yeniden boyanması öncesinde de gerçekleştirilmelidir. Çözücü, püskürtme depoları kullanılarak bir pompa aracılığıyla uygulanabilir ve ardından park yeri mekanik döner fırça kullanılarak fırçalanır. Fırçalama işlemleri sırasında ilgili park yerinin uçaklar tarafından kullanılmaması önemlidir.

10.7. YEDEK MEYDANA İNİŞLER

10.7.1. Yedek meydana iniş yapan (divert eden) uçakların akınına uğraması nedeniyle apronda oluşabilecek trafik yoğunluğunun yönetilmesi için her havalimanında acil durum düzenlemeleri yapılmalıdır. Bu düzenlemeler, hızlı kararlar alınabilmesini sağlamak için ilgili tüm taraflardan oluşan bir irtibat heyeti kurulmasını içermelidir. İşleticilerin apronda veya terminal tesislerinde oluşması beklenen yoğunluğa dair uyarılması için uyarı düzenlemeleri yapılmalıdır.

BÖLÜM 11

YER GÜRÜLTÜSÜNÜN KONTROLÜ

BÖLÜM 11

YER GÜRÜLTÜSÜNÜN KONTROLÜ

11.1. GİRİŞ

11.1.1. Yer gürültüsü, havalimanlarının yakınında ikamet eden kişileri (özellikle gece saatlerinde) ve ayrıca yolcuları ve havalimanı çalışanlarını ciddi ölçüde rahatsız edebilir. Bu rahatsızlığın kontrol altına alınmaması, karartma zamanı uygulaması ile faaliyetlerin tümüyle yasaklanmasına veya hava hizmetlerinin kısıtlanmasına yol açabilir.

11.1.2. Hava yoluyla yayılan uçak gürültülerinin sertifikasyonla sınırlandırılması ayrıca yer gürültüsü durumunda da iyileşmeye yol açar, ancak, yer gürültüsünün düzenlenmesi uluslararası standartlara tabi değildir ve çoğu zaman bu sorunu kontrol altına almak için yerel müdahale gerekmektedir.

11.1.3. Uçakların neden olduğu gürültünün kontrol edilmesi noktasındaki sorumluluk ulusal mevzuatla belirlenir. Bir tarafta uçak işleticisinin hiçbir sorumluluğu olmayabileceği gibi, diğer tarafta tüm sorumluluğu da üstlenebilir.

11.1.4. Sorun ikiye ayrılır:

a) hava gürültüsü ve

b) yer gürültüsü.

11.1.5. Hava gürültüsünün asgari seviyeye indirilmesine yönelik önlemler arasında şunlar yer alır:

a) ulusal ve uluslararası gürültü onay prosedürleri ile belirtilen Standartlara uygun olan daha sessiz uçakların kullanılması;

b) yerdeki gürültünün azaltılması için tasarlanmış kullanım usulleri. Bu usuller gürültü izleme sistemi vasıtasıyla uygulanabilir;

c) izin verilen uçak tipi, müsaade edilen sayı ve havalimanı çalışma saatlerinin düzenlenmesine yönelik faaliyet kısıtlamaları;

d) kara kullanım planlaması ve

e) havalimanının bitişiğindeki arazide ses yalıtımı sağlanması veya söz konusu arazinin satın alınması.

11.1.6. Yer gürültüsünün neden olduğu rahatsızlığın azaltılmasına yönelik yöntemler 11.2 ila 11.6 sayılı alt maddelerde ana hatlarıyla açıklanmıştır.

11.1.7. Yasal sorumluluğa bakılmaksızın, havalimanı işleticisi havalimanının yakınında ikamet eden topluluklarla uyum içerisinde yaşamanın yollarını arar ve bu topluluklarla havalimanının ihtiyaçları arasında bir çıkar dengesi sağlamak için gereken adımları atmaya çalışır.

11.2. TERS İTKİ

11.2.1. İniş sonrasında ters itki uygulamasının kullanılması, pist yüzey koşullarından büyük ölçüde bağımsız bir gecikme sağlayarak emniyet toleranslarını geliştirir. Bu uygulamanın kullanılması ayrıca pist kapasitesini de artırır. Bununla birlikte, ters itki uygulamasının tam değeri ancak yüksek motor itişi şartlarında gerçekleşir ve bu gibi bir güç boşalması özellikle akşam ve gece saatlerinde veya gürültü alanlarını bastıran uçak kalkışlarının olmadığı zamanlarda bir gürültü sorunu oluşturabilir.

11.2.2. Emniyet açısından, bu tekniğin kullanımını yasaklamak mümkün değildir. Ancak, uygulamada performans kapasitesinin sınırlarına yakın durumda çalışan bir uçağın gerektirdiği daha kısa bir uzunluk açısından ziyade gerçek pist uzunluğu açısından emniyet unsurunun dengelenmesi genellikle mümkündür. Bu nedenle, uzun pistlerde tam ters itki yerine rölantinin tercih edilmesi gürültüyü büyük ölçüde azaltırken aynı zamanda olası acil durumlarda sistemin derhal hazır olmasını sağlar. Dolayısıyla, havalimanlarının uçak işleticilerinden emniyet açısından uygun olduğu sürece ters itki kullanımını sınırlandırmalarını istemesi oldukça makuldür.

11.3. YARDIMCI GÜÇ ÜNİTELERİ

11.3.1. Yardımcı güç ünitesi (APU) ana motorların çalışmadığı durumlarda belirli uçak hizmetleri için havalimanından bağımsız olarak elektrik gücü sağlar. Bazı bakım işlemleri sırasında ve uçuş öncesinde ve sonrasında bu ünitenin kullanımı gereklidir.

11.3.2. APU'ların neden olduğu gürültü sorunu öncelikli olarak apron alanındaki havalimanı çalışanlarını ve yolcuları etkilemekle birlikte, özellikle gece saatlerinde, havalimanı civarında ikamet edenlerin şikayet etmesine de yol açabilir.

11.3.3. Havalimanı otoritesi, söz konusu rahatsızlığın boyutuna bağlı olarak, uçakların park yerlerine varışları sonrasında ve ayrılışları öncesinde APU'lar için müsaade edilen çalışma süresini sınırlandırmayı tercih edebilir. İstisnai durumlarda, APU'ların gece saatlerinde hassas alanlarda kullanılmalarını tümüyle yasaklamak gerekebilir.

11.4. SABİT YER GÜÇ ÜNİTESİ

11.4.1. Sabit yer güç ünitesi, her ikisi de yüksek gürültü seviyeleri ile çalışan yardımcı veya yer güç ünitelerine alternatiftir.

11.5. UÇAK TAKSİ GÜRÜLTÜSÜ

11.5.1. Özellikle üç jet motorlu uçakların üst motoru için geçerli olmak üzere, taksi işlemi sırasında kullanılan motor sayısını sınırlandırmak suretiyle, havalimanı yakınında ikamet eden sakinlerin gürültü alanı sınırlarında marjinal bir gelişme sağlanabilir. Uçakların konumlandırılması için çekiciler kullanılması da normal şartlarda sessiz olan saatlerde bu hususta gelişme sağlayabilir.

11.6. MOTORUN BAKIM AMACIYLA ÇALIŞTIRILMASI

11.6.1. Modern uçak motorlarında rutin bakım amaçlı yerde çalıştırma uygulaması gerekliliği eski uçak motorlarına oranla daha azdır. Ancak bu uygulama, hava yolları faaliyetlerinin özellikle kendi ülkelerinde gerekli olan bir görevidir ve gece saatlerinde dahi gerçekleştirilmesi gerekebilir. Bu uygulama, yer gürültüsü rahatsızlıklarının muhtemelen en ciddi kaynağıdır.

11.6.2. Yakınında yerel yerleşimler bulunan ve düzenli motor bakımı gerçekleştirilen havalimanlarında, ilgili uçak tipine uygun bir gürültü bastırıcı takılması normaldir. Bu donanımlar, gelişme genellikle daha düşük olmasına rağmen 30 dB'ye kadar gürültü azaltımı sağlayabilmektedir. Gürültü bastırıcılar, hangi tipte olursa olsun pahalı donanımlardır ve normal şartlarda kurulumları ancak mühendislik tabanlı havaalanlarında makul görülebilir.

11.6.3. Yerde çalıştırmanın sınırlanması. Gürültü bastırma donanımı kullanılmayan havalimanlarında, ilgili çalıştırma işleminin gerçekleştirildiği yer, çalışma süresi ve tipi ve çalışma için müsaade edilen saatler kontrol edilmek suretiyle, yerde çalıştırmanın neden olduğu gürültü rahatsızlığını sınırlamak mümkündür.

11.6.3.1. Konum. Havalimanı ile yakınındaki yerleşim alanları arasındaki mesafe ve rüzgar yönü en önemli etkenlerdir. Yer gürültüsünün yayılması açık bir şekilde gürültü kaynağı ile gürültüye maruz kalan bölge arasındaki mesafeye bağlıdır, ancak rüzgar yönü de bu noktada dikkate alınması gereken önemli bir unsurdur. Bu nedenle, gürültüye hassas bölgelerin rüzgar altı yönünde kalan bir konum seçilmesi faydalıdır.

11.6.3.2. Perdeleme. Büyük bir hangar veya doğal bir yapı ile sağlanan perdeleme etkisinin kullanılması da yardımcı olabilir. Uçak ilgili donanıma veya yapıya ne kadar yakınsa, hafifletici etki o kadar yüksek olacaktır. Ancak, bu teknik kullanılırken hangar içerisinde veya çevresinde çalışan personel de hesaba katılmalıdır.

11.6.3.3. Uçak başı istikameti. Bir uçağın çevresinde oluşan gürültü modeli uçak tipine göre değişir ancak en yüksek gürültü genellikle yaklaşık 45 derece açıyla kuyruğun her iki tarafında oluşur. Bu nedenle uçak başı istikametinin yerel yerleşimlere göre seçilmesi avantaj sağlayabilir. Bununla birlikte, bazı motor tipleri yan ve kuyruk rüzgarlarına hassas olduğundan, baskın etkenlerden biri de rüzgar yönüdür. Bu durum özellikle yüksek bypass oranlı motorlar için geçerlidir.

11.6.3.4. Yerde çalıştırma tipi ve süresi. Bazı yerde çalıştırma işlemleri azami itiş gücü kullanılmadan da tatmin edici şekilde tamamlanabilir. Bu nedenle, müsaade edilen itiş gücünün ve uygulanma süresinin belirtilmesi gerekebilir.

11.6.3.5. Süre. Yukarıdaki yöntemlerin kullanılması gürültü seviyesinin yerel yerleşimlerde rahatsızlığa neden olan seviyenin altına inmesini sağlayamıyorsa, testin uygulanma süresine sınırlamalar getirmek suretiyle sorunun daha kapsamlı olarak ele alınması gerekebilir. Hava trafiğinin yoğun olduğu zamanlar ve kara yolu ve demiryolu hizmetlerinin en yoğun olduğu saatler gibi diğer faaliyetlerin en yoğun olduğu zamanlarda yerde çalıştırma işlemlerinde yoğunluk olabilir. Ayrıca, gece ve akşam saatlerinde ve hafta sonlarında yerde çalıştırma işlemlerinin sınırlandırılması gerekebilir.

BÖLÜM 12

HAVALİMANININ BÖLGELERE AYRILMASI VE MANİA KLERANSI

BÖLÜM 12

HAVALİMANININ BÖLGELERE AYRILMASI VE MANİA KLERANSI

12.1. GİRİŞ

12.1.1. Bölgelere ayırma işleminin amacı, havalimanındaki işleyişin sürmesini olumsuz etkileyecek gelişmelerin meydana gelmesini önlemektir. Havalimanı Hizmetleri Ek Kitabı, Kısım 6 – Maniaların Kontrolü başlığı altında bu konu hakkında ayrıntılı bilgi verilmiştir.

