

**TÜRK HAVA SAHASI VE ULUSLARARASI ANLAŞMALAR GEREĞİNCE ÜLKEMİZİN
HAVA TRAFİK HİZMETLERİ SAĞLAMA SORUMLULUĞU OLAN HAVA SAHASINDA
HAVA KURALLARININ UYGULANMASINA İLİŞKİN USUL VE ESASLAR TALİMATI
(SHT-HK)**

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Dayanak, Tanımlar

Amaç

MADDE 1- (1) Bu Talimatın amacı, Türk hava sahası ve uluslararası anlaşmalar gereğince Ülkemizin hava trafik hizmetleri sağlama sorumluluğu olan hava sahasında Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı tarafından yayımlanan hava kurallarının uygulanmasına ilişkin usul ve esasların belirlenmesidir.

Kapsam

MADDE 2- (1) Bu Talimat, Genel Müdürlüğü, hava seyrüsefer hizmet sağlayıcılarını, hava trafik kontrol ve havacılık bilgi yönetimi personelinin, Türk hava sahası ve uluslararası anlaşmalar gereğince Ülkemizin hava trafik hizmetleri sağlama sorumluluğu olan hava sahasında uçuş düzenleyen devlet hava aracı haricindeki tüm hava araçlarını, havayollarını, hava taksi işletmelerini, genel havacılık, amatör ve sportif havacılık yapan gerçek ve tüzel kişileri ve pilotları kapsar.

Dayanak

MADDE 3- (1) Bu Talimat, 5/6/1945 tarihli ve 4749 sayılı Şikago'da 7/12/1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması ve Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve Bunların Eklerinin Onanması Hakkında Kanun ile Kabul edilen Şikago Sözleşmesinin Ek-2'sine, 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununa ve 15/07/2018 tarihli ve 30479 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 4 sayılı Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 441 inci maddesinin 1 inci fıkrasının (ç) bendine maddesine dayanılarak hazırlanmıştır.

Tanımlar ve kısaltmalar

MADDE 4- (1) Bu Talimatta geçen;

- a) ACAS: Havada çarpışmayı önleyici sistemi,
- b) ACC: Saha kontrol merkezini,
- c) ADS: Otomatik bağımlı gözetimi,
- ç) ADS-B: Otomatik bağımlı gözetim - yayın,
- d) ADS-C: Otomatik bağımlı gözetim - sözleşme,
- e) AIM: Havacılık bilgi yönetimini,
- f) AIP: Havacılık bilgi yayını,
- g) Akrobatik uçuşlar: Bir hava aracının genel durumunda istenilerek yapılan manevralarla meydana getirilen ani değişiklik, normal dışı bir durum veya hızındaki anormal değişikliklerle yapılan uçuşu,
- ğ) Aletli yaklaşma operasyonları: Aletli yaklaşma usulüne dayanan seyrüsefer yardımcı cihazları kullanılarak yapılan yaklaşma ve iniş. Aletli yaklaşma operasyonlarının uygulanmasının iki yöntemi vardır:
 - 1) Sadece yanal seyrüsefer yardımının kullanıldığı iki boyutlu (2B) aletli yaklaşma operasyonu,
 - 2) Hem yanal hem dikey seyrüsefer yardımının kullanıldığı üç boyutlu (3B) aletli yaklaşma operasyonu.

Not- Yatay ve dikey seyrüsefer yardımı, şunlar tarafından sağlanmaktadır:

- 1) Yer tabanlı radyo seyrüsefer yardımcı cihazları;
- 2) Yer tabanlı, uzay tabanlı, kendi kendine yeterli seyrüsefer yardımcı cihazlarından veya bunların birleşiminden elde edilen, bilgisayarda üretilmiş seyrüsefer verileri.
- h) Aletli iniş sistemi: Yaklaşma işlemi boyunca pilota dikey ve yatay rehberlik yapan ve elektronik cihazlardan oluşan hassas aletli yaklaşma sistemini,
 - 1) Aletli meteorolojik şartlar: Görüş, bulutlardan uzaklık ve bulut tavanı olarak ifade edilen meteorolojik şartların, görerek meteorolojik şartlar için belirlenen minimumların altında olması, Not- Görerek meteorolojik şartlar için belirlenen minimumlar 35 inci ve 36 ncı Maddelerde yer almaktadır.
 - i) Aletli uçuş kuralları: Aletli meteorolojik şartlar altında uçuşun idaresini sağlayan kurallar bölümü,
 - j) Aletli yaklaşma usulü: İlk yaklaşma fiksinden veya (uygulanabildiği yerlerde) tanımlanmış geliş yolunun başından inişin tamamlanabileceği bir noktaya kadar ve sonrasında, eğer iniş tamamlanmamışsa, bekleme kriterlerinin ya da yol mânia korunma kriterlerinin karşılandığı bir noktaya kadar mânialardan korunma sağlayan, uçuş aletlerinin yardımıyla yapılan daha önceden belirlenmiş bir dizi manevralar serisi. Aletli yaklaşma usulleri şu şekilde sınıflandırılır:

- 1) Hassas olmayan yaklaşma usulü: 2D aletli yaklaşma operasyonları tip A için tasarlanmış olan aletli yaklaşma usulü.

Not- Hassas olmayan yaklaşma usulleri CDFA tekniği kullanılarak uygulanabilir. Mevcut donanımla hesaplanan tavsiyeli VNAV destekli CDFA teknikleri 3D aletli yaklaşma operasyonları olarak kabul edilir. Gerekli alçalma varyosunun elle hesaplandığı CDFA teknikleri 2D aletli yaklaşma operasyonları olarak kabul edilir. CDFA hakkında daha fazla bilgi için bakınız PANS-OPS (Doküman 8168) Cilt I, Kısım II, Bölüm 5.

- 2) Dikey yardımcı yaklaşma usulü: 3D aletli yaklaşma operasyonları tip A için tasarlanmış performans tabanlı navigasyon aletli yaklaşma usulü.
- 3) Hassas yaklaşma usulü: 3D aletli yaklaşma operasyonları tip A veya tip B için tasarlanmış seyrüsefer sistemlerine dayanan aletli yaklaşma usulü.

Not- Aletli yaklaşma operasyonları türleri için Annex 6'ya bakınız

k) Amatör havacılık: Amatör havacıardan oluşan gerçek veya tüzel kişilerin, ticari ve mali kazanç ile üçüncü kişilere ticari sayılabilecek hizmet verme maksadı olmaksızın, tescil sertifikasında kullanım amacı amatör havacılık olarak ifade edilen, tarihî ve silahlı kuvvetlerin hizmetinde bulunmuş hava araçlarıdâhil olmak üzere, azami kalkış ağırlığı 2.000 kg ve altında olan, kompleks olmayan ve sadece kişisel ve amatör amaçlı kullanılan hava araçları veya amatör yapım hava araçları ile yürüttüğü havacılık faaliyetlerini,

- l) ANSP: Hava seyrüsefer hizmet sağlayıcısını,
- m) APP: Yaklaşma kontrolünü,
- n) Apron: Bir kara havaalanı üzerinde, hava araçlarının yolcu, posta veya kargo yükleme veya boşaltma, yakıt ikmali, park etme veya bakım amaçlı barınacakları belirli bir alanı,
- o) Arazi (Terrain): Mânialar hariç, dağlar, tepeler, sırtlar, vadiler, su kütleleri, kalıcı buz ve karlar gibi doğal olarak meydana gelmiş yeryüzü şekillerini,
- ö) ATC: Hava trafik kontrolünü,
- p) ATC ünitesi: Hava trafik kontrol ünitesini,
- r) ATCO: Hava trafik kontrolörünü,
- s) ATD: Gerçek kalkış zamanını,
- ş) ATS: Hava trafik hizmetlerini,
- t) ATS rotası: Hava trafik hizmeti rotasını,
- u) ATSEP: Hava trafik emniyeti elektronik personelini,
- ü) Basınç irtifası: Standart atmosferdeki basıncın karşılığı olan ve irtifa olarak belirtilen

atmosfer basıncını,

v) Bulut tavanı: 6000 metrenin (20.000 feet) altında olan ve gökyüzünün yarısından fazlasını kapsayan bulutların en alt kısmının suya ve yere olan dikey mesafesini,