12.2. BÖLGELERE AYIRMA SORUMLULUĞU

12.2.1. Bölgelere ayırma sorumluluğu genellikle sivil havacılığın kontrolünden sorumlu olan devlet dairesine aittir. Bu işlemi uygulamak için, sorumlu yerel yetkiliye kılavuz olması amacıyla bir bölgelendirme haritası hazırlanır. Bölgelendirme haritası, bütün bölgelere ayırma kriterlerinin havalimanının çevresindeki yer seviyesiyle ilişkisini gösteren bir bütündür. Annex 14'te belirtilen mania sınırlandırma yüzeylerinin yanı sıra, radar ve ILS bölgelendirme kriterlerini ve geçerli olabilecek tüm yerel bölgelendirme yönetmeliklerini de kapsar.

12.2.2. Harita, havalimanı yakınındaki yeni yapıların havalimanının kullanımına engel olabileceği yükseklik seviyesini gösterir. Ayrıca, çakıl ocaklarının, çöplüklerin, kanalizasyon tahliyelerinin ve kuşları çekebilecek özellikte olan diğer özelliklerin konumlandırmasının havacılık emniyeti açısından sınırlandırmaya tabi tutulabileceği alanın sınırlarını da belirtir.

12.2.3. Mimarların, danışmanların ve yerel otoritelerin havalimanlarında veya yakınındaki bölgelerde yapılacak işlemlerle ilgili teklifleri ve planlamaları görüş almak üzere havalimanına göndermesi genel uygulamadır. Bölgelendirme haritasında belirtilen yükseklik sınırlarının ihlal edildiği durumlarda, tekliflere itiraz işlemleri genellikle yükseklik sınırı önerileri şeklinde olur, ancak diğer yerel faktörler de itirazlara neden olabilir. Örneğin, kuş hareketlerinin artması ve/veya havalimanındaki operasyonları etkileyen dumanlar gerekçe göstererek çöplüklere, çakıl ocaklarına ve dolgulara itiraz edilebilir.

12.3. MANİA SINIRLAMA YÜZEYLERİ

12.3.1. Annex 14 - Mania sınırlama yüzeyleri başlığı altında belirtilen hususlara göre, bölgelendirme haritasının ana unsurları şunlardır: kalkış tırmanma yüzeyi, yaklaşma yüzeyi, geçiş yüzeyi, iç yatay yüzey, konik yüzey ve dış yatay yüzey (varsa).

12.3.2. Annex 14 gereği, yaklaşma, geçiş, kalkış tırmanma, iç yatay ve konik yüzeylere giren mevcut tüm cisimlerin, mevcut sabit cisimlerle perdelenmeleri doğrultusunda ilgili bir otoritenin kararı bulunmadıkça, mümkün olduğunca kaldırılması gerekir. Maniaların işaretlenmesi ve ışıklandırması ile ilgili gerekliliklerin ayrıntılarına Annex 14, Bölüm 6'da yer verilmiştir.

12.4. MANİADAN ARINDIRILMIŞ BÖLGE

12.4.1. Annex 14'te de belirtildiği gibi, maniadan arındırılmış bölge iç yaklaşma yüzeyi, iç geçiş yüzeyi ve vazgeçilen (balked) iniş yüzeyinden oluşur. Bu ek yüzeyler, Kategori I, II ve III yaklaşmaları sırasında veya takip eden olası vazgeçilen (balked) inişler esnasında pistin yanındaki uçakların sabit ve hareketli manialardan korunmasını sağlamak amacıyla oluşturulur.

12.5. YAKLAŞMA IŞIKLANDIRMA SİSTEMİ DÜZLEMİ

12.5.1. Bu düzlem yaklaşma ışıklandırma sisteminin ışıklarının engellenmesini önlemek için oluşturulur. Tercihen, düzleme herhangi bir cisim girmemelidir. Bu konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Annex 14, İlave A.

12.6. HAVAALANI MANİA ÇİZELGESİ

– TİP "A"

12.6.1. Havaalanı Mania Çizelgesi – Tip "A" belirli bir pistten ayrılış sırasındaki kalkış mania alanının temsili bir profilini gösterir. Çizelgede gösterilen ana eğim yüzde 1'dir, yani Annex 14'te belirtildiği gibi büyük uçaklar tarafından kullanılması öngörülen bir pist için sağlanan korunumlu kalkış yüzeyinin yarısıdır.

12.6.2. Cisimler bu yüzde 1 eğime girebilmesine rağmen, Annex 14 – kalkış tırmanma yüzeyinin altında bulunan cisimlerin kaldırılmasına gerek yoktur. Bununla birlikte, gösterilen tüm cisimler uçak kalkış performansı hesaplamasına dahil edilebilir ve bazı durumlarda, kalkış yapmakta olan belirli bir uçağın yararlı yükünü etkileyebilir. Bu sınırlamanın kapsamı mevcut şartlara bağlı olmakla birlikte, havalimanının yakınındaki manialarını uygun şekilde kaldırmak suretiyle yararlı yük kaybı önemli oranda azaltılabilir. Diğer taraftan, havalimanından kilometrelerce uzakta olan bir mania da sınırlayıcı faktör olabilir.

12.6.3. Havaalanı Mania Çizelgesi – Tip "A" mania profilini geliştirmeye yönelik mania kaldırma işlemi, ilgili havalimanında düzenli olarak kullanılmakta olan veya kullanıma sokulması planlanan uçakların performans gerekliliklerinin tam olarak anlaşılmasına dayanmalıdır.

12.7. MANİALARIN KALDIRILMASI

12.7.1. Mania kaldırma işlemi söz konusu olduğunda aşağıdaki hususlar göz ardı edilmemelidir.

a) yaklaşma yüzeyine giren nesneler, genellikle 3° olan yaklaşma yolu ile yerdeki sabit veya hareketli manialar arasındaki açıklık mesafesinin ihlalinin bir belirtisi niteliğinde olduklarından, kritiktir. Yaklaşma yüzeyinin önemli ölçüde engellendiği durumlarda, yaklaşma halindeki uçakların operasyon emniyeti mania klerans sınırı yükseltilerek sağlanır. Bu durum, operasyonların düzenini olumsuz etkileyebilir;

b) geçiş yüzeyleri pist şeridine ve yaklaşma yüzeyine bitişiktir ve herhangi bir cismin geçiş yüzeylerine girmesi, yaklaşma veya bir pas geçme işlemi sırasında mevcut olan kleransın azalmasına neden olur. Bu nedenle, bu gibi manialar, mania klerans sınırı irtifasını/yüksekliğini olumsuz etkileyebilir;

c) kalkış tırmanma yüzeyi, uçuşun bu aşaması açısından kritiktir. Bununla birlikte, onay kriterleri tüm uçakların bütün manialarını olası motor arızası durumlarında dahi belirtilen asgari toleransla aşabilmesini gerektirir. Dolayısıyla, bir cismin bu yüzeye girmesi emniyet standartlarında bozulma olduğunu göstermez. Ancak, ilgili pistteki operasyonlarda taşıma yararlı yük kaybına neden olabilir;

d) iç yatay yüzey, VFR faaliyetleri için daha önemlidir. Bu yüzey, yaklaşma yüzeyinin alt tarafına doğru uzanmadıkça, IFR trafiğine hizmet veren büyük bir havalimanı etrafında genellikle kritik sınırlama yüzeyi özelliği göstermez ve

e) konik yüzey, bir havalimanına belirli bir mesafede mania sınırlama yüzeyi özelliği gösterir. Yeni yapılar için genellikle bir sınırlama getirmesine rağmen, bu yüzeye giren manialarının kaldırılması çoğunlukla elverişli değildir.

BÖLÜM 13

UÇAK KAZALARI/OLAYLARI

BÖLÜM 13

UÇAK KAZALARI/OLAYLARI

13.1. GİRİŞ

13.1.1. Kaza, uçuş yapmak amacıyla herhangi bir kişinin uçağa binmesi ile uçaktan inmesi arasında geçen süre zarfında uçağın çalışmasıyla ilgili olarak meydana gelen ve aşağıdaki durumların görüldüğü herhangi bir olaydır:

- bir kişinin ölümcül olarak veya ciddi bir şekilde yaralanması;
- uçağın hasar görmesi veya yapısal olarak arızalanması veya
- uçağın kaybolması veya tamamen erişilemez hale gelmesi.

13.1.2. Olay, uçak operasyonu ile ilişkili ve operasyonun emniyetini etkileyen veya etkileyebilecek olan, kaza dışındaki herhangi bir hadisedir. "Kaza" ve "olay" terimlerinin açıklamalarına ilişkin ayrıntılı bilgi Annex 13'te yer almaktadır.

13.2. HAVALİMANI ACİL DURUM PLANLAMASI

13.2.1. Herhangi bir uçak kazasında öncelikli olan husus hayat kurtarmaktır. Bu işlemin hızlı bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için, yapılacak müdahalelerin önceden planlanması ve kurtarma ile ilgili çeşitli acil durum hizmetlerinin sorumluluklarını açıkça belirten talimatlar yayınlanması gerekir.

13.2.2. Her havalimanı, her seviyeden uçak acil durumunda gerçekleştirilmesi gereken işlemleri ayrıntılı olarak belirten kapsamlı usulleri içeren bir acil durum planı hazırlamalıdır. Bu usuller havalimanı yetkilileri, havalimanı dışındaki otoriteler ve diğer ilgili otoriteler tarafından gereken şekilde onaylanmalıdır.

13.2.3. Bu el kitabının 15. bölümünde acil durum planının hazırlanması ve içeriği ile ilgili ayrıntılı bilgi verilmektedir.

13.3. RAPORLAMA USULLERİ

13.3.1. Raporlanması gereken kazalar. Raporlanması gereken kazaları Kaza Araştırma Yetkilisine resmi olarak rapor etme sorumluluğu genellikle hava trafik kontrole aittir, ancak, havalimanı personelinin bu süreçte mümkün olduğunca işbirliği halinde olması gerekir.

13.3.2. Diğer olaylar. Havalimanı işletme bölümü personeli, yukarıda açıklanan resmi raporlama işleminin yanı sıra, işletme açısından önemli olduğu düşünülen diğer olayları da rapor etmelidir.

13.4. ACİL DURUM SONRASI USULLERİ

13.4.1. NOTAM işlemi

13.4.1.1. Bir kaza veya olayın uçak operasyonunda herhangi bir engellemeye neden olabileceği durumlarda, derhal Sınıf I NOTAM işlemi uygulanmalıdır. Pist şeridi, durma uzantısı veya aşma sahasının engellenmesi halinde, ilgili pistteki operasyonların askıya alındığı ve durum değerlendirmesinin beklendiği bildirilmelidir.

13.4.1.2. Kaza geçirmiş veya manevra yapamayan uçakların konumu ve etkin yüksekliği olabildiğince hızlı ve doğru bir şekilde tespit edilmelidir. Bu tespit sonucunda herhangi bir korumalı yüzeyin veya

alanın ihlal edilmediği belirlendiğinde, pist kullanıma uygun olarak bildirilmeli ve gerekli görülen tedbir tavsiyeleri bildirime dahil edilmelidir.

13.4.1.3. Korumalı yüzeylerin ve alanların kaza geçirmiş veya manevra yapamayan bir uçak tarafından ihlal edilmesi halinde, pistin düşük mesafelerle kullanılma olasılığı değerlendirmeye alınmalıdır. Teklif edilecek mesafeler, tatmin edici şekilde işaretlenmiş ve ışıklandırılmış eşikler ve pist sonları elde etme gerekliliğiyle, uygulamada belirlenir. Bir pistin sadece kalkış veya inişlerle sınırlandırılması gerekebilir.

13.4.1.4. NOTAM'ın hazırlanması ve gönderilmesi sırasında hava trafik kontrolü ile daima yakın irtibat halinde olunmalıdır.

13.4.1.5. Hava yollarında ve diğer kuruluşlarda irtibat kurulması gerekebilecek kişileri içeren bir liste hazırlanmalı ve sürekli güncellenmelidir.

13.4.2. Geçici olarak değiştirilen mesafelerin işaretlenmesi ve ışıklandırması. Geçici pist işaretleme ve ışıklandırma formunda kabul edilebilecek öğeleri belirleyecek olan merci, ilgili ulusal otoritedir. Havalimanları kendi yerel ulusal ofisleri ile beklenmedik olay düzenlemeleri konusunda görüşmeler yapmalı ve bu düzenlemeler için geçici onay almaya çalışmalıdır.

13.4.2.1. Eşikler. Geçici eşik ışıklandırması geçici kanat çubukları kullanılarak sağlanabilir. Yeşil filtreler mevcutsa, eşiğin belirtilmesi için VASI ışıklandırma üniteleri kullanılabilir. Normal eşik ışıklandırmaları söndürülmelidir. Eşiklerin 24 veya 48 saatten daha kısa süre süreyle kaydırıldığı durumlar için, standart pist işaretlemeleri makul bir teklif olmayabilir. Pistin geçici olarak kapatılan uzunluklarının taşınır "çarpı" işaretleri ile işaretlenmesi kabul edilebilir.

13.4.2.2. Pist sonları. Pist sonları, taşınır bataryalı kırmızı filtreli ışıklarla veya önyapımlı "fişli" tip ışık takımları ile belirtilebilir. Geçici pist sonunun dışında bulunan ve pistin kullanıma uygun olmayan bölümüne kapalı işareti, yani beyaz bir çarpı işareti yerleştirilmelidir (Annex 14, Şekil 7.1).

13.4.2.3. Yaklaşma ışıklandırması. Eşiklerin geçici olarak kaydırıldığı durumlarda yaklaşma ışıklandırma sistemlerinin devamlı kullanımı, değerlendirmeye açık bir konudur. Kaydırma kısa mesafede gerçekleştirilmişse (150 m'nin altında), merkez hat ile geçici eşik arasındaki mesafe boyunca uygun ışık şiddetine sahip ayaklı yaklaşma ışıklandırmaları sağlanması şartıyla, devamlı kullanıma müsaade edilebilir.

13.4.2.4. Pist kenarı ve merkez hat ışıkları. Pistin kapalı kısımlarındaki merkez hat ve kenar ışıklandırmaları söndürülmelidir.

13.4.2.5. Teker koyma bölgesi ışıklandırması. Eşiklerin kaydırıldığı durumlarda, ilgili konma bölgesi ışıklandırması söndürülmelidir.

13.4.2.6. Görerek yaklaşma eğim göstergeleri. Eşiklerin geçici olarak kaydırıldığı durumlarda, bu göstergeler kapatılmalıdır.

13.4.3. Radyo seyrüsefer yardımcıları. Kaydırılmış bir eşik uygulamaya alınmadan önce, ilgili pistin ILS süzülme yolunun kullanım dışı bırakıldığından emin olmak için bir onay kontrolü gerçekleştirilmelidir.

BÖLÜM 14

MANEVRA YAPAMAYAN UÇAKLARIN KALDIRILMASI

BÖLÜM 14

MANEVRA YAPAMAYAN UÇAKLARIN KALDIRILMASI

14.1. YASAL HUSUSLAR

14.1.1. Kaza incelemesi. Kaza İnceleme Yetkilisi tüm kazalara dair bilgilendirilmelidir. Bildirim sorumluğu normal şartlarda hava trafik kontrole verilir. İnsanlar, hava seyrüseferi veya diğer taşıma hizmetleri için bir mania teşkil etmedikleri sürece, kaza geçirmiş uçaklar veya enkazlar Kaza İnceleme Yetkilisinden izin alınmadıkça hareket ettirilmemelidir. Söz konusu istisnai durumlar ihtiyat olarak değerlendirilmeli ve kesin bir tehlike mevcut olmadığı sürece enkazın kaldırılmaması doğrultusundaki genel kural geçerli olmalıdır. Alternatif olarak, uçakların yedek meydana iniş yapması kabul edilebilir. Operasyonlar, 13.5.1.3 maddesinde belirtildiği gibi düşük mesafelerde genellikle devam ettirilebilir.

14.1.2. Sigorta hususları. Uçaklar, uçak işleticisinin ve sigortacılarının mülkiyetindedir. Kaza yapmış bir uçağı taşıma çalışmasının ardından, taşıma işleminin hasarı ağırlaştırdığının ispat edilmiş olması şartıyla, hasar tazminat talebinde bulunulabilir. Bu nedenle, bu noktada değişmez tek kural, uçağı taşıma işleminin ancak uçak sahibi, işleticisi veya görevlendirdiği temsilcilerinin kontrolü altında gerçekleştirilmesi gerektiğidir.

14.1.3. Gümrük ve göçmenlik gereklilikleri. Uçağı kaldırma işlemlerinin başlatılabilmesi için gümrük ve göçmenlik izinlerinin alınması gerekmektedir.

14.1.4. Manevradan aciz uçakların kaldırılmasına ve geri kazanım donanımına ilişkin ayrıntılı bilgi Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım 5 – Manevradan Aciz Uçakların Kaldırılması başlığı altında verilmiştir.

14.2. UÇAK KALDIRMA KABİLİYETİ

14.2.1. Hareket sahasındaki veya hareket sahası bitişiğindeki manevra yapamayan uçakları kaldırma kabiliyetine ilişkin bilgiler sağlanmalıdır. Bu bilgiler, ilgili havalimanının kaldırma işlemlerini gerçekleştirebilecek donanıma sahip olduğu en büyük uçak tipi üzerinden ifade edilmelidir (Annex 14, 2.10).

14.3. SORUMLULUKLARIN DAĞILIMI

14.3.1. Havalimanı işletme bölümü, uçak kaldırma işlemlerinin koordinasyonunu sağlamalı ve bu amaç için bir memur görevlendirilmelidir. Uçak işleticilerinin talep etmesi halinde bu görevlinin telefon/faks numaraları verilmelidir.

14.3.2. Uçağı kaldırma görevi uçak sahibinin veya işleticisinin sorumluluğundadır

14.3.3. Havalimanına sefer işlemleri başlatılmadan önce, havalimanını kullanan her bir işletici, bu konuda kendisini temsil etmek üzere bir kişi veya kuruluşu görevlendirmelidir.

14.4. OPERASYON KAYDI

14.4.1. Uçak kaldırma operasyonunun ayrıntılı bir kaydı tutulmalı ve mümkünse fotoğraflarla desteklenmelidir.

14.5. UÇAKLARI KALDIRMA PLANI

14.5.1. Her havalimanı manevra yapamayan uçakların kaldırılmasına yönelik kapsamlı bir plan oluşturmalıdır. Plan, yukarıda belirtilen hususları kapsamanın ve vurgulamanın yanı sıra, aşağıdakileri de içermelidir:

a) havalimanında veya havalimanının yakınında mevcut olan teçhizatın bir listesi;

b) talep üzerine diğer havalimanlarından edinilebilecek yardımcı teçhizatın bir listesi;

c) havalimanındaki her bir işleticinin adına hareket etmek üzere görevlendirilen temsilcilerin bir listesi;

d) toplanan profesyonel teçhizatın kullanımına yönelik hava yolları düzenlemelerinin bir bildirimi ve

e) kaldırma işlemine yönelik ağır hizmet donanımını kiralayabilecek yerel yüklenicilerin bir listesi (adları ve telefon numaraları ile birlikte).

14.6. HABERLEŞME

14.6.1. Uçak kaldırma operasyonu için bir mobil ofis bulunmalıdır. Özellikle kaldırma işleminin uçuş faaliyetlerini herhangi bir şekilde etkileyebileceği durumlarda, bu ofisi Hava Trafik Hizmetleri Birimine bağlayacak yeterli iletişim sistemleri sağlanmalıdır.

BÖLÜM 15

HAVALİMANI ACİL DURUM PLANI

BÖLÜM 15

HAVALİMANI ACİL DURUM PLANI

15.1. GİRİŞ

15.1.1. Havalimanlarında, acil durumlarda yardımcı olabilecek kuruluşların sorumluluklarını ve bu kuruluşlar tarafından atılması gereken adımları belirten bir acil durum planı hazırlanmalıdır. Bu plan, yerel itfaiye bölümleri, polis, ambulans hizmetleri, hastaneler ve sağlık birimleri başta olmak üzere, havalimanında veya yakınındaki olası uçak kazaları durumunda bir rol üstlenen dahili ve harici kuruluşlar (hizmet birimleri) için bir kılavuz görevi görmelidir. Havalimanı otoritesinin, civardaki yerleşimlerle ile birlikte karşılıklı yardım amaçlı acil durum planları hazırlaması şarttır.

15.1.2. Hiçbir acil durum planı tam kapsamlı olamaz ve havalimanında meydana gelen uçak kazaları durumunda görev üstlenecek tüm kişilerin plan ayrıntılarını olayların gerektirdiği şekilde yorumlaması gerektiğinden, ilgili kişilerin plan ayrıntılarını tam olarak bilmesi gerekmektedir.

15.1.3. Acil durum planının hazırlanması, ilgili kuruluşlar ve bu kuruluşların farklı acil durum tiplerine yönelik rol ve sorumlulukları, ilgili konularla birlikte Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım 7 - Havalimanı Acil Durum Planlaması başlığı altında verilmiştir.

15.2. AMAÇ

15.2.1. Bir acil durum planının amacı, havalimanının İÇİNDEKİ ve DIŞINDAKİ çeşitli acil durum hizmetlerinin uyarılmasına ve bu hizmetlerin yaşanan uçak kazaları veya acil durumlar sırasındaki faaliyetlerinin koordinasyonuna yönelik usulleri düzenlemektir. Bu planda, havaalanı İÇİNDE ve DIŞINDA meydana gelen uçak kazaları sırasında tüm acil durum organizasyonlarının üstlenmesi gereken sorumluluklar ayrıntılı olarak belirtilmelidir.

15.2.2. Tüm olaylar birbirinden farklı şekillerde meydana geldiğinden, hiçbir acil durum planı olası tüm durumları kapsayamaz. Bununla birlikte, sağduyulu bir yaklaşımla yorumlanarak belirli bir duruma bir uygulanan bir takım usuller ortaya konulması, hayat kurtarılmasını ve yaralanan kişilere en kısa süre içerisinde tıbbi müdahalede bulunulmasını sağlayabilir.

15.2.3. Plan, havaalanı İÇİNDE ve DIŞINDA meydana gelen uçak kazalarında polis, ambulans, hastaneler, sağlık hizmetleri ve yangınla mücadele bölümlerinin yanı sıra, havalimanı kurtarma ve yangınla mücadele hizmetlerinin çağrılmasına yönelik düzenlemeleri de sırasıyla belirtmelidir. Hava trafik kontrol, uçak kazaları veya diğer uçak acil durumları esnasında plan uygulamaya konulduğunda, havaalanı kurtarma ve yangınla mücadele hizmetlerinin uyarılması noktasında genellikle düzenleyici rolü üstlenir. Havalimanı telefon santrali normal şartlarda hava trafik kontrol mesajının katılımcı dış ve iç hizmet birimlerine aktarılmasında kilit bir rol üstlenir.

15.2.4. Hava trafik kontrol mesajının alınmasını sağlayan bir haberleşme ağında bulunan yerel yangınla mücadele bölümleri ve diğer harici acil durum hizmet birimleri, duruma derhal müdahale edebilmeleri için ilk fırsatta uyarılmalıdır.

15.2.5. "Yerinde" bakım gerekliliğini değerlendirme ve ilk fırsatta bir kumanda merkezi oluşturma ihtiyacı plana dahil edilmelidir. Kaza alanına gereken en kısa sürede ulaşma kabiliyetini artırmak için çift çeker donanımlı bir kumanda merkezi aracının belirgin bir konumda (gündüz ve gece) hazır bulundurulması gerekir. İlgili alanda gerekli olabilecek tüm haberleşme teçhizatı kumanda merkezi aracında

bulunmalıdır. Kumanda, iletişim ve koordinasyon işlemlerini geliştirmek amacıyla havalimanı içinde ve dışında bulunan acil durum hizmet birimlerinin çabalarının koordine edilmesi için, kumanda merkezi aracı odak noktası haline gelmelidir.