y) Cari uçuş planı: Sonradan verilen müsaadelerin beraberinde getirdiği, varsa, değişiklikleri de içeren geçerli uçuş planını,

z) CDFA: Sürekli iniş son yaklaşmayı,

aa) CPDLC: Kontrolör pilot veri hattı haberleşmesini,

bb) CTA: Kontrol sahasını,

cc) CTR: Kontrol bölgesini,

çç) Değiştirme noktası: Çok yüksek frekanslı ve her yöne yayın yapan seyrüsefer yardımcı cihazları referans alınarak tanımlanmış bir ATS rotasında seyreden bir hava aracının, arkasında kalan seyrüsefer yardımcısının kapsama alanından çıkıp, üzerine doğru uçtuğu seyrüsefer yardımcısı cihazının kapsama alanına geçmesi beklenen noktayı

dd) Doldurulmuş uçuş planı: Pilot veya belirlenmiş temsilcisi tarafından bir ATS ünitesine sunulmak üzere doldurulan, müteakip değişiklikleri içermeyen uçuş planını,

ee) EAT: Muhtemel yaklaşma zamanını,

ff) EET: Tahmini geçen süreyi,

gg) Ek 10-Cilt II: ICAO tarafından yayımlanmış olan haberleşme usulleri ile ilgili Annex 10 mevzuatının 2'inci cildini,

ğğ) Emniyet hassasiyeti içeren görevlere sahip personel: Görevlerini ve sorumluluklarını yerine getirirken hata yapmaları durumunda havacılık güvenliğini tehlikeye atabilecek olan, uçuş ekibinin yanı sıra hava trafik kontrolörlerini ve uçak bakım personelini,

hh) EOBT: Tahmini takoz çekme zamanını,

ıı) ETA: Tahmini varış zamanını,

ii) FIR: Uçuş bilgi bölgesini,

jj) FIS: Uçuş bilgi hizmetini,

kk) FL: Uçuş seviyesini,

ll) FPL: Uçuş planını,

mm) Geçiş irtifası: Bu irtifada veya altında hava aracının dikey pozisyonunun irtifalara göre kontrol edildiği irtifayı,

nn) Genel havacılık faaliyetleri: Ticari hava taşımacılığı dışında kalan B1, B2, B3, B4 ve B5 faaliyetlerini,

oo) Genel Müdürlük: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü,

öö) Gerçek kalkış zamanı: Bir uçağın tekerleklerinin pist üzerinden tamamen ayrılarak uçağın kesin olarak kalkış yaptığı anı,

pp) Görerek meteorolojik şartlar: Görüş, bulutlardan uzaklık ve bulut tavanı olarak ifade edilen meteorolojik şartların 35 inci ve 36 ncı Maddelerde yer alan minimumlara eşit veya minimumların üzerinde olduğu durumu,

rr) Görerek uçuş kuralları: Görerek uçuş kurallarını,

ss) Hareket sahası: Bir havaalanında hava araçlarının iniş, kalkış ve yer hareketlerini yaptıkları, manevra sahası ve apron(lar)dan oluşan sahaları,

şş) Hassas aletli yaklaşma usulü: Operasyon kategorisine göre belirlenen minimum değerleri ile hassas istikamet ve süzülüş bilgilerini kullanma olanağı veren bir aletli yaklaşma usulünü,

tt) Hassas olmayan aletli yaklaşma usulü: Yatay yol gösterme/yardım imkânı verip dikey yol gösterme/yardım imkânı vermeyen aletli yaklaşma usulünü,

uu) Hava aracı: Atmosferde, havanın yeryüzüne olan tepkisinin haricindeki tepkilerden destek alabilen her türlü makineyi,

üü) Hava seyrüsefer hizmet sağlayıcı: Hava seyrüsefer hizmeti sağlamaktan sorumlu kurum veya kuruluşu,

vv) Hava trafiği: Bir havaalanının manevra sahasında hareket eden hava araçları ile uçuştaki hava araçlarının tamamını,

yy) Hava trafik hizmeti rotası: Standart geliş ve kalkış rotaları, hava yolu, tavsiyeli rota, kontrollü veya kontrolsüz rotalar da dâhil olmak üzere hava trafik hizmetlerinin sağlanabilmesi için gerekli olan trafik akışının düzenlenebilmesi amacıyla tasarlanmış rotaları,.

zz) Hava trafik hizmeti: Yerine göre uçuş bilgi hizmeti, ikaz hizmeti, hava trafik tavsiye hizmeti ve saha kontrol hizmeti, yaklaşma kontrol hizmeti veya meydan kontrol hizmetinden oluşan hava trafik kontrol hizmeti için kullanılan genel bir terimi,

aaa) Hava trafik hizmetleri hava sahaları: İçerisinde belirli tipteki uçuşların gerçekleştirilebildiği, hava trafik hizmetlerinin ve operasyonel kuralların belirlenmiş olduğu, alfabetik sıraya göre düzenlenmiş, boyutları tanımlanmış hava sahalarını,

bbb) Hava trafik hizmetleri rapor ofisi: Hava trafik hizmetleri ile ilgili raporların alındığı üniteyi ve kalkış öncesi sunulan uçuş planlarının kabul edilmesi amacıyla tesis edilen havacılık bilgi hizmeti ünitesini,

ccc) Hava trafik hizmetleri ünitesi: Yerine göre hava trafik kontrol ünitesi, uçuş bilgi merkezi ve hava trafik hizmetleri rapor ofisi anlamına gelen genel bir terimi,

ççç) Hava trafik kontrol hizmeti: Hava araçları ile hava araçları arasında, manevra sahasında hava araçları ile mâniolar arasında çarpışmaları önlemek, hızlı ve düzenli bir trafik akışı sağlayarak muhafaza etmek amacıyla sağlanan hizmeti,

ddd) Hava trafik kontrol müsaadesi: Bir hava aracının belirlenen şartlar altında uçuşunu gerçekleştirmesi için ATC ünitesince verilen yetkiyi,

Not 1- Kolaylık olması açısından, “hava trafik kontrol müsaadesi” terimi, uygun bağlamlarda kullanıldığında sıklıkla “müsaade” şeklinde kısaltılır.

Not 2- Kısaltılmış “müsaade” terimi, hava trafik kontrol müsaadesinin ilgili olduğu belli uçuş kısımlarını belirtmek için “taksi”, “kalkış”, “saha”, “yaklaşma” veya “iniş” ön eklerini alabilir

eee) Hava trafik kontrol ünitesi: Yerine göre saha kontrol merkezi, yaklaşma kontrol ünitesi ve meydan kontrol kulesi için kullanılan genel terimi,

fff) Hava trafik kontrolörü: Hava trafik kontrolör lisansına haiz ve bu lisansa hizmet sağlayıcı kuruluş tarafından işlenmiş derece veya derecelerin verdiği yetkiler dâhilinde doğrudan hava trafik kontrol hizmeti veren kişiyi,

ggg) Hava trafik tavsiye hizmeti: Tavsiyeli rota ve sahalarda uçuş yapan IFR hava araçları arasında mümkün olduğunca ayırmayı sağlamak üzere verilen hizmeti,

ğğğ) Hava yer kontrol radyo istasyonu: Belirlenmiş bir alanda bir hava aracının operasyonu ve kontrolüne ait haberleşmenin gerçekleştirilmesi için tesis edilmiş havacılık haberleşme istasyonunu,

hhh) Hava yolu: Koridor şeklinde oluşturulmuş kontrollü sahayı veya bu sahanın bir bölümünü,