15.2.6. Acil durumlarda kullanılmak üzere sabit bir acil durum operasyon merkezi sağlama hususu değerlendirmeye alınmalıdır. Bu merkez havalimanı tesislerinin bir parçası olmalı ve acil durumlarda gerçekleştirilen müdahalenin koordinasyonundan ve genel yönlendirmesinden sorumlu olmalıdır.

15.2.7. Kaza alanının etrafının çevrilmesini sağlayacak direk ve kablolar bulunmalıdır. Kolaylıkla kurulabilecek ve yaralanmış kişilere yardım sağlamak için kullanılabilecek bir veya daha çok sayıda çadır sağlanması hususu da değerlendirilmelidir.

15.3. SORUMLULUK

15.3.1. Normal şartlarda, havalimanı kurtarma ve yangınla mücadele hizmetinden sorumlu olan memur, acil durumlarda ilk sözü geçen kişidir. Bu kişi ilk fırsatta hava trafik kontrol birimiyle ile telsiz iletişimi sağlamalıdır. Havalimanı kurtarma ve yangınla mücadele hizmetleri ile yerel yangınla mücadele teşkilatı, kurtarma ve yangınla mücadele faaliyetlerini bir arada yönetecek kişi hakkında önceden anlaşmaya varmalı ve bu kişi, havalimanı acil durum planında karşılıklı yardım amaçlı acil durum anlaşmasının altında yazılı olarak belirtilmelidir.

15.4. MÜDAHALE

15.4.1. Havalimanı içinde ve dışında bulunan acil durum hizmetleri tarafından gerçekleştirilen müdahalenin derecesi, acil durumun kategorisine ve kaza/olay konumuna bağlıdır. Havalimanı dışındaki acil durum hizmetlerinin uçak kazalarına verdiği önceden belirlenen müdahale derecesi karşılıklı yardım amaçlı acil durum anlaşmasında önceden düzenlenmelidir.

15.4.2. Normal şartlarda, uçak kazaları ve olayları uçağın havalimanında ya da havalimanı çevresine bitişik alandaki kalkış ve/veya iniş hareketleri ile ilişkilidir. Havalimanı acil durum planı, havalimanı içinde veya dışında bir uçak kazası meydana geldiğinde uygulamaya konulmalıdır.

15.4.3. Havalimanı kurtarma ve yangınla mücadele hizmet birimleri havalimanında veya havalimanının yakınında meydana gelen uçak kazalarına tam katılım göstermeli ve sorumluluk kıdemli yangınla mücadele memurunda olmalıdır. Bu alanlar bazı durumlarda tam müdahale alanı olarak adlandırılır.

15.4.4. Havalimanı sınırlarının dışında meydana gelen uçak kazaları "havalimanı dışı" kazalar olarak bilinir ve havalimanı kurtarma ve yangınla mücadele hizmetlerinin bu gibi kazalara müdahale derecesi kaza alanının havalimanından uzaklığına bağlıdır.

15.4.5. Havalimanı yangınla mücadele hizmetinin havalimanı dışında müdahale edeceği alanın kapsamı ve müdahale derecesi yerel yetkililerle görüşülüp kararlaştırılmalıdır. Bu alanın sınırları harita üzerinde işaretlenmeli ve bu haritanın kopyaları yerel itfaiye teşkilatında ve havalimanı yangınla mücadele hizmet biriminde bulunmalıdır.

15.4.6. Bu alanın sınırları insan yapımı (örneğin demir yolları) ve doğal (örneğin nehirler) engellerin ve geçitlerin bulunup bulunmamasına bağlıdır. Bu nedenle, bazı yerlerde sınırlar havalimanı sınırlarından sadece iki veya üç kilometre mesafede olabilir. Bazı durumlarda ise havalimanı merkezinden yaklaşık sekiz kilometre uzaklıkta da olabilir.

15.4.7. Havalimanı kurtarma ve yangınla mücadele hizmetleri, havalimanına yaklaşık sekiz kilometreden fazla bir uzaklıkta meydana gelen uçak kazalarına talep edilmediği sürece müdahalede bulunmaz.

15.4.8. Normal şartlarda havalimanı dışında hizmet veren acil durum hizmetleri havalimanında meydana gelen uçak kazalarına müdahale ettiklerinde, bu durumu belirlenen buluşma noktasına (noktalarına) bildirmelidir. Havalimanı otoritesi tarafından sağlanan kılavuz araçlar bu hizmet birimlerinin havalimanına varışını bekliyor olmalı ve hava trafik kontrolden gerekli izinler telsiz yoluyla alındıktan sonra bu harici hizmet birimlerine kaza veya toplanma alanına kadar gereken şekilde kılavuzluk etmelidir.

15.4.9. Bir uçak acil durumunda kurtarma ve yangınla mücadele araçlarının iniş yapmakta olan bir uçak için önceden belirlenen bekleme konumlarını kullanması halinde, harici acil durum hizmetleri "davet edilmedikleri" sürece belirlenen "toplanma alanında" kalmalıdır. Bu gibi durumlarda, harici acil durum hizmetleri manevra sahasına ancak bir kılavuz eşliğinde ilerlemelidir.

15.5. HARİTALAR

15.5.1. İki ağ haritası sağlanmalıdır. Biri, taksi yolları, erişim yolları, su kaynakları, toplanma alanları ve buluşma noktaları dahil olmak üzere ilgili tüm havalimanı ayrıntılarını belirten bir havalimanı iç haritası olmalıdır. Havalimanı çevre haritası olarak adlandırılan diğer harita ise, havaalanından itibaren yaklaşık sekiz kilometreyi kapsayan alanda bulunan yerleşim yerleri, erişim yolları, su kanalları veya bataklık alanlar, buluşma noktaları vb. konumları göstermelidir. İtfaiye, polis, ambulanslar, sağlık birimleri ve hastane yönetimleri dahil olmak üzere havalimanı içinde ve dışında bulunan tüm acil durum hizmet birimlerine her iki haritanın da birer kopyası verilmelidir. Ağ haritaları birbiri ile çelişmemeli ve çevre haritaları tıbbi tesisleri ve bölgedeki hastane yataklarının uygunluk durumu ile ilgili ayrıntıları belirtmelidir. Her iki ağ haritası da acil durum planına birer ek olarak dahil edilmeli ve yenilenme tarihini göstermelidir.

15.6. ERİŞİM YOLLARI

15.6.1. Pist sınırlarının yakınında olan acil durum erişim yolları ağ haritalarında gösterilmeli ve bu yolların fiziki yapısından yerel eğitim programında bahsedilmelidir.

15.6.2. Erişim kapıları ile çevrelenmiş havalimanlarında, bu kapıların anahtarları tüm kurtarma ve yangınla mücadele araçlarında ve ayrıca polis, yerel itfaiye ve ambulans araçlarında bulunmalıdır.

15.7. GENEL

15.7.1. Sınırlarının yakınında yüksek su kapasiteli göl, nehir veya bataklıklar bulunan havalimanları, bu konumlarda meydana gelebilecek uçak kazalarına müdahale edilmesine yönelik acil durum planlarına sahip olmalıdır.

15.7.2. Yerel itfaiye teşkilatları, polis, ambulans ve sağlık hizmetleri havalimanına ilgili acil durumun tipine ve derecesine göre önceden belirlenen katılım düzeyinde müdahalede bulunmalıdır.

15.8. TATBİKATLAR

15.8.1. Planın etkinliğini geliştirmek amacıyla, planın test edilmesine ve sonuçların değerlendirilmesine yönelik test usulleri oluşturulmalıdır. Dahili ve harici acil durum hizmetlerinin müdahale durumu ve iletişim olanakları bir yılı geçmeyen aralıklarla test edilmelidir.

15.8.2. Havaalanında sağlanan hizmetler ile yerel yönetimlere müdahalede bulunanlar arasındaki irtibat, alıştırma eğitimi ve birleşik tatbikatlar esnasında test edilmelidir.

BÖLÜM 16

SAĞLIK HİZMETLERİ

BÖLÜM 16

SAĞLIK HİZMETLERİ

16.1. GİRİŞ

16.1.1. Sağlık hizmetleri havalimanı hizmetlerinin ayrılmaz bir parçası olabilir; özellikle ambulans hizmeti çoğu havalimanında kurtarma ve yangınla mücadele hizmetlerinin bir parçasıdır. Havalimanı otoritesi tarafından sağlık ve ambulans hizmetlerinin sağlanmadığı havalimanlarında, acil durumlara hızlı bir şekilde müdahale edilmesini sağlamak için yerel hizmet birimleriyle birlikte planlar oluşturulmalıdır.

16.1.2. Bu konu ve ilgili hususlar hakkındaki ek bilgiler Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım 7- Havalimanı Acil Durum Planlaması başlığı altında verilmiştir.

16.2. YARALILARIN TAŞINMASI

16.2.1. Kurtarma ve yangınla mücadele hizmetleri tarafından yaralıların derhal tahliyesi gerçekleştirilir ve yaralılar yakın bir emniyet alanına taşınır.

16.2.2. Ağır yaralılar olay yeri yöneticisi tarafından belirlenen bir alana taşınmalıdır. Bu durumda söz konusu alan yaralı toplama alanı haline getirilir. Bu alanın, ilgili yaralı sayısı, trafik akışı, erişim elverişliliği, mevcut acil durum araçları, personel ve teçhizata göre kararlaştırılması gerekmektedir.

16.2.3. Nedensiz can kayıplarını ve yaralıların durumlarının ağırlaşmasını önlemek için, yaralılar daha uygun tesislere sevk edilmeden önce eğitimli personel tarafından ilgilenilmesi gerekir.

16.2.4. Hafif yaralı olan veya yaralanmayan kişiler olay yerinden derhal belirlenmiş bir bekleme yerine aktarılmalıdır. Bu kişilerin tahliyesine olay yerinde hazır bekleyen otobüs, minibüs, otomobil vb. taşıma araçları ile yardımcı olunabilir. Bu tahliye işleminin hızı ilgili kişi sayısına, hakim olan hava şartlarına ve mevcut taşıma olanaklarına bağlıdır.

16.2.5. Hafif yaralı kişilerle kabul merkezinde ilgilenilmeli ve bu kişilere doktor, hemşire veya yetkili ilk yardım personeli tarafından müdahale edilmelidir. Hafif yaralanmalar sinir travmalarını ve/veya mevcutsa duman solunmasını içerir.

16.3. ACİL DURUM HİZMET PERSONELİNİN TANIMLANMASI

16.3.1. Yanıp sönen renkli ışıklar, çeşitli araçların farları ve birbirine benzeyen koruyucu kıyafetler giyen çok sayıda personel bulunması nedeniyle olay yerinde büyük bir karışıklık olacaktır. Bu nedenle, acil durum hizmet personelinin kolaylıkla seçilebilir olması gerekir.

16.3.2. Olay yerine gelen sağlık hizmetleri ilgili buluşma noktasına olay yeri yöneticisi tarafından hangi noktadan çağrıldıklarını uygun şekilde bildirmelidir. Ayrıca, olay yerinde araçlar ve işgücü nedeniyle tıkanma oluşmaması için, olay yerine intikal eden tüm personel ve araçlar olay yeri yöneticisine veya ilgili temsilcisine kimliklerini belirtmelidir.

16.4. HABERLEŞME

16.4.1. Tüm yaralı tahliye işlemleri olay yeri yöneticisi tarafından koordine edilir. Bununla birlikte, sağlık hizmetlerinin koordineli bir iletişim ve müdahale prosedürü bulunmalıdır. Olay yerindeki yaralıların kontrolünden sağlık hizmetleri koordinatörü sorumlu olmalıdır ve bu kişi yaralıların ulaştırma görevlisi ile hastanelere sevk işlemlerini koordine etmelidir.

16.5. HAVA ŞARTLARINDAN KORUNMA

16.5.1. Bakım veya taşıma alanlarında yaralıların korunmasını sağlamak üzere geçici bir barınak inşa edilmelidir.

Taşınır ışıklandırma ve ısıtma sistemleri de gerekli olabilir. Bu gibi geçici barınma ihtiyaçları için şişme çadırlar kullanılmaktadır.