ııı) Havaalanı: Herhangi bir bina, tesisat ve teçhizat dâhil olmak üzere, tamamen veya kısmen hava araçlarının gelişi, kalkışı ve yüzey hareketi için kullanılması öngörülen, karada veya suda belirlenmiş bir alanı,

iii) Havacılık bilgi hizmetleri ünitesi: Kalkış öncesi sunulan uçuş planlarının kabul edilmesi ve uçuş öncesi bilgi bülteni temin edilmesi amacıyla tesis edilen üniteyi,

jjj) Havacılık bilgi yayını: Bir devlet ya da onun yetkilendirdiği kuruluş tarafından yayımlanan ve hava seyrüseferine temel teşkil eden kalıcı karakterdeki havacılık bilgilerini içeren yayını,

kkk) Havacılık bilgi yönetimi: Kalite teminatı sağlanmış dijital havacılık verisinin değişimi ve sağlanması yoluyla havacılık bilgisinin tüm taraflarla iş birliği içerisinde dinamik ve entegre yönetimini,

lll) Havacılık bilgi yönetimi personeli: Havacılık bilgi yönetimi ofislerinde Havacılık Bilgi Yönetimi Şefi, Havacılık Bilgi Yönetimi Uzmanı veya Asistan Havacılık Bilgi Yönetimi Uzmanı olarak hizmet veren personeli,

mmm) Havacılık istasyonu (Aeronautical station): Havacılık mobil hizmetinde bir yer istasyonu. Belirli durumlarda havacılık istasyonu, örneğin bir gemide veya denizdeki bir platformda bulunabilir.

nnn) Havada çarpışmayı önleyici sistem: SSR yer sistemlerinden bağımsız faaliyet gösteren transponder sinyallerini esas alarak çalışan ve muhtemel çarpışma tehlikesi bulunan SSR transponder donanımlı diğer hava araçları hakkında pilota bildirim sağlayan bir hava aracı sistemi,

ooo) IAP: Aletli yaklaşma prosedürünü,

ööö) IAS: Gösterge hava süratini,

ppp) ICAO: Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatını,

rrr) IFR: Aletli uçuş kurallarını,

sss) IFR Uçuş: Aletli uçuş kurallarına göre icra edilen uçuşu,

şşş) ILS: Aletli iniş sistemini,

ttt) IMC: Aletli meteorolojik şartları,

uuu) İkaz hizmeti: Arama ve kurtarmaya ihtiyaç duyan hava araçları ile ilgili bilgileri bu işlemi gerçekleştirecek kuruluşlara iletmek ve bu kuruluşlara gerektiğinde yardımcı olmak amacıyla sağlanan hizmeti,

üüü) İlgili hava trafik hizmetleri otoritesi: Genel Müdürlük tarafından tayin edilen ve ilgili hava sahasında hava trafik hizmetlerini sunmaktan sorumlu olan otoriteyi,

vvv) İlgili otorite:

Açık denizler üzerindeki uçuş ile ilgili olarak: Genel Müdürlük,

Açık denizler haricindeki uçuş ile ilgili olarak: Genel Müdürlük,

yyy) İniş alanı: Hareket sahasının hava araçlarının iniş ve kalkışları için ayrılmış bölümünü,

zzz) İnsansız serbest balonlar: Havadan hafif, motorla çalışmayan, insansız, serbest uçuş yapan hava araçlarını,

aaaa) İrtifa: Bir seviye, nokta ya da bir nokta olarak kabul edilen bir cismin ortalama deniz seviyesinden ölçülen düşey mesafesini,

bbbb) İşletmeci: Bir hava aracının operasyonu ile uğraşmakta olan veya uğraşmaya talip olan kişi, kurum veya kuruluşu,

cccc) Kalkış yedek havaalanı: Bir hava aracının, kalkıştan hemen sonra gerekebilecek ve kalkış gerçekleştirdiği havaalanını kullanamayacak durumda iken inebileceği yedek havaalanını,

çççç) Kaptan pilot: İşletici tarafından veya genel havacılık durumunda hava aracı sahibi tarafından yetkilendirilmiş olan, uçuş esnasında bir hava aracının manevralarından ve uçuşun emniyetinden sorumlu pilotu,

dddd) KM: Kilometreyi,

eeee) Kol uçuşu: Bir pilotun liderliğinde birden çok uçağın birlikte gerçekleştirdikleri uçuşu,

ffff) Kontrol bölgesi: Yeryüzünden yukarıya doğru belirli bir üst limite doğru uzanan kontrollü hava sahasını,

gggg) Kontrol sahası: Yeryüzü üzerinde belirlenmiş bir alt sınırdan yukarıya doğru uzanan kontrollü hava sahasını,

ğğğğ) Kontrollü hava sahası: İçerisinde hava sahası sınıflandırmasına uygun olarak hava trafik kontrol hizmetinin verildiği sınırları belirlenmiş sahaları,

Not- Kontrollü hava sahası terimi, Annex 11 2.6’da anlatıldığı üzere hava trafik hizmetleri Sınıf A, B, C, D, E hava sahaslarını kapsayan genel bir terimdir.

hhhh) Kontrollü havaalanı: Havaalanı trafiğine hava trafik kontrol hizmetinin sağlandığı havaalanını,

Not- “Kontrollü havaalanı” terimi havaalanı trafiğine hava trafik kontrol hizmetinin verildiğini gösterir fakat mutlaka bir kontrol bölgesinin mevcut olduğuna işaret etmez.

iiii) Kontrollü uçuş: Hava trafik kontrol müsaadesine tabi olan herhangi bir uçuşu,

iiiii) Kontrolör pilot veri hattı haberleşmesi: Kontrolör ve pilot arasında, hava trafik

hizmetleri haberleşmelerinde veri hattının kullanıldığı bir haberleşme aracını,

jjjj) Koordine Edilmiş Evrensel Zaman: Güneşin görünürde döndüğü zaman ile yeryüzünün belirli yerlerinde uluslararası atomik saatler ile yapılan ölçümlerin bileşimi ile elde edilen, daima $\pm 0,5$ saniye hata payıyla elde edilen zamanı,

kkkk) Mach sayısı: Hareket halindeki bir kütlenin hızının, kütlenin bulunduğu şartlardaki ses hızına oranını,

llll) Manevra sahası: Bir havaalanında apron hariç olmak üzere hava araçlarının iniş, kalkış ve yer hareketlerini yaptıkları sahaları,

mmmm) Mânia: Hava araçlarının yer hareketleri için kullanılan yüzeylerde bulunan veya seyir halindeki hava aracının korunması için belirlenmiş yüzeyleri aşan ya da bu yüzeylerin dışında bulunan ancak hava seyrüseferine bir tehlike oluşturduğu değerlendirilen bütün geçici, sabit ya da hareketli cisimleri veya bunların bir kısmını,

nnnn) Meydan trafiği: Bir havaalanının manevra sahası üzerindeki ve havaalanı civarında uçan tüm hava araçlarını,

Not- Bir hava aracı, bir havaalanının trafik paternindeyken veya paterne giriyor / çıkıyorken meydan civarında olarak değerlendirilir.

oooo) METAR: Meteorolojik terminal hava raporunu,

öööö) Meteorolojik Terminal Hava Raporu: Bölgesel anlaşmalarla belirlenen düzenli aralıklarla (30 dakika ya da 1 saatlik periyotlarda) yayımlanan ve bir havaalanında hüküm süren meteorolojik şartları gösteren, içerisinde rapor tipi, meydanın ICAO kodu, tarih ve saat, rüzgâr, hâkim görüş, RVR, hava hadiseleri, bulutlar, sıcaklık/işba, QNH ve tamamlayıcı bilgileri bulunduran raporu,

pppp) Meydan kontrol kulesi: Meydan trafiğine hava trafik kontrol hizmeti sağlamak üzere oluşturulmuş üniteyi,

rrrr) Meydan kontrol hizmeti: Meydan trafiği için sağlanan hava trafik kontrol hizmetini,

ssss) Meydan trafik bölgesi: Havaalanı trafiğini korumak için bir havaalanının civarında çevresinde oluşturulan, sınırları tanımlanmış hava sahasını,

şşşş) MSHGP: Milli sivil havacılık güvenlik programı,

tttt) Muhtemel yaklaşma zamanı: Bir varış trafiğinin, bir gecikmenin ardından, iniş için yaklaşmasını tamamlamak üzere bekleme fiksinin terk edeceği tahmin edilen zamanı,

Not- Bekleme fiksinin terk edileceği gerçek zaman, yaklaşma müsaadesine bağlı olacaktır.

uuuu) Müsaade sınırı: Bir hava aracına verilen ATC müsaadesinin geçerli olduğu son noktayı,

üüüü) Otomatik bağımlı gözetim: Hava aracının on-board seyrüsefer sistemleri ile pozisyon belirleme sistemlerinden elde ettiği kimlik bilgisi, dört boyutlu pozisyon bilgisi ve ilave diğer bilgilerin de içinde olduğu verilerin bir veri hattı aracılığıyla yayımlandığı bir gözetim tekniğini,

vvvv) Otomatik bağımlı gözetim - sözleşme: Hava aracının, aviyoniklerinden ve pozisyon belirleme sistemlerinden elde ettiği verilerin, sadece bir yer istasyonuna (noktadan noktaya haberleşme) iletildiği gözetim tekniğini, ADS-C sözleşmesi hükümlerinin yer sistemi ile hava aracı arasındaki alışverişini bir veri bağlantısı yoluyla gerçekleştiren, ADS-C raporlarının hangi şartlar altında başlatılacağını ve raporların hangi verileri içereceğini belirten bir vasıta.

Not- Kısaltılmış bir terim olan “ADS sözleşmesi”, çoğunlukla ADS olay sözleşmesi, ADS talep sözleşmesi, ADS dönemsel sözleşme veya bir acil durum modunu kastetmek için kullanılır.

yyyy) Otomatik bağımlı gözetim - yayın: Hava araçları, havaalanı vasıtaları ve diğer cisimlerin; kimlik, konum ve ilave bilgi gibi verilerini uygun bir şekilde, bir veri bağlantısı yoluyla yapılan yayın modunda, otomatik olarak iletmesine ve/veya almasına olanak sağlayan bir yöntemi,

zzzz) Özel VFR uçuş: Kontrol bölgesindeki meteorolojik şartların, görerek meteorolojik şartların daha altında olduğu durumlarda ATC tarafından operasyona müsaade edilen özel bir VFR uçuşu,

aaaa) Pist: Hava araçlarının inişi ve kalkışı için hazırlanmış kara üzerindeki havaalanında tanımlanmış bir dikdörtgen alanı,

bbbb) Pist bekleme pozisyonu: Meydan kontrol kulesi tarafından başka şekilde

onaylanmadıkça, taksi yapan uçakların ve araçların duracağı ve bekleyeceği bir ILS hassas alanını, bir mânia sınırlama yüzeyini veya bir pisti korumak üzere öngörülen belirli bir yeri,

Not- Radyo-telefon frezyolojisinde, “bekleme noktası” ifadesi pist bekleme pozisyonunu belirtmek için kullanılır.

ccccc) Psikoaktif madde: Tütün ve kahve hariç olmak üzere bağımlılık veya sorunlu kullanıma yol açabilen, bilinçte, algılarda, duygu durumunda, bilişsel işlevlerde değişikliklere yol açabilen, alkol ayrı olarak değerlendirileceğinden, opioidler, kannabinoidler, hipnotik ve sedatifler, kokain, amfetamin ve diğer uyarıcılar, halüsinojenler, uçucu solventler, sentetikler ve benzeri kimyasal maddeleri,

ççççç) Psikoaktif madde kullanımı: Bir veya birden fazla psikoaktif maddenin havacılık personeli tarafından, kullanıcı için direkt bir tehdit oluşturacak veya başkalarının hayatını, sağlığını veya refahını tehlikeye atacak şekilde ve/veya mesleki, sosyal, zihinsel veya fiziksel bir sorunu veya bozukluğu yaratacak veya kötüleştirecek şekilde kullanılmasını,

ddddd) Radyo-telefon: Bilgi değişiminin konuşma formunda yapıldığı bir radyo iletişim sistemi,

eeee) Rapor noktası: Bir hava aracının pozisyonunu bildirebileceği belirli bir coğrafi konum,

ffff) RNAV: Saha seyrüseferini,

ggggg) Rota: Bir hava aracının havada izlediği yolun, herhangi bir noktadaki yönünün genellikle kuzeyden (gerçek, manyetik veya grid) derece olarak ifade edildiği yeryüzü üzerindeki izdüşümünü,

ğğğğğ) RWY: Pisti,

hhhhh) Saha kontrol hizmeti: Kontrol sahalarında kontrollü trafiklere sağlanan hava trafik kontrol hizmetini,

ııııı) Saha kontrol merkezi: Yetkisi dâhilindeki kontrol bölgelerindeki kontrollü uçuşlara hava trafik kontrol hizmeti vermek üzere oluşturulmuş bir üniteyi,

ııııı) Saha seyrüseferi: Yer ya da uzay bazlı seyrüsefer yardımcı cihazlarının kapsamı dâhilinde veya kendi kendine yeterli seyrüsefer cihazlarının kapasite sınırları dâhilinde ya da ikisinin birleşiminin kapasite sınırları dâhilinde olan, istenilen herhangi bir uçuş yolu üzerinde hava aracının operasyonuna olanak sağlayan bir seyrüsefer yöntemi.

Not- Saha seyrüseferi, performans tabanlı navigasyonu ve performans tabanlı navigasyon tanımını karşılamayan diğer operasyonları da kapsamaktadır.

jjjjj) Seviye: Uçuştaki bir hava aracının dikey konumunu belirtmek üzere yerine göre yükseklik, uçuş seviyesi veya irtifa için kullanılan genel bir terimi,

kkkkk) Seyir seviyesi: Bir hava aracının uçuşunun önemli bir bölümünde muhafaza ettiği seviyeyi,

lllll) Seyir tırmanışı: Bir hava aracının kütlesi azaldıkça irtifasının belirgin bir şekilde artmasını sağlayan seyir tekniğini,

mmmmm) Seyrüsefer yardımcısı: Yerde veya havada uçuş esnasında hava aracına, bir noktadan diğerine kılavuz bilgi / pozisyon bilgisi sağlayan herhangi bir görsel veya elektronik yardımcısı,

nnnnn) SID: Standart aletli kalkışı,

ooooo) SPECI: Havaalanı özel meteoroloji raporunu,

ööööö) Standart aletli kalkış: Bir hava aracının kalkışını takiben hava yoluna kadar izleyeceği standart hava trafik hizmet rotasını,

ppppp) Standart geliş rotası: Bir yaklaşma uygulamasında, uçağın hava yolundan ayrılıp ilk yaklaşma fiksine gelişini belirleyen hava trafik hizmet rotasını,

rrrrr) STAR: Standart geliş rotasını,

sssss) TA: Geçiş irtifasını,

şşşşş) Tahditli saha: Ülkemiz toprakları ve karasuları dâhilinde olan, içinde uçuş yapılmasının belli şartlara göre kısıtlandığı, sınırları tanımlanmış hava sahasını,

ttttt) Tahmini takoz çekme zamanı: Hava aracının kalkışı ile bağlantılı olarak hareketine başlayacağı tahmin edilen zamanı,

uuuuu) Tahmini varış zamanı: IFR trafikler için; hava aracının, bir aletli yaklaşma usulünün başlatılacağı, seyrüsefer yardımcı cihazları referans alınarak tanımlanmış belirli bir noktanın üzerinde olacağı tahmin edilen zamanı veya havaalanı ile ilişkili herhangi bir seyrüsefer yardımcı cihazı bulunmuyorsa, hava aracının havaalanı üzerinde olacağı zamanı; VFR trafikler için ise hava aracının havaalanı üzerinde olacağı tahmin edilen zamanı,

üüüüü) Taksi yapma: Bir hava aracının havaalanında iniş ve kalkış koşulları hariç, kendi motor gücü ile yapmış olduğu manevrayı,

vvvvv) Taksi yolu: Bir kara havaalanında hava araçlarının taksi yapmaları ve havaalanının bir noktasını diğerine bağlamayı amaçlayan tanımlanmış yollar olup, aşağıdaki bölümlere ayrılır.