16.6. ACİL DURUM TEÇHİZATI

16.6.1. Acil durum teçhizatının tipi ve miktarı, hava trafiği, yetkili havalimanı ilk yardım personeli, yerel profesyonel hizmetlerin elverişliliği vb. durumlara bağlıdır.

16.6.2. İlk yardım malzemeleri ve resüsitasyon teçhizatı uygun bir araçta veya kaza yerine doğrudan getirilebilecek bir römorkta muhafaza edilebilir. Bu araç veya römork engebeli ve zorlu arazilere uygun özellikte olmalıdır.

16.3.3. Teçhizat, olay yerine gelen hizmet personeli tarafından kolaylıkla fark edilebilecek ambalajlarda olmalıdır.

16.3.4. Ölüler ceset torbalarına konulmalı ve tıbbi bakım alanından veya kişi yakınlarının ya da diğer insanların erişebileceği alanların uzağında bulunan geçici bir morga tahliye edilmelidir.

BÖLÜM 17

KURTARMA VE YANGINLA MÜCADELE HİZMETLERİ

BÖLÜM 17

KURTARMA VE YANGINLA MÜCADELE HİZMETLERİ

17.1. GENEL

17.1.1. Havalimanlarında kurtarma ve yangınla mücadele hizmetlerinin gerekliliği Annex 14, Bölüm 9'da belirtilmiştir. Sağlanan hizmetin ölçüsü ve gerekli teçhizat ve organizasyon ile ilgili ayrıntılar Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım 1 – Kurtarma ve Yangınla Mücadele başlığı altında ayrıca ele alınmıştır. Bu hususta, havalimanı kurtarma ve yangınla mücadele hizmetlerinin ana amacı olarak tanımlanan olası uçak kazalarında hayat kurtarma işlemi, en büyük öncelik olmalıdır.

17.1.2. Havalimanı kurtarma ve yangınla mücadele hizmeti ile ilgili yönetim sorumluluğu üç ana alana ayrılabilir:

a) hizmet biriminin, havalimanının tüm acil durum planına dahil olması muhtemel olan diğer hizmet birimleri ve kuruluşlarla olan operasyonel ilişkileri dahil olmak üzere, hizmetin organizasyonu

b) kurtarma ve yangınla mücadele görevlerini üstlenecek olan tüm personelin seçim ve kariyer geliştirme süreçleri dahil olmak üzere, günlük yönetim ve denetim ve

c) hizmetin faaliyet hedeflerini etkili bir şekilde yerine getirmesini sağlayacak olan teçhizat ve teknik kolaylıkların tedariki.

17.1.3. Hizmeti yönlendirme sorumluluğunun genellikle hizmet amiri olarak tanımlanan yetkili bir kişiye verilmesi öngörülür. Bu kişi, hizmetin tüm verimliliğinden ve yönetim tarafından belirtilen faaliyet hedeflerini ve teknik standartları karşılama kapasitesinden sorumludur. Aşağıdaki alt maddelerde, havalimanı yönetimi tarafından performans standartlarının, faaliyet prosedürlerinin ve ilgili rehberlik materyalinin belirtilmesi gereken ana alanlar ele alınmıştır. Belirtilen tüm planlar, hizmet amirine hedeflere ulaşması için gerekli olan yetkiyi vermeli ve zorluklarla karşılaşılan durumlarda veya deneyimlerin belirli bir planın gözden geçirilmesi veya değiştirilmesini gerektirdiği hallerde yönetim erişiminin bulunmasını sağlamalıdır.

17.2. KURTARMA VE YANGINLA MÜCADELE KATEGORİSİNİN BELİRLENMESİ

17.2.1. Havalimanlarında sağlanması gereken asgari koruma seviyesi Annex 14'te yer alan prosedür uygulanarak belirlenebilir. Annex 14'te belirtilen sarf malzemesi miktarı, yüksek köpük yoğunlukları kullanılarak elde edilebilecek avantajları belirtmektedir ve bu konu Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım 1'de kapsamlı olarak ayrıca ele alınmıştır. Araçların sayı ve tipi ve taşıyacakları söndürme maddesi miktarı ilgili Annex'te belirtilen faktörlere göre belirlenmelidir. Kurtarma ve yangınla mücadele kategorisinde bir artışa neden olabilecek, öngörülen olası trafik yoğunluğu artışları için tedarikli olunmasının büyük avantajları vardır. İlk tedarik ölçeğinde kapasite fazlası ayırmak, herhangi bir ek teçhizat edinilmesine gerek bırakmaksızın artışı karşılayabilir. Ayrıca havalimanı dışı kurtarma ve yangınla mücadele kuruluşlarından destek sağlama konusu da değerlendirilmelidir. Destek kuruluşlarından kabul edilemeyecek ölçüde uzun müdahale sürelerinin beklendiği durumlarda, havalimanında önleyici tedbir olarak bir miktar ilave tedarik sağlanabilir.

17.2.2. Kurtarma ve yangınla mücadele hizmetleri için sağlanacak araçların tipi ve sayısı, bir önceki paragrafta yer alan kılavuz bilgiler esas alınarak, sınıflandırma çalışmasına ve yerel değerlendirmelerle ilgili ek faktörlere göre belirlenmelidir. Bu araçların tasarım kriterleri Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım 1, Bölüm 5'te açıklanmıştır. Hesaba katılması gereken iki unsur, ilgili aracın kurtarma ve yangınla

mücadele birimi olarak ve gereken oranda koruma seviyesi sağlama kapasitesi açısından sahip olduğu işlevsel özellikleri ve otomotiv özellikleridir. İkinci unsur açısından, aracın kullanımda tutulması ve genel performansının muhafaza edilmesi için gerekli olabilecek yardımcı hizmetleri sağlama konusunun göz önüne alınması gerekir.

Yeni bir aracın tedariki öncesinde yönetim tarafından gerçekleştirilen tüm çalışmalar sırasında, aracın kullanım ve bakımından doğrudan sorumlu olan görevlilere danışılmalıdır.

17.3. KURTARMA VE YANGINLA MÜCADELE HİZMETLERİNİN İNTİKALİ

17.3.1. Kurtarma ve yangınla mücadele hizmetlerinin olay yerine intikalinde en önemli husus, minimum müdahale sürelerinin elde edilmesidir. Müdahale süresi kriterleri Annex 14, Bölüm 9'da belirtilmiştir, ancak, ilk müdahale ne kadar hızlı gerçekleştirilebilirse, kaza sonrasında ortaya çıkabilen yangınlara maruz kalan kişilerin kurtarılma ihtimali o kadar yüksek olacaktır. Bu nedenle, işletme hedefleri teçhizat, barınma ve ilgili Annex'te belirtilen üst süre sınırlarını kabul etmek yerine minimum müdahale süreleri elde etmek için, eğitimle desteklenecek olan iletişimleri sağlamak olmalıdır.

17.3.2. Yangınla mücadele istasyonunun konumu ve tasarım özellikleri ile ilgili ayrıntılı bilgi ve talimatlar Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım 1, Bölüm 9'da yer almaktadır. Havalimanı geliştirmeleri veya faaliyet uygulamalarının bir sonucu olarak, makul müdahale süreleri elde etmek amacıyla kullanılabilecek uydu istasyonlar olarak tanımlanan ek istasyonlar sağlama gerekliliği doğabilir. Mümkün olan durumlarda, yangınla mücadele istasyonlarının konumu yerel çalışmalarla ve öncelikli hedef olan, uçak kazalarına müdahale süresinde elde edilmesi beklenen gelişmelere göre belirlenmelidir. Kurtarma ve yangınla mücadele personelinin alt görevlere yönlendirilmesi gibi alt faktörler bu hedefe bağlanmalıdır. Olay yerine konuşlanma ile ilgili yönetim sorumluluğu, yangınla mücadele istasyonu kullanılmaya başlandığında devam eder. Yapının ve teknik kolaylıklarının bakımı, düzenli denetim ve raporlama prosedürüne dayalı olarak belirlenen öncelik olmalıdır. Denetim işleminin ilk seviyesi kurtarma ve yangınla mücadele hizmetleri amirinin sorumluluğunda olmakla birlikte, düzenli denetim işlemleri için ayrıca yetkili yapı teknisyenleri gerekir.

17.3.3. Kurtarma ve yangınla mücadele hizmetini harekete geçirecek, yönlendirecek ve kumanda edecek olan bilgilerin aktarımında çeşitli iletişim yöntemlerinin kullanılması gerekir. İletişim ve uyarı gereklilikleri Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım 1, Bölüm 4'te açıklanmıştır. Çalışanların stres altında olduğu acil durumlarda yanlış anlamalara neden olmamak için, telefon ve telsiz olanaklarının kullanımı sırasında doğru ve açık terimler kullanılması önemlidir. Tam aşinalık kazanılmasını sağlamak için, standart mesaj ve kısaltmaların kullanımları kuruluşlar arası eğitim uygulamalarında geliştirilmelidir. Bu noktada, acil durumlarda uyum içerisinde çalışmak için gerekli olacak plan, havaalanında ve havaalanı dışında hizmet veren çeşitli kuruluşlara danışılarak yönetim tarafından belirlenmelidir.

17.4. KURTARMA VE YANGINLA MÜCADELE ÇALIŞMALARINDA GÖREVLİ PERSONEL

17.4.1. Görevi madde 17.1.3'te belirtilen hizmet amirinin yanı sıra, kurtarma ve yangınla mücadele görevlerinde yer alacak personelin seçimi Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım 1, Bölüm 10'a uygun olarak gerçekleştirilmelidir. Hizmetin organizasyon yapısı havalimanının çalışma saatlerine, uygulanan görev sistemine ve ilgili çalışma düzenlemelerine bağlı olmalıdır. Tipik bir yapıda, her bir Vardiyanın kontrolü için, sorumlulukları doğrudan hizmet amirine bağlı olan bir denetleyici kademesi sağlanmalıdır. Her bir Vardiya içerisinde, kullanılan araçların faaliyetini önceden belirlenen bir plan doğrultusunda yönlendirecek bir ekip şefi belirlenebilir. Yangınla mücadele istasyonunda bir kontrol odası veya iletişim merkezi mevcutsa, bu kolaylıkta görevlendirilmek üzere özel eğitimli personel sağlanmalıdır. Hizmetin eksiksiz olmasını sağlamak adına, izinli, rahatsızlanan veya eğitimde olan çalışanların neden olduğu eksiklikleri karşılamak için gereken sayıda personel tedarik edilmelidir.

17.4.2. Moral açısından, mümkün olan durumlarda, hizmet üyelerinin hak etme esasına göre terfi alabilecekleri bir kariyer yapısı oluşturulması önemlidir. Seçim işlemi belirli bir noktaya kadar, ekip üyelerinin 17.6 saylı alt maddede önerilen sürekli eğitim programı boyunca edindikleri teknik donanıma bağlıdır. Faaliyetler, eğitim ve diğer mesleki etkinlikler sırasında gösterilen liderlik vasıfları ve çabalar da belirleyici olur. Düzenli değerlendirme ve kariyer gelişimi için bir standart sağlamak açısından, hizmet amirine personel konularında deneyimli bir yönetim temsilcisinin yardımcı olduğu ve istenirse mülakatlarla desteklenen bir raporlama sistemi yönetim tarafından oluşturulmalıdır.

17.5. İŞLETME GEREKLİLİKLERİ

17.5.1. Kurtarma ve yangınla mücadele hizmetinin öncelikli görevi uçak kazaları ve uçakların karıştığı diğer kaza türleri olmalıdır. Müdahale edilmesi gereken acil durum tipleri, Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım I, Bölüm 12'de belirtilmiş olup, bu bölüm Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım 7 ile birlikte okunmalıdır.

Bu kaynaklarda ele alınan hususlar tam olarak anlaşıldığında, tüm acil durum müdahale tiplerinin etkili bir şekilde yürütülmesine katkıda bulunabilecek bütün kuruluşlarla istişare edilmesi gerektiği görülecektir. Bu ayrıntıların tamamı Bölüm 15'te açıklandığı gibi havalimanı acil durum planında belirtilmelidir. Geliştirilip ilgili kuruluşlara sunulan acil durum planının daima değerlendirme altında tutulması ve planın herhangi bir unsuru veya herhangi bir kuruluşun müdahale kabiliyeti değiştirildiğinde değişikliğe tabi olması gerektiği bilinmelidir.