- 1) Hava aracı bekleme taksi yolu: Taksi yolu olarak belirlenmiş olan ve yalnızca hava aracı park yerlerine ulaşım sağlayan apron bölümü.
- 2) Apron taksi yolu: Apronda yer alan ve apron boyunca katediş imkânı veren taksi yolu ağı bölümü.
- 3) Hızlı çıkış taksi yolu: Uygun bir açıyla piste bağlanan ve iniş yapan trafiklerin diğer çıkış taksi yollarına göre daha yüksek bir hızda pisti terk etmek suretiyle pist meşguliyetini en aza indirmelerine imkân veren taksi yolu.

yyyyy) Tavsiyeli hava sahası: Tanımlanmış boyutlara ya da belirlenmiş bir rotaya sahip olan ve içinde hava trafik tavsiye hizmetinin sunulduğu bir hava sahasını,

zzzzz) Tavsiyeli rota: İçerisinde hava trafik tavsiye hizmetinin sağlandığı tanımlanmış rotayı,

aaaaa) Tehlikeli saha: Belirli zamanlarda içerisinde uçuşlara tehlike yaratacak faaliyetlerin olabileceği, sınırları belirlenmiş bir hava sahasını,

bbbbb) Terminal kontrol sahası: Bir veya daha fazla sayıdaki önemli havaalanı civarında bulunan ATS rotalarının birleştiği yerde kurulan kontrollü sahaları,

cccccc) TMA: Terminal kontrol sahasını,

ççççç) Toplam tahmin uçuş süresi: IFR trafikler için, kalkıştan itibaren bir aletli yaklaşma usulünün başlayacağı ve seyrüsefer yardımcı cihazları referans alınarak tanımlanmış olan belirli noktanın üzerine varmak için gereken tahmini süre veya varış havaalanı ile ilişkili herhangi bir seyrüsefer yardımcı cihazı yok ise havaalanı üzerine varmak için gereken tahmini süreyi, VFR trafikler için ise kalkıştan itibaren varış havaalanı üzerine varmak için gereken tahmini süreyi,

ddddd) Trafik bilgisi: Bir hava aracına bilinen ya da gözlemlenen, kendisine sorun teşkil edebilecek trafiklerin bilgisini vermek suretiyle pilotun çarpışmadan kaçınmasına yardımcı olmak için bir hava trafik kontrol ünitesi tarafından verilen bilgiyi,

eeeee) Trafik kaçınma tavsiyesi: ATS ünitesi tarafından sağlanan, çarpışmayı önleme konusunda pilota yardımcı olacak manevraları belirleyen tavsiyeyi,

ffffff) TWY: Taksi yolunu,

gggggg) Uçak: Uçuş sırasındaki kaldırma gücünü büyük ölçüde uçuşun belirtilen koşullarında sabit kalan yüzeylerdeki aerodinamik tepkilerden alan havadan ağır, motor gücüyle çalışan hava aracını,

ğğğğğ) Uçuş: Aynı uçuş numarasıyla yapılan uçuş safhalarının sayısı veya uçuş safhasındaki bir hava aracının hareketini,

hhhhh) Uçuş başı: Bir hava taşıtının uzunlamasına ekseninin işaret ettiği, genellikle Kuzeyden derece olarak ifade edilen (gerçek, manyetik, pusula veya şebeke) yönü,

iiiiii) Uçuş bilgi bölgesi: İçinde uçuş bilgi ve ikaz hizmetinin sağlandığı boyutları belirlenmiş bir hava sahasını,

iiiiii) Uçuş bilgi hizmeti: Uçuşların emniyetli ve verimli bir şekilde yapılması için yararlı olan tavsiye ve bilgilerin verilmesi amacıyla sağlanan bir hizmeti,

jjjjjj) Uçuş bilgi merkezi: Uçuş bilgi ve ikaz hizmeti sağlamak üzere kurulmuş

üniteyi,

kkkkkk) Uçuş ekibi üyesi: Uçuş görev süresi boyunca hava aracının operasyonu için esas olan görevleri yerine getirmekle yükümlü olan lisanlı ekip üyesini,

llllll) Uçuş planı: Bir hava aracının tasarlanan uçuşuna ya da uçuşun bir bölümüne ilişkin olarak hava trafik hizmet ünitelerine sağlanan özel bilgi formatını,

mmmmmm) Uçuş rüyeti: Uçuş halindeki bir hava aracının kokpitinden ileriye doğru olan görüş mesafesini,

nnnnnn) Uçuş seviyesi: Uçuş seviyesi: 1013,2 hPa belirli basınç verisi ile ilişkili olarak belirlenen ve diğer benzeri yüzeylerden belirli basınç aralıklarıyla ayrılan sabit atmosferik basınç yüzeyi.

Not 1- Standart atmosfere uygun olarak ayarlanmış basınç tipi altimetre:

a) QNH altimetre ayarına getirildiği zaman irtifayı gösterir;

b) QFE altimetre ayarına getirildiği zaman QFE referans verisinin üstündeki yüksekliği gösterir;

c) 1013,2 hPa basınca ayarlandığı zaman uçuş seviyelerini göstermek için kullanılabilir.

Not 2- Yukarıdaki Not 1’de kullanılan “irtifa” ve “yükseklik” terimleri, geometrik değil altimetrik yükseklik ve irtifaları gösterir.

oooooo) UTC: Koordine Edilmiş Evrensel Zamanını,

öööööö) Varış yedek havaalanı: İniş için önceden düşünülmüş havaalanına inişin mümkün olmadığı veya tavsiye edilmediği hallerde uçakların kullanabileceği havaalanını,

pppppp) Veri hattı: Terminaller arasında veri iletişimine olanak sağlayan bağlantıyı,

rrrrrr) Veri hattı haberleşmesi: Mesajların veri hattı vasıtasıyla gönderilip alındığı bir iletişim şekli,

ssssss) VFR: Görerek uçuş kurallarını,

şşşşşş) VFR Uçuş: Görerek uçuş kuralları uygulanarak yapılan uçuşu,

tttttt) VMC: Görerek meteorolojik şartları,

uuuuuu) VOR: VHF frekansında çalışan çok yönlü radyo seyrüsefer istikamet cihazını,

üüüüüü) Yaklaşma kontrol: Bir veya daha fazla havaalanını kapsayan bir saha içerisinde iniş, kalkış trafiklerine hizmet veren; trafiklerin son yaklaşıma kadar gerekli ayırmalarından sorumlu olan üniteyi,

vvvvvv) Yaklaşma kontrol hizmeti: İniş/kalkış yapan kontrollü trafiklere sağlanan hava trafik kontrol hizmetini,

yyyyyy) Yaklaşma kontrol ünitesi: Bir ya da daha fazla havaalanına inen veya bu havaalanlarından kalkan hava trafik kontrol hizmeti sağlamak için tesis edilmiş üniteyi,

zzzzzz) Yasak saha: Ülkemiz toprakları veya kara suları içerisinde olan ve uçuş yapılması yasaklanmış, hudutları belirli hava sahasını,

aaaaaaa) Yedek en-route havaalanı: Uçuşun en-route safhası esnasında hava aracının motor arızası ya da diğer anormal durumlar veya acil durum koşullarında inebileceği uygun/elverişli yedek meydanı,

bbbbbbb) Yedek havaalanı: İniş için planlanan bir havaalanına devam etmenin veya iniş yapmanın imkânsız olduğu yahut tavsiye edilmediği durumlarda hava aracının devam edebileceği; gerekli hizmetlerin ve tesislerin mevcut olduğu, hava aracı performans gereksinimlerinin karşılandığı ve kullanılması beklenen zaman diliminde işlevsel olan havaalanı. Yedek havaalanları aşağıdakileri kapsar:

- 1) Kalkış yedeği: Bir hava aracının kalkıştan hemen sonra iniş yapması gerektiğinde ve kalkış meydanına inmesi mümkün olmadığında iniş yapabileceği yedek havaalanı.
- 2) Saha yedeği: Bir hava aracının uçuşun yol safhasında divert etmesi gerektiğinde iniş yapabileceği yedek havaalanı.
- 3) Varış yedeği: Bir hava aracının iniş için planlanan havaalanına iniş yapmasının

imkânsız veya tavsiye edilmez hale gelmesi durumunda iniş yapabileceği yedek havaalanı.

Not: Bir trafiğin kalkış yaptığı havaalanı o trafik için saha veya varış yedek havaalanı da olabilir.

ccccccc) Yer görüşü: Bir havaalanında yetkilendirilen rasetçi ya da otomatik sistem tarafından ölçümü yapılarak bildirilen görüş mesafesini,

ççççççç) Yükseklik: Bir nokta, seviye ya da nokta olarak kabul edilen bir cismin referans olarak alınan başlangıç noktasına dikey mesafesini, ifade eder.

(2) Bu Talimatta belirtilmeyen tanımlar için 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, 10/11/2005 tarihli ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü İle İlgili Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun, 4 sayılı Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ve diğer sivil havacılık mevzuatı ile ülkemizin üyesi olduğu uluslararası sivil havacılık kuruluşları tarafından yayımlanan dokümanlarda belirtilen tanım ve kısaltmalar geçerlidir.

İKİNCİ BÖLÜM

Hava Kurallarının Uygulanabilirliği

Türk hava sahası ve Uluslararası anlaşmalar gereğince Ülkemizin hizmet sağlama sorumluluğu olan hava sahasında hava kurallarının uygulanması

MADDE 5- (1) Hava kuralları, Türk hava sahası ve uluslararası anlaşmalar gereğince Ülkemizin hava trafik hizmetleri sağlama sorumluluğu olan hava sahasında uçuş düzenleyen devlet hava aracı haricindeki tüm hava araçlarına uygulanır.

Hava kurallarına uyulması

MADDE 6- (1) Uçuş esnasında veya havaalanının hareket sahasındaki bir hava aracının operasyonu genel kurallara uygun olacaktır. Buna ilaveten uçuş halindeyken;

a) VFR veya IFR ile uyumlu olacaktır.

b) Bir hava aracının pilotu hava şartları VMC iken IFR koşullara göre uçmayı tercih edebilir veya ilgili hava trafik hizmetleri otoritesi bu şekilde davranmasını isteyebilir.

Bir hava aracının kaptan pilotunun sorumluluğu

MADDE 7- (1) Bir hava aracının kaptan pilotu, sorumlu olduğu hava aracının hava kurallarına uygun hareket etmesinden sorumludur.

(2) Kaptan pilot, uçuş emniyeti gerekçesiyle kesinlikle gerekli olan durumlarda hava kurallarına aykırı olarak da hareket edebilme yetkisine sahiptir.

Uçuş Öncesinde Kaptan Pilot Tarafından Yapılacaklar

MADDE 8- (1) Bir uçuştan önce, hava aracının kaptan pilotu planlanan operasyon ile ilgili mevcut olan her türlü bilgiye sahip olmalıdır.

Uçağın Kaptan Pilotunun Yetkisi

MADDE 9- (1) Uçağın kaptan pilotu uçağın idaresi ile ilgili nihai yetkiye sahiptir.

Psikoaktif maddelerin kullanımı

MADDE 10- (1) Emniyet hassasiyeti içeren görevlere sahip personel psikoaktif madde etkisi altındayken görev yapamaz. Anılan personel herhangi türden bir psikoaktif madde kullanamaz.

(2) Psikoaktif madde kullanımına yönelik düzenleyici ve denetleyici uygulamalar Genel Müdürlük tarafından yayımlanan düzenlemeler ile belirlenir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM Genel Kurallar

Hava sahası sınıflandırması

MADDE 11- (1) Hava sahası sınıflandırması ile ilgili hususlara yönelik uygulamalar Genel Müdürlük tarafından ilgili ANSP ile koordine halinde yayımlanan düzenlemeler ile belirlenir.

Uçuş emniyeti ve güvenliğini ihlal eden uçuş

MADDE 12- (1) Türk hava sahası ve Uluslararası anlaşmalar gereğince Ülkemizin hava trafik hizmetleri sağlama sorumluluğu olan hava sahasında; hava araçlarıyla, uçuş emniyetini, başkalarının hayatını veya mülkünü tehlikeye atacak şekilde uçuş yapılamaz.

Minimum yükseklikler

MADDE 13- (1) Kalkış veya iniş için gerekli olması dışında veya Genel Müdürlükten izin alınmadıkça, bir acil durumun ortaya çıkması halinde, yerdeki insanların canına ve malına zarar vermeden inişine olanak verecek bir yükseklikte olmadığı sürece, hava araçlarıyla; yerleşim yerleri veya açık havadaki insan toplulukları üzerinde uçuş yapılamaz.

(2) 13 üncü Maddenin birinci fıkrasındaki yükseklik, VFR uçuşlar için 38 inci Maddenin üçüncü ve dördüncü fıkralarında, IFR uçuşlar için 40 ıncı Maddenin ikinci fıkrasında belirtilmiştir

Seyir seviyeleri

MADDE 14- (1) Uçuşta veya uçuşun bir bölümündeki seyir seviyeleri;

- Geçiş irtifası üzerinde ya da kullanılabilir en düşük uçuş seviyesinde veya üzerinde ise Uçuş Seviyesi,
- Geçiş irtifasında ya da altında veya kullanılabilir en düşük uçuş seviyesi altında ise İrtifa, olarak uygulanır.

Hava aracının gerçekleştiremeyeceği faaliyetler

MADDE 15- (1) Genel Müdürlükten ilgili düzenlemeler kapsamında müsaade alınmadıkça ve ilgili hava trafik kontrol ünitesinden gerekli bilgi, tavsiye ve/veya müsaade alınmadıkça uçuş halindeki bir hava aracından hiçbir şey atılamaz veya püskürtülemez.

(2) Genel Müdürlükten ilgili düzenlemeler kapsamında müsaade alınmadıkça ve ilgili hava trafik kontrol ünitesinden gerekli bilgi, tavsiye ve/veya müsaade alınmadıkça bir hava aracı veya başka bir obje, bir hava aracı tarafından çekilemez.

(3) Acil durumlar hariç olmak üzere, Genel Müdürlükten ilgili düzenlemeler kapsamında müsaade alınmadıkça ve ilgili hava trafik kontrol ünitesinden gerekli bilgi, tavsiye ve/veya müsaade alınmadıkça uçuş halindeki bir hava aracından paraşüt atlayışı yapılamaz.

(4) Genel Müdürlükten ilgili düzenlemeler kapsamında müsaade alınmadıkça ve ilgili hava trafik kontrol ünitesinden gerekli bilgi, tavsiye ve/veya müsaade alınmadıkça sivil hava araçlarıyla akrobatik/gösteri uçuşu yapılamaz.

(5) Genel Müdürlükten ilgili düzenlemeler kapsamında müsaade alınmadıkça ve ilgili hava trafik kontrol ünitesinden gerekli bilgi, tavsiye ve/veya müsaade alınmadıkça sivil hava araçlarıyla kol uçuşu yapılamaz.

İnsansız hava aracı

MADDE 16- (1) İnsansız hava aracı ile gerçekleştirilecek uçuşlara yönelik uygulamalar Genel Müdürlük tarafından yayımlanan düzenlemeler ile belirlenir.

(2) İnsansız hava aracıyla; insana, mülke veya diğer hava aracına tehlike oluşturmayacak şekilde operasyon gerçekleştirilir.

İnsansız serbest balon

MADDE 17- (1) Genel Müdürlük tarafından müsaade verilmedikçe insansız serbest balon operasyonu yürütülemez.

(2) İnsansız serbest balonla; insana, mülke veya diğer hava aracına tehlike oluşturmayacak şekilde operasyon gerçekleştirilir.

Yasak, tahditli ve tehlikeli sahalalar

MADDE 18- (1) Yasak, tahditli ve tehlikeli sahalarda Türkiye AIP'sinde yayımlanan koşullar dışında uçuş gerçekleştirilemez.

Çarpışmaların önlenmesi

MADDE 19- (1) ACAS ekipmanına dayanan çarpışma önleme manevraları dâhil olmak üzere bu mevzuat içerisinde yer alan hususlar kaptan pilotun çarpışmayı önleyecek en iyi eylemi uygulaması sorumluluğunu ortadan kaldırmaz.

(2) Bir hava aracı, diğer bir hava aracı ile çarpışma tehlikesi oluşturacak şekilde yakın uçurulamaz.