17.5.2. Acil durum planı konseptinde, uçaklarla ilgili olan acil durumlar dışındaki durumlara da normal şartlarda yer verilmekte olup; binalarda, teknik donanımlarda veya diğer havalimanı tesislerinde meydana gelen yangınlara havalimanı kurtarma ve yangınla mücadele hizmetinin müdahale etme gerekliliği bu durumların en açık olanıdır. Bu gibi bir müdahale, hizmet personelinin etkili bir müdahale gerçekleştirmek için gereken eğitim ve donanıma sahip olması durumunda tamamen uygundur. Bir uçak acil durumunun bildirilmesi durumunda hizmetin bir operasyondan geri çekilebilmesini sağlayan faaliyet prosedürlerinin geliştirilmesi kaydıyla, profesyonel bilgilerin artırılması ve hizmet durumunun genişletilmesinde yapısal yangınla mücadele deneyimi belirgin avantaj sağlar.

17.5.3. Annex 14'te, genellikle havalimanının dışındaki zorlu ortamlarda meydana gelen uçak kazalarına etkili bir şekilde müdahale edebilmek için, uygun olan durumlarda, özelleşmiş bir kurtarma kabiliyeti sağlama gerekliliği belirtilmiştir. Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım 1'de bu gerekliliğin geçerli olduğu ortam şartları sınırları belirtilmiş ve havaalanının kurtarma ve yangınla mücadele hizmetinin olası kullanımı, toplam müdahalenin bir unsuru olarak tanımlanmıştır. Bu şartlarda, tüm havalimanı dışı kaza durumlarında olduğu gibi, yönetim gerçekleştirilecek müdahalenin şeklini belirtmeli, gerekli teçhizat ve eğitimi sağlamalı, müdahalenin sınırlandırılacağı mesafelerin sınırlarını belirtmeli ve faaliyetlerin etkili bir şekilde koordinasyonunu sağlayacak bir kuruluşlar arası komuta ilişkisi tesis etmelidir (bkz. Madde 15.4).

17.5.4. Kurtarma ve yangınla mücadele personelinin sahip oldukları eğitim ve teçhizat nedeniyle müdahale etmesi gereken bazı acil durum dışı görevler bulunmaktadır. Bu görevler, tavsiyelerde bulunmak amacıyla binaların incelenmesini ve yangın güvenliklerinin denetlenmesini içerir. Yangın söndürücülerin ve kurulu koruyucu sistemlerin kontrol ve bakımı da bu kapsamda uygun olabilir. Yangınları önleme ve temel yangınla mücadele farkındalığını artırmak amacıyla havalimanı personelinin eğitilmesini de içerebilen bu görevlerin yerine getirilmesi, hizmetin olası bir acil duruma müdahale etmeye durumda olmasını etkilememek şartıyla, havalimanına önemli bir katkıda bulunabilir. Bu alanda hizmet birimine atanacak programın kapsamına bağlı olarak, hizmet amiri acil durumlara yönelik mevcut kapsamın daraltılması gerekmeden, çoğu görevlendirme sisteminde ortaya çıkan yedek kapasiteyi kullanarak

uygun personeli bu görevlere atayabilir. Bazı çalışmalar, aracın telsiz donanımı kullanmak suretiyle uygun durumda kalan, araçlı bir ekip tarafından üstlenilebilir. Bununla birlikte, sorumluluğun çok büyük olduğu durumlarda ekibi desteklemek amacıyla özel bir yangın önleme elemanı ilave edilebilir. Bu gibi görevler kurtarma ve yangınla mücadele personeli tarafından üstlenildiğinde, yönetim tarafından bu personele sorumluluklarını yerine getirmelerini sağlayacak yetki verilmelidir. Yangınla mücadele yönetmeliklerinin ihlalinin açığa çıktığı hallerde, ilgili yönetim kısmına yönlendirilen bir raporlama sistemi aracılığıyla yönetim işlemi kolaylaştırılmalıdır.

17.5.5. Annex 14, kurtarma ve yangınla mücadele hizmetleri tarafından sağlanan koruma seviyesi ile ilgili bilgilerin bildirilmesini gerektirir ve bu gereklilik genellikle ilgili bilgiler Havacılık Bilgi Yayını (AIP) veya muadili bir yayına girilerek yerine getirilir. İlgili Annex ayrıca, sağlanan normal seviyede önemli değişiklikler oluşması durumunda, iniş veya kalkış yapan uçakların haberdar edilmesi amacıyla hava trafik hizmetinin söz konusu değişikliklere dair bilgilendirilmesini de gerektirir. Önemli değişikliklerin bildirimi genellikle mevcut olan koruma seviyesinin yeni bir kategori biçiminde ifade edilmesiyle sağlanır. Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım 1, Bölüm 17'de ilgili prosedür daha ayrıntılı olarak açıklanmıştır ve bilgilendirme işlemi genellikle değişikliğin gerçekleştirildiği anda kurtarma ve yangınla mücadele hizmetinden sorumlu olan görevli tarafından üstlenilir. Kapsam normal haline döndüğünde de benzer bir bilgilendirme gerekir. Yönetim bu prosedürün benimsenmesini sağlamalıdır ve ayrıca normal koruma seviyesinin en kısa sürede tekrar elde edilmesini sağlamak amacıyla gerekli işlemin koordine edilebilmesi için ilgili önemli değişikliğe dair aynı anda yönetim yapısı dahilindeki belirli bir görevliye de bilgilendirebilir.

17.5.6. Düşük görüş koşullarının müdahale kabiliyetinin azalmasına neden olması muhtemel olan durumlarda, rehberlik teçhizatı sağlanması veya hava trafik kontrolden yönlendirme alınması sorunu hafifletebilir. Bunun yanı sıra, özel bekleme pozisyonlarının kullanılması muhtemel müdahale mesafelerini azaltmaya yardımcı olabilir. Bu gibi zor şartların karşılanmasını sağlamak için geliştirilen usuller, düşük görüş şartlarında hareket etmekte olan araçların ve uçakların maruz kaldığı özel tehlike durumlarını da ele almalı ve bu tehlikeleri en düşük seviyeye indirecek iletişimleri içermelidir.

Araçların, araç performansını düşürebilecek veya ekip üyelerinin verimliliğini azaltabilecek durumlara uzun süreyle maruz kaldığı hallerde, bu etkilerin ortadan kaldırılmasına veya sınırlandırılmasına yönelik uygun önlemler alınmalıdır.

17.5.7. Emniyetle olumlu açıdan ilişkili olan ve sorumluluğu kurtarma ve yangınla mücadele personeline verilebilecek bazı görevler bulunmaktadır. Bu görevler, kuş tehlikesinin kontrolü, pist görsel menzil denetimleri, pist yüzey sürtünmesi ölçümleri ve uygun olan durumlarda kar temizleme işlemlerinin bazı unsurlarını içerir. Her durumda, belirli bir görevin özellikleri yeterli eğitimin sağlanmasını içermeli ve bir görevi üstlenen personelin kontrolünün kendi biriminin görevlilerine bağlı kalmasını ve öncelikli sorumluluğu olan uçak operasyonları için hizmetin faaliyet elverişliliğinin sürdürülmesini sağlamalıdır. Bu koruyucu unsurlarla birlikte havacılık emniyetine daha büyük ölçüde dahil olunması, yönetime ve hizmete avantajlar sağlar.

17.6. EĞİTİM

17.6.1. Kurtarma ve yangınla mücadele hizmetinin tüm üyelerinin profesyonel yeteneklerini geliştirmek için eğitim şarttır. Havaalanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım 1'de yer alan kılavuz bilgiler, Eğitim El Kitabı (Belge 7192- AN/857), Kısım E-2 – Havalimanı Yangınla Mücadele Hizmetleri Personeli başlığı altında verilen daha kapsamlı tavsiyelerle birlikte değerlendirmeye alınmalıdır. Önemli acil durumların sık meydana gelmemesi, kişisel motivasyonun ve takım çalışmasının geliştirilmesi açısından öncelikli kaynak olması itibariyle eğitimi daha da önemli kılar. Tüm eğitim oturumlarının kaydı tutulmalı ve yönetim tarafından eğitimin düzenli bir özeti istenmelidir.

17.6.2. Yönetim eğitimin kaçınılmaz masraflarını kabul etmeli ve eğitimin düzenli ve istekli olarak yürütülmesini sağlamalıdır. Yönetim takımı üyelerinin bazı etkinliklere doğrudan ilgi göstermesi eğitim programına büyük enerji katabilir. Eğitim alanının ve eğitim malzemelerinin sunumu için gerekli olan teçhizatın sağlanması programın kapsamını genişletir ve havacılık emniyet otoriteleri tarafından oluşturulan ilgili malzemelerin tanıtılmasına olanak tanır.

17.6.3. Merkezi ICAO eğitim okulları veya üye Ülkeler tarafından işletilen benzeri tesisler dahil olmak üzere, özelleştirilmiş eğitimlere katılmalarına imkan tanınarak, kurtarma ve yangınla mücadele hizmeti bünyesindeki eğitimcilerin profesyonel bilgi ve deneyimlerinin artırılabileceği gerçeği kabul edilmelidir. Çalışma olanakları mevcuttur ve sadece seçilen eğitim yayınında kullanılan dili anlama kabiliyeti gerekir. Daha geniş bir deneyim yelpazesini ve modern eğitim yöntemlerini keşfetmenin faydaları, yerel eğitim programlarına uzun süreli bir hareket katabilir.

17.6.4. Daha geniş bir açıdan, havalimanının acil durum planı bir eğitim şeklinde düzenli olarak test edilmelidir. Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım 7'de bir "havalimanı acil durum tatbikatı" olarak açıklanan bu gereklilik, iletişim, teçhizatın uygunluğu, hizmet birimleri arası ilişkiler ve acil durum planının genel verimliliği sorunlarını tanımlar. Gece saatlerinde kullanıma açık olan havaalanlarında, gece şartlarında dönüşümlü tatbikatlar gerçekleştirilmelidir. Havalimanı içinde ve dışında bulunan kuruluşların katılımıyla gerçekleştirilen tam ölçekli tatbikatlar için teklif havalimanı yönetiminden gelmelidir. Etkili bir ilişki elde edebilmek için, yönetim gerekli ön görüşmeleri yürütmeli ve son derece önemli olan uygulama sonrası analizi koordine etmelidir; bu analizden öğrenilen derslere göre acil durum planı revize edilebilir.

17.7. KURTARMA VE YANGINLA MÜCADELE HİZMETLERİNİ ETKİLEYEN HAVALİMANI KOLAYLIKLARI

17.7.1. İşletme gerekliliği ve inşaat çalışması hususları çeşitli maruzatlarla sağlanabilmekle birlikte, yangınla mücadele için su kaynaklarının ve acil durum erişim yolları ve geçitlerinin sağlanması yönetim kararlarını ve fon bulunmasını gerektirir. Havalimanı Hizmetleri El Kitabı, Kısım I'de bu konular hakkında ayrıntılı bilgi yer almaktadır.

17.7.2. Boru hatlı su kaynaklarının tedariki, çevre, mühendislik ve finansal hususlar birlikte değerlendirilerek belirlenmelidir. Su kaynaklarının bulunması olası bir uçak kazası durumunda büyük avantaj sağlar, ancak büyük bir yapı yangını veya yakıt depolama tesisi gibi teknik bir kolaylık söz konusu olduğunda çok daha önemli olacaktır. Bir sistem kapsamının sınırlandırılması gereken durumlarda, ana muslukların konumlandırılması, bu gibi bir ayrıcalıklı konuma göre belirlenmelidir. Ana muslukların bulunduğu durumlarda, kurtarma ve yangınla mücadele hizmetinin düzenli kontrol ve testler gerçekleştirmesi gerekir. Olası hasarlar, yönetimin onayı ile onarım önceliğine sahip olmalıdır.