(3) Geçiş hakkına sahip hava aracı uçuş başını ve hızını koruyacaktır.

a) Aşağıdaki kurallara tabi olan bir hava aracı, kuyruk türbülansını hesaba katmadıkça ve yeterli mesafeyi sağlamadıkça, diğer hava aracının önünden, altından veya üstünden geçmekten imtina eder.

b) Kafa kafaya yaklaşma: İki hava aracının kafa kafaya veya yaklaşık olarak kafa kafaya yaklaşması ve çarpışma tehlikesi olması durumunda, her iki hava aracı da uçuş başını sağa doğru değiştirir.

c) Çakışan yaklaşma: Yaklaşık veya aynı seviyedeki iki hava aracının çakışacak pozisyona gelmesi halinde; diğer hava aracı sağında olan hava aracı, diğer hava aracına yol verir. Ancak:

1) Havadan ağır motorlu hava araçları; hava gemisi (zeplin), planör ve balona yol verir,

2) Hava gemisi (zeplin); planör ve balona yol verir,

3) Planör; balona yol verir,

4) Motorlu hava aracı; nesne veya başka bir hava aracını çeken hava aracına yol verir.

ç) Arkadan gelip öne geçme: Arkadan gelen hava aracı, öndeki hava aracına arkadan ve öndeki hava aracının simetri düzlemi ile 70 dereceden daha az açı yapacak bir hat üzerinde yaklaşan hava aracıdır. Geçilen hava aracı geçiş hakkına sahiptir ve geçen hava aracı ise tırmanma, alçalma veya yatay uçuş yapmasına bakılmaksızın uçuş başını sağa doğru çevirerek diğer hava aracının rotasından ayrılır. Uçakların birbirine göre konumlarındaki hiçbir değişiklik, geçen hava aracının tamamen ve temiz bir geçiş yapması zorunluluğunu ortadan kaldırmaz.

d) İniş: Yer veya su üzerinde operasyon yapan veya uçuştaki hava aracı, inişteki veya yaklaşmanın son safhalarındaki hava aracına yol verir.

1) İki veya daha fazla havadan ağır hava aracı iniş için havaalanına yaklaşırken, yüksek seviyedeki hava aracı alçak seviyedeki hava aracına yol verir. Ancak alçak seviyedeki hava aracı, son yaklaşma safhasındaki yüksek seviyeli hava aracının önünü kesmek veya arkadan gelip öne geçmek amacıyla bu hükmü kullanamaz.

2) Havadan ağır motorlu hava aracı planörlere yol verir.

e) Acil iniş: Bir hava aracı, iniş yapmaya mecbur kalmış hava aracına yol verir.

f) Kalkış: Bir havaalanı manevra sahasında taksi yapmakta olan bir hava aracı, kalkış yapmakta veya kalkış yapmaya hazırlanmakta olan hava aracına yol verir.

g) Havaalanı hareket sahaslarında taksi yapmakta olan iki hava aracı arasında çarpışma tehlikesi olması durumunda;

1) Kafa kafaya veya yaklaşık olarak kafa kafaya yaklaşıyorlarsa, her bir hava aracı durur veya mümkünse kesin ayırma sağlamak için rotasını sağa doğru değiştirir.

2) Çakışan rotada bulunuyorlarsa, hava aracı sağındaki hava aracına yol verir.

3) Önüne geçilen hava aracı geçiş hakkına sahiptir ve geçen hava aracı geçtiği hava aracından

kesin olarak ayırma sağlar,

ğ) Manevra sahasında taksi yapmakta olan hava aracı,

1) Meydan kontrol kulesi tarafından aksi belirtilmedikçe, tüm pist bekleme pozisyonlarında durur ve bekler.

2) Işıkları yanan tüm durma barlarında durur ve bekler, ve ışıklar kapandığında ilerlemeye devam eder.

Hava aracı ışıkları

MADDE 20- (1) Hava aracı ışıklarına yönelik uygulamalar Genel Müdürlük tarafından yayımlanan düzenlemeler ile belirlenir.

Benzetilmiş aletli uçuşlar

MADDE 21-(1) Benzetilmiş aletli uçuş şartlarında gerçekleştirilecek uçuşlara yönelik uygulamalar Genel Müdürlük tarafından yayımlanan düzenlemeler ile belirlenir.

Havaalanı veya çevresinde operasyon yürütülmesi

MADDE 22- (1) Havaalanı veya çevresinde operasyon gerçekleştiren hava aracı, havaalanı trafik bölgesi içerisinde olup olmadığına bakılmaksızın, çarpışmayı önlemek amacıyla diğer havaalanı trafiklerini gözler.

(2) Havaalanı veya çevresinde operasyon gerçekleştiren hava aracı, havaalanı trafik bölgesi içerisinde olup olmadığına bakılmaksızın, diğer hava aracı tarafından oluşturulmuş trafik paternine uyum sağlar veya diğer hava aracı tarafından oluşturulmuş trafik paterninden kaçınır.

(3) İniş için yaklaşırken veya kalkıştan sonra, aksi belirtilmedikçe, tüm dönüşler sola doğru yapılır.

(4) Emniyet, pist konfigürasyonu veya hava trafik değerlendirmeleri farklı bir yönün uygulanmasına karar vermediği sürece, kalkış ve iniş rüzgârın içine doğru yapılır.

Su operasyonları

MADDE 23- (1) İki hava aracı veya bir hava aracı ile bir deniz aracından biri diğerine yaklaştığında ve çarpışma riski olduğunda, ilgili aracın operasyonel kısıtlamalarını içeren mevcut şartlara dikkat ederek operasyon yürütür.

(2) Çakışan yaklaşma: Yeterli mesafede olmayı sağlamak için, deniz aracı veya diğer hava aracı sağında olan hava aracı, deniz aracına veya diğer hava aracına yol verir.

(3) Kafa kafaya yaklaşma: Deniz aracına veya diğer hava aracına kafa kafaya veya yaklaşık olarak kafa kafaya yaklaşan bir hava aracı, yeterli mesafede olmayı sağlamak için uçuş başını sağa doğru değiştirir.

(4) Arkadan gelip öne geçme: Önüne geçilen hava aracı veya deniz hava aracı geçiş hakkına sahiptir. Arkadan gelip öne geçen hava aracı yeterli mesafede olmayı sağlamak için uçuş başını değiştirir.

(5) İniş ve kalkış: Sudan kalkan veya suya inen hava aracı, mümkün olduğunca, deniz araçlarından yeterli mesafede olmayı sağlar ve seyirlerini etkilemekten kaçınır.

(6) Su üzerindeki hava araçlarının ışıklarına yönelik uygulamalar Genel Müdürlük tarafından hazırlanacak düzenleme ve mevzuat ile belirlenir.

Uçuş planları

MADDE 24- (1) Türk hava sahasında ve Uluslararası anlaşmalar gereğince Ülkemizin hava trafik hizmetleri sağlama sorumluluğu olan hava sahasında uçuş gerçekleştirecek tüm hava araçları uçuş planı sunar.

(2) Planlanan uçuş veya uçuşun bir kısmı ile ilgili bilgiler uçuş planı formatında hava seyrüsefer hizmet sağlayıcının ilgili birimlerine iletilir.

(3) Hava trafik kontrol hizmeti ile uçuş, bilgi, ikaz ve arama kurtarma hizmeti sağlanması ve

ulusal hava savunma amaçları kapsamında her uçuş için bir uçuş planı sunulur. Genel Müdürlük uçuş planı sunma zorunluluğuna ilişkin bu istekten vazgeçebilir.

(4) Tavsiyeli hava sahası içerisinde de herhangi bir IFR uçuş gerçekleştirilmeden önce bir uçuş planı sunulur.

(5) Bir uçuş planı; ATS ünitesine veya hava trafik tavsiye hizmeti birimine uçuştan en az 30 dakika önce sunulur.

(6) Uçuş sırasında uçuş planının sunulması halinde; uçuş planı, hava aracının kontrol sahasına veya tavsiyeli sahaya girmeyi planladığı noktaya ulaşmasından en az 10 dakika önce ilgili ATC ünitesine ulaştırılır.

(7) Uçuş sırasında uçuş planının sunulması halinde; uçuş planı, bir güzergâhı veya tavsiye rotasını geçmeden en az 10 dakika önce ilgili hava trafik servislerine ulaştırılır.