17.7.3. Acil durum erişim yolları ve ilgili geçitler veya bariyerler düzenli olarak denetlenmelidir ve bildirilen hasarlara onarım önceliği verilmelidir.

BÖLÜM 18

GÜVENLİK

BÖLÜM 18

GÜVENLİK

18.1. GENEL

18.1.1. Havalimanlarında, umumi kullanıma açık olmayan havalimanı bölümlerine yetkisiz kişilerin girişine izin vermeyen bir güvenlik sistemi tesis edilmelidir. Yetkisiz kişinin yasayı ihlal etme niyeti olup olmaması önemli değildir; bir havalimanı ortamının emniyeti, yetkisiz kişilerin hava tarafı tesislerine erişimini önleyecek etkili önlemler alınmasını gerektirir.

18.1.2. Yetkisiz kişilerin yanlışlıkla veya kasıtlı olarak erişimlerini önlemek/caydırmak için, havalimanının hareket sahası bir parmaklıkla veya uygun bir bariyerle korunmalıdır (Annex 14, Bölüm 8). Söz konusu parmaklığın yüksekliği ve imal edileceği malzeme, görsel olmayan iniş yardımcılarının engellenmemesi gerektiği hesaba katılarak belirlenebilir.

18.1.3. Acil durum hizmetleri, bakım birimleri ve diğer yetkili personelin hareket sahasına erişimi için kapılar sağlanmalıdır. Söz konusu kapılar kullanılmadıklarında kilitli olmalıdır. Kilitli olmayan kapıların başında daima bir güvenlik elemanı bulunmalıdır.

18.1.4. Kişiler ve araçlar için kimlik tespitli geçiş sistemi tesis edilmelidir Geçiş izni bulunmayan kişilerin hareket sahasına girişi reddedilmelidir. Hareket sahasına yetkisiz kişilerin girmesinin yasak olduğuna dair uyarıda bulunmak için bir uyarı ve bildirim sisteminden faydalanılmalıdır.

18.2. SİVİL HAVACILIĞA YASADIŞI MÜDAHALE

18.2.1. Sivil havacılığa ve tesislerine yasa dışı müdahale eylemlerine karşı koruma sağlayan bir havalimanı güvenlik programı tesis edilmelidir. Bu programın özellikleri ve alınması gereken genel önlemler devlet politikası ile belirlenir. Sonrasında, bu program ve önlemlerde Devlet tarafından belirtilen şekilde, sivil havacılığa tehdit teşkil etme değerlendirmesi esas alınır. Gerekli programın uygulanması ve bakımına yönelik bilgi ve talimatlar, Sivil Havacılığın Yasadışı Müdahalelere Karşı Korunmasına Yönelik Güvenlik El Kitabı'nda (Belge 8973/2) verilmiştir.

BÖLÜM 19

ARAÇ KONTROLÜ

BÖLÜM 19

ARAÇ KONTROLÜ

19.1. MANEVRA SAHASINDA

19.1.1. Hava trafik kontrol sorumluluğu. Hava trafik kontrol, manevra sahasındaki araç hareketlerinin kontrolünden sorumludur. Söz konusu kontrolü sağlayabilmek için, manevra sahasında işleyen araçlarda uygun kanalda bir telsiz bulunmalı veya bu araçlar telsiz donanımlı bir aracın yakın nezaretinde olmalıdır.

19.1.2. Havalimanının sorumluluğu. Havalimanı işleticisi, manevra sahasındaki araçların kontrolü sorumluluğunu yerine getirmesinde hava trafik kontrol ile uyumlu olarak çalışmak için mümkün olan tüm adımların atılmasını sağlamaktan sorumludur. Özellikle, aşağıdakilerin sağlandığını teyit etmek için harekete geçilmelidir:

a) manevra sahasında bir araç geçiş sistemi sağlanması ve sadece yetkili araçlara geçiş izni verilmesi;

b) araçlarda telsiz donanımı bulunması ve donanımın daima kullanılabilir durumda olması;

c) sürücülerin aşağıdakiler hakkında eksiksiz bilgi sahibi olması:
   - gerekli telsiz usulleri;
   - ICAO alfabesi dahil olmak üzere, hava trafik kontrolde kullanılan terim ve ifadeler;
   - aktif pistlere yanlışlıkla girilmesini önlemeye yönelik işaretlere özel dikkat göstermek şartıyla, havalimanında bulunan görsel işaretlerin anlamları;
   - havalimanı coğrafyası;
   - araçlarla ve uçaklarla ilgili "yol kuralları" ve
   - radyo seyrüsefer kolaylıkları ile ilgili alanları ihlal etmekten kaçınma gerekliliği;

d) tüm araçların kabininde, manevra sahasının ve pist geçiş noktalarının sınırlarını belirten bir havalimanı planı bulunması;

e) özellikle hariç tutulmadıkça, araçlarda Annex 14, Bölüm 6'da belirtilen şekilde uygun mania işaretlemesinin ve ışıklandırmasının bulunması.

19.1.3. Havalimanı işleticisi manevra sahasındaki trafiğin kontrolü için gereken işaretlerin, ışıklandırmaların ve işaretlemelerin tedarik, montaj ve bakımından sorumludur.

19.2. APRON ALANLARINDA

19.2.1. Hava trafik kontrolün sorumluluğu. Normal şartlarda, hava trafik kontrolün apron alanlarındaki araç kontrolü ile ilgili herhangi bir sorumluluğu yoktur.

19.2.2. Havalimanının sorumluluğu. Havalimanı işleticisi, uçak/araç ve araç/araç karşılaşma riskini en düşük seviyeye indirmek ve yayaların emniyetini ve etkili bir trafik akışı sağlamak amacıyla apron alanındaki hareketli araç trafiğini düzenlemekten sorumludur. Kontrol işlemi aprona giriş izni olan araçları düzenlemek suretiyle ve sürücü talimatları aracılığıyla sağlanabilir.

19.2.3. Apron alanındaki tüm araçlarda bir hava tarafı veya apron geçiş izni işareti görülebilmeli ve araçlardan sorumlu kişiler tüm sürücüleri uygun şekilde bilgilendirmelidir. Araç kullanıcısı aracın iyi durumda olduğunu belirten bir onay belgesi sağlamadıkça, hava tarafı veya apron geçiş izni verilmez.

19.2.4. Araçlardan sorumlu kişi, ilgili sürücüyü aşağıdaki hususlarda uyarmalıdır:

a) hız sınırları – özel veya genel;

b) izin verilen güzergahlar;

c) uçak ve araç geçiş hakları ile ilgili kurallar ve

d) izin verilen park alanları.

19.2.5. Fiziksel kontroller. Sürücülerin emniyet önlemlerine riayet etmekte zorluk yaşamamalarını sağlamak için yeterli seviyede kontrol sağlanmalıdır. Bazı durumlarda, personel denetimli geçiş noktaları sağlamak gerekebilir. Diğer durumlarda ise trafik ışıkları, uyarı işaretleri veya kaplama işaretlemeleri ile sağlanan kontrol yeterlidir. Tüm ışıklandırma, işaret ve işaretlemelerin havalimanı lisans yetkilisi ve/veya havalimanı işleticisi tarafından belirtilen standartları karşıladığından emin olmak için dikkatli bir kontrol gerçekleştirilmelidir.

BÖLÜM 20

HAVALİMANI SINIRLARI DIŞINDAKİ İNSANLARI VE YAPILARI ETKİLEYEN OLAYLAR

BÖLÜM 20

HAVALİMANI SINIRLARI DIŞINDAKİ İNSANLARI VE YAPILARI ETKİLEYEN OLAYLAR

20.1. UÇAKTAN DÜŞEN BUZ PARÇALARI

20.1.1. Uçaklardan zaman zaman buz parçaları düşebilir. Bu olay genellikle uçuşun yaklaşma aşaması sırasında meydana gelir ve havalimanına oldukça uzak bir mesafede gerçekleşebilir.

20.1.2. Söz konusu olayların araştırılmasına ve taleplerin çözüme kavuşturulmasına yönelik ulusal prosedürler değişmekle birlikte, havalimanı işleticisi söz konusu olay ile ilgili bilgileri mümkün olduğunca iyi anlamaya çalışmalıdır:

a) düşme olayın tarihi, saati ve yeri;

b) olayı bildiren kişinin adı, adresi ve telefon numarası;

c) yaralı insan veya hayvan ve mal hasarı bilgileri;

d) ilgili saatteki ve yerdeki hava durumu bilgileri ve

e) ilgili saatteki ve yerdeki uçak hareketleri.

20.1.3. Mümkünse, buz örnekleri bir dondurucuda muhafaza edilmeli ve olası hasarın ilk fırsatta fotoğrafı çekilmelidir.

20.2. UÇUŞ SIRASINDA UÇAKTAN DÜŞEN NESNELER

20.2.1. Uçuşun herhangi bir aşamasında uçaktan yapı parçaları kopabilir ve bu durum yerdeki bir kişi tarafından bildirilebilir.

20.2.2. Bu gibi bir olaya dair bilgilendirilen havalimanı işleticisi aşağıdaki bilgileri mümkün olduğunca iyi anlamaya çalışmalıdır:

a) olayın tarihi, saati ve yeri;

b) olayı bildiren kişinin adı, adresi ve telefon numarası;

c) yaralı insan veya hayvan ve mal hasarı bilgileri;

d) ilgili nesnenin tanımı ve

e) alandaki uçak hareketlerinin ayrıntıları.

20.2.3. Mümkün olan durumlarda, olası hasarın fotoğrafı çekilmeli ve nesnenin belirgin göründüğü (uçak içi emniyetinin etkilendiği) hallerde, durumun önemi itibariyle bir mühendise danışılmalı ve uçak işleticisini ilk fırsatta bilgilendirmek için gereken adımlar atılmalıdır.

20.3. ACİL DURUMDA YAKIT BOŞALTMA

20.3.1. Uçaklar olası acil durumlarda kasıtlı olarak yakıt boşaltabilir veya daha sık olarak, (genellikle kalkış sırasında) farkında olunmayan yakıt boşaltımları da meydana gelebilir.

20.3.2. Bu konuda şikayetler alınması halinde, uçak işleticisi aşağıdaki bilgileri edinmelidir:

a) olayın tarihi, saati ve yeri;

b) olayı bildiren kişinin adı, adresi ve telefon numarası;

c) olayın insan, hayvan ve yapılar üzerindeki olası zararlı etkilerinin ayrıntıları;

d) ilgili saatteki ve yerdeki uçak hareketleri.

20.4. KANAT UCU GİRDAPLARI

20.4.1. Uçuşun doğal bir işlevi olarak, uçağın kanat uçlarından girdaplar yayılır. Hafif rüzgar şartlarında ve özellikle iniş yaklaşmasının son aşmasında olan büyük uçaklar söz konusu olduğunda bu girdaplar yere kadar ulaşabilir ve çatılara zarar verebilir.

20.4.2. Bu gibi olayların araştırılmasına ve taleplerin çözüme kavuşturulmasına yönelik ulusal prosedürler değişmekle birlikte, havalimanı işleticisi aşağıdaki bilgileri kaydetmelidir:

a) olayın tarihi, saati ve yeri;

b) yaralanma bilgileri ve mal hasarının genel tanımı;

c) ilgili saatteki hava durumu bilgileri ve

d) ilgili saatteki uçak hareketleri.

20.4.3. Mümkünse, herhangi bir onarım işlemine başlamadan önce hasarın fotoğrafları edinilmelidir.

BÖLÜM 21

HAVA GÖSTERİLERİNDE EMNİYET

BÖLÜM 21

HAVA GÖSTERİLERİNDE EMNİYET

21.1. İLK ORGANİZASYON

21.1.1. Belirli bir hava alanında bir hava gösterisi düzenleme teklifi, önerilen gösteri tarihinden tercihen 12 ay önce ve her halükarda en az 6 ay önce, ilk olarak havalimanı müdürüne yönlendirilmelidir. Bu gibi bir gösteriyi kabul edip etmemek müdürün kararıdır, ancak, bir karara varmadan önce hava trafik kontrole danışılmalıdır.

21.1.2. Rutin havalimanı operasyonlarındaki rahatsızlığın en düşük seviyede olmasına öncelik verilmeli, bununla birlikte, havalimanı civarında yaşayan kişilere rahatsızlık vermemeye de dikkat edilmelidir.

21.1.3. Emniyet, daima ve her bakımdan en önemli husustur. Genel emniyet seviyesini herhangi bir şekilde olumsuz etkileyebilecek hiçbir faaliyete müsaade edilmemelidir.

21.2. ORGANİZASYON SORUMLULUĞU

21.2.1. Hava gösterisinde sorumluluğu olan ana yetkililerin sorumlulukları aşağıdaki gibi özetlenir:

Havalimanı sahibi:

a) normal faaliyetlerin emniyeti;

b) normal uçak operasyonlarının sürdürülmesi;

c) yolculara ve hava yolu işleticilerine rahatsızlık vermekten kaçınılması;

d) emniyet hizmetlerinin sağlanması;

e) gösteri uçaklarının park düzenlemeleri;

f) seyirci alanlarının yerleşimi;

g) işletme müdürünün ve kıdemli yangınla mücadele memurunun pilot brifingine katılımı;

h) gösteri uçaklarının katılım onayı;

i) iniş ücretlerinin toplanması ve iadelerin gereken şekilde düzenlenmesi ve

j) öngörülebilen tüm olasılıklar için yeterli sigorta teminatı düzenlemesinin sağlanması.

Ulusal sivil havacılık otoritesi

a) Sınıf II NOTAM işleminin başlatılması;

b) Ulusal Mevzuatın gerekliliklerinden muaf tutulması gereken durumların belirtilmesi;

c) gerektiği durumlarda havalimanı lisans değişiklikleri;

d) hava trafik kontrol hizmetlerinin ve uçuş gösterisi kontrolünün sağlanması;

e) Gösteri uçaklarının yer hareket kontrolü;

f) uçuş gösterisine katılan pilotlara özel brifing verilmesi ve

g) gösteri düzenleyicisine asgari meteorolojik uçuş şartları ve teknik hava trafik sorunlarına yönelik bilgi sağlanması.

Gösteri düzenleyicisi

a) tüm gösteri düzenlemelerinin koordinasyonu;

b) polis, yerel yetkililer, toplu taşıma firmaları ve trafik organizasyonları ile iletişimlerin sağlanması;

c) bariyerlerin ve protokol görevlilerinin sağlanması dahil olmak üzere, seyircilerin emniyeti;

d) tüm seyirci hizmetlerinin sağlanması (örneğin araç park, yiyecek-içecek, tuvalet, ilk yardım);

e) hareketsiz park halindeki uçakların güvenliği;

f) gösteri uçaklarının yakıt ikmali;

g) gereken şekilde havalimanı sahibine danışılarak, öngörülebilen tüm olasılıkları kapsayan bir sigorta teminatı;

h) uygulama oturumlarının halka bildirilmesi ve

i) gösteri uçuşu park yerlerinin emniyeti.

21.3. HAVALİMANI İŞLETİCİSİNİN SORUMLULUĞU

21.3.1. Öncelikli sorumluluğu, doğal olarak, havalimanındaki normal faaliyetlerin hava yolu işleticilerine ve yolculara olabildiğince az rahatsızlık verilerek yürütülmesini sağlamak olmalıdır.

21.3.2. Bir hava gösterisinin diğer faaliyetleri etkilemeden yapılmasını sağlamak için birtakım program değişikliklerinin yapılması neredeyse kaçınılmazdır. Önerilen hava gösterisi zamanlaması ve yeniden programlama işleminin kapsamı, hava trafik kontrol ve hava yolları ile gösterinin çok öncesinde kararlaştırılmalıdır.

21.3.3. Yolcuların maruz kaldığı rahatsızlıklar genellikle uçuş sürelerinin yeniden programlanmasından ziyade, hava gösterisine katılan seyirci sayısının fazla olmasından kaynaklanır. Bu nedenle, genellikle hareketsiz uçak park yeri, korunumlu seyirci alanı ve gösteri araç park yerinin havalimanı terminal alanının oldukça uzağına ve tercihen farklı bir erişim yolu ile konumlandırılması tercih edilir.

21.3.4. Biri hareketsiz uçaklar, diğeri gösteri uçakları için olmak üzere iki uçak park yeri sağlanması gerekebilir. Bu park yerleri havalimanının ayrı bir bölümünde yer almalıdır Her iki park yeri için belirlenen alanın da yeterli büyüklükte olmasını sağlamak için özen gösterilmelidir.

21.3.5. Park yeri yüzeyi, normal şartlarda sivil havaalanlarını kullanmayan askeri uçaklar tarafından uygulanan yüke dayanıklılık gösterecek özellikte olmalıdır.

21.3.6. Belirlenen park alanı, gösteri uçaklarının normal ticari uçak hareketleri ile karışmamasını sağlamalıdır.

21.3.7. Gösteri uçaklarının güvenle yakıt ikmali yapmalarını ve her bir uçağın park yerine giriş-çıkış taksi hareketlerini diğer uçaklar tarafından engellenmeden gerçekleştirmesini sağlamak için yeterli açıklık mesafeleri sağlanmalıdır.

21.3.8. Seyirci alanları, havalimanının ana terminal alanının oldukça uzağına ve gösteri park alanının mümkün olduğunca yakınına konumlandırılmalıdır.

21.3.9. Hava gösterisi başlatılmadan önce, seyirciler gösteri uçaklarının kullandığı park alanından uzaklaştırılmalıdır.

21.3.10. Araç park yerleri ve seyirci alanları, pist şeridi veya yaklaşma alanlarının sınırları içerisinde olmamalıdır.

21.3.11. Seyirciler pistin bir tarafında toplanmalı, böylece diğer tarafta uçaklar için manevra serbestliği sağlanmalıdır.

21.4. EMNİYET HİZMETLERİ

21.4.1. Havalimanı yangınla mücadele hizmetleri, havalimanı sınırları dahilinde meydana gelen olası uçak kazalarına mevcut tüm donanımlarıyla müdahale etmelidir. Havalimanı sınırlarının dışında meydana gelen ve havalimanı dışı müdahale alanları için kullanılan haritanın sınırları dahilinde olduğu düşünülen uçak kazalarına müdahale düşük seviyede olacaktır (bkz. 15.4)

21.5. KAZALAR

21.5.1. Olası kaza durumlarında izlenmesi gereken usuller Bölüm 13'te belirtilenlerle aynıdır.

21.6. GÖSTERİ SONRASI GÖREVLER

21.6.1. Gösterinin tamamlanmasının hemen ardından, pist yüzeyi ve ışıklandırma direklerinde hasar olup olmadığı denetlenmeli ve yaklaşma ışıklandırma direkleri ilk fırsatta kontrol edilmelidir.

21.6.2. Gösteri park alan(lar)ı da aynı hasarlar bakımından denetlenmeli ve iyice temizlenmelidir. Çöplerin temizlenmesine özel dikkat gösterilmelidir.

21.6.3. Hava tarafını ihlal eden seyirci alanları kaldırılmalı ve gösteri düzenleyicilerin sorumluluğu olmasına rağmen, alan kontrol edilerek eski haline getirildiğinden ve tüm çöplerin temizlendiğinden emin olunmalıdır.

BÖLÜM 22

HAVAALANI VERİLERİNİN TEMİNİ

BÖLÜM 22

HAVAALANI VERİLERİNİN TEMİNİ

22.1. GENEL

22.1.1. Uçakların havaalanlarında emniyetli ve etkili şekilde faaliyet göstermeleri ile ilgili olan tüm havaalanı işletme verileri her Devletin ilgili Havacılık Bilgi Yayınında (AIP) yayımlanmalıdır. Bu verilerin kapsamı, havaalanının kalıcı tanımlayıcı materyalinden, kısa süreli ve geçici verilerine kadar uzanmaktadır.

22.1.2. Havaalanı verilerini sağlama sorumluluğu Havaalanı Operasyon Yetkilisine aittir. Bazı Devletlerde bu veriler Hava Trafik Kontrol Hizmetlerine dair verileri ve havaalanının temel tanımlayıcı verilerini de içerebilir.

22.2. BİLGİ TÜRLERİ

22.2.1. Veriler aşağıdaki üç ana gruba ayrılır:

22.2.1.1. Kalıcı veriler. Bu veriler, havaalanının nadiren değişen temel tanımlayıcı maddesinden oluşur. Bu kategoriye giren veriler, havaalanı referans noktaları, pist mukavemeti, pist ebatları ve yerleşimi, yükseklik değerleri ve kalıcı manialarını içerir. Bu kategorideki verilerin büyük bölümü Annex 14, Bölüm 2'de açıklanmıştır.

22.2.1.2. Değişken veriler. Bu kategorideki veriler yarı kalıcı özellikte olmakla birlikte değişikliğe tabidir ve söz konusu değişikliklerin gecikmeden bildirilmesine yönelik bir şart oluşturulmalıdır. Bu kategoriye giren veriler, bildirilen pist mesafeleri, manialar, çalışma saatleri, görsel yardımcılar ve kurtarma, yangınla mücadele ve enkaz altından çıkarma vb. hizmetler gibi öğeleri içerir. Bu kategorideki verilerin yılda bir defadan daha sık değişip değişmeyeceği şüphelidir.

22.2.1.3. Geçici veriler. Bu kategorideki veriler kısa vadede değişikliklere tabidir. Bu veriler, geçici pist veya taksi yolu kapatmaları gibi sınırlamaları ve uyarılar, geçici manialarını, pist yüzey durumu raporlarını, sistem arızalarını ve kuş tehlikelerini içerir.

22.3. USULLER

22.3.1. Havaalanı Otoritesi tüm verilerin ilgili Havacılık Bilgi Yayınlarında yayımlanmasını ve vaktinde değiştirilmek suretiyle güncel tutulmasını sağlamalıdır.

22.3.2. Değişikliklerin yayımlanmasına yönelik tadil sürecinin aşırı yavaş ilerlemesi halinde, ilgili bilgileri yayınlamak için Sınıf II NOTAM kullanılmalıdır.

22.3.3. Değişken veya geçici veri kategorilerinde görülen kısa vadeli değişiklikler, Sınıf I NOTAM kullanılarak derhal yayınlanmalıdır.

22.3.4. Söz konusu değişiklikler oluştuğunda, uçuş ekibini uygun olan durumlarda telsiz yoluyla bilgilendirmek üzere Havaalanı Hava Trafik Kontrol Birimi bu değişikliklerden derhal haberdar edilmelidir.

22.3.5. Yeni verilerin veya mevcut verilerdeki değişikliklerin ilgili Devletin Havacılık Bilgi Hizmetine Annex 15'te belirtildiği gibi aktarılması için prosedürler oluşturulmalıdır.

22.3.6. Annex 4'te açıklanan çizelgelerin doğruluğunu etkileyebilecek olası değişiklikler, söz konusu çizelgelerin yayımlanmasından sorumlu olan Yetkiliye iletilmelidir.

22.4. DEĞİŞİKLİKLERİ BİLDİRME SORUMLULUĞU

22.4.1. Her havaalanı, değişken verilerdeki değişikliklerin gecikmeden bildirilmesi ve olası geçici verilerin belirtilen havaalanı çalışma saatleri dahilinde derhal duyurulması için bir sistem tesis etmelidir.

22.4.2. Gece saatlerinde hizmete kapalı olan havaalanları, kapalı oldukları saatlerde ortaya çıkabilecek durumları ve pistlerdeki kar gibi, havaalanı kullanıma açıldığı anda son derece önemli olabilecek durumların duyurulması için bir sistem tesis etmelidir.

22.4.3. Havaalanı verilerinin ve olası değişikliklerin sağlanmasından genellikle havaalanı işletmeden sorumlu müdür olmak üzere, kıdemli bir havaalanı yetkilisi sorumlu tutulmalıdır.

SİVİL HAVACILIK
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

www.shgm.gov.tr

Yayın No: HAD/T-15

ISBN 978-975-493-080-1

9 789754 930801