Uçuş planının içeriği

MADDE 25- (1) Bir uçuş planı aşağıda yer alan hususlara yönelik bilgileri içerecektir.

- a) Çağrı adı veya tescili,
- b) Uçuş kuralları ve uçuş tipi,
- c) Hava aracı sayısı, tipi ve kuyruk türbülans kategorisi,
- d) Teçhizat,
- e) Kalkış havaalanı,
- f) EOBT,
- g) Seyir hızı,
- h) Seyir seviyesi,
- i) Uçulacak rota,
- j) Varış havaalanı ve toplam tahmini uçuş süresi,
- k) Yedek havaalanı/havaalanları,
- l) Yakıt miktarı,
- m) Hava aracındaki toplam kişi sayısı,
- n) Acil durum ve kurtarma ekipmanı,
- o) Diğer bilgiler.

Uçuş planındaki değişiklikler

MADDE 26- (1) IFR veya VFR bir uçuş için sunulmuş uçuş planında yapılacak değişiklikler mümkün olan en kısa süre içerisinde ilgili ATS ünitesine bildirilecektir.

Uçuş planının kapatılması

MADDE 27- (1) Tüm uçuşa veya varış havaalanına yapılan uçuşun kalan kısmını kapsayan bir uçuşa yönelik sunulmuş bir uçuş planının varış raporu; inişten sonra kısa bir zaman içinde (ancak bu süre hiçbir şekilde ATD + Total EET + 30 dakikayı geçmeyecektir) iniş havaalanındaki ilgili ATS ünitesine şahsen, radyo-telefon, veri bağlantısı yoluyla veya uygun bir haberleşme vasıtasıyla aktarılarak kapatılacaktır.

(2) Varış iniş/kalkış havaalanında iletişim kolaylıklarının olmadığı kesin olarak bilindiğinde veya iniş raporlarının yerdeki işlemler için başka bir anlaşma olmadığında; hava aracı inişten hemen önce mümkünse radyo-telefon ile ATS ünitelerine, gerektiğinde inişini rapor edecektir. Normal şartlar altında bu mesaj uçağın içinde bulunduğu FIR sorumlusu ATS ünitesine verilecektir.

(3) Havaalanındaki haberleşme imkânlarının yetersiz olduğu ve yedek düzenlemelerin uygun olmadığı biliniyorsa; inişten hemen önce hava aracı, mümkünse, uygun hava trafik hizmet ünitesine varış raporuna benzer bir mesaj iletir. Bu iletim, hava aracının operasyon yürüttüğü uçuş bilgi bölgesinden sorumlu hava trafik hizmet ünitesine hizmet eden havacılık istasyonuna yapılır.

(4) Hava aracının sunduğu varış raporları,

- a) Çağrı adı ve tescil işareti,

- b) Kalkış havaalanı,
- c) EOBT
- ç) Varış havaalanı,
- d) Varış zamanı,
- e) DOF.

Sinyaller

MADDE 28- (1) Hava aracı tarafından kullanılacak sinyallere yönelik uygulamalar Genel Müdürlük tarafından yayımlanan düzenlemeler ile belirlenir.

Zaman

MADDE 29- (1) Türk hava sahasında ve Uluslararası anlaşmalar gereğince Ülkemizin hava trafik hizmetleri sağlama sorumluluğu olan hava sahasında UTC kullanılır. Gece yarısı başlayan 24 saatlik bir günün saatleri, dakikaları ve gerekirse saniyeleri cinsinden ifade edilir.

(2) Kontrollü bir uçuşa başlamadan önce ve uçuş sırasında gerekli olabilecek diğer durumlarda zaman kontrolü yapılır.

(3) Zaman, veri bağlantısı haberleşme uygulamasında kullanıldığında, UTC'nin 1 saniyesi kadar doğru olmak zorundadır.

Hava trafik kontrol hizmeti

MADDE 30- (1) Bir hava trafik kontrol müsaadesi, bir kontrollü uçuşa veya bir uçuşun kontrollü olan kısmına başlamadan hemen önce alınır. Söz konusu müsaade, bir uçuş planının bir ATC ünitesine sunulmasıyla talep edilir.

(2) Bir hava aracının pilotu öncelik içeren bir müsaade talep ettiğinde, söz konusu önceliğe ilişkin gerekliliği içeren bir raporu, ilgili ATC ünitesi tarafından talep edildiği takdirde, sunar.

(3) Kalkıştan hemen önce, yakıt durumuna ve uçuş sırasında alınacak yeni müsaadeye bağlı olarak, varış havaalanını değiştirecek bir karar alınabileceği bekleniyorsa; revize edilen varış havaalanı ve biliniyorsa değişen yollarla ilgili bilgiler uçuş planına girilerek ilgili ATC ünitesine bildirilir.

(4) Kontrollü bir havaalanında operasyon yapan bir hava aracı, meydan kontrol kulesinden müsaade almadan manevra sahasında taksit yapamaz ve meydan kontrol ünitesi tarafından verilen talimatlara riayet eder.

(5) 30 uncu Maddenin dokuzuncu fıkrasında belirtilen durumlar hariç bir hava aracı, ilgili ATC ünitesinden değişikliği talep edip gerekli müsaadeyi almadıkça veya derhal harekete geçmesini gerektirecek acil bir durum olmadıkça, kontrollü bir uçuş için, geçerli uçuş planına veya geçerli uçuş planının ilgili bölümüne 30 uncu Maddenin beşinci fıkrasının a), b) ve c) bentlerinde tanımlanan toleranslar içerisinde kalacak şekilde riayet eder. Acil durum nedeniyle plana riayet edilememişse, müsait olunan ilk fırsatta durum hakkında ilgili ATC ünitesi bilgilendirilir.

a) İlgili ATS otoritesince farklı bir müsaade verilmedikçe veya ilgili ATC ünitesinden talimat almadıkça kontrollü uçuşlar mümkün olduğunca;

1) ATS rotasında uçarken, rotanın tanımlanmış merkez hattında, veya

2) Başka bir rotada uçuyorsa, seyrüsefer yardımcı cihazları ve / veya rotayı tanımlayan noktalar arasında direkt, uçar.

b) 30 uncu Maddenin beşinci fıkrasının a bendinde belirtilen gereksinimlere bağlı olarak, VOR'a dayalı tesis edilen bir ATS rotası üzerinde uçuş yapan bir hava aracı, arkada kalan VOR'dan üzerine doğru uçuşu VOR'un frekansına geçer veya operasyonel olarak uygulanabilir olduğu durumlarda ise geçiş, değişim noktasının tesis edildiği noktada yapılır.

c) 30 uncu Maddenin beşinci fıkrasının a) bendinde belirtilen gerekliliklerden sapma ilgili ATS ünitesine bildirilir.

(6) Kontrollü bir uçuşun geçerli uçuş planından sapması durumunda aşağıdaki önlemler alınır;

a) Hava aracı rotasından sapmışsa, hava aracının rotasını mümkün olan en kısa sürede tekrar yakalaması için derhal uçuş başı değişikliği yapılır.

b) Hava aracı, ATC ünitesi tarafından verilmiş Mach veya gösterge hız değerinden sapmışsa, ilgili ATC ünitesi derhal bilgilendirilir.

c) Hava aracı seyir seviyesine ilişkin Mach değerinden artı veya eksi 0.02, veya geçerli uçuş planındaki gerçek hız değerinden artı veya eksi 19 km/h (10 kt) veya daha fazla sapmışsa, ilgili ATS ünitesi bilgilendirilir.

Hava sahasında ADS-C hizmetinin aktif ve çalışır olduğu durumlar hariç, bir sonraki uygun raporlama noktası, FIR sınırı veya varış havaalanı için ATS ünitesine bildirilmiş tahmini zamanlardan hangisi daha önce ise, 2 dakikayı veya ilgili ATS otoritesi tarafından tanımlanan benzer diğer bir zaman sürecini veya bölgesel hava seyrüsefer anlaşmalarına dayanan süreyi aşan değişiklikler, uçuş ekibi tarafından mümkün olan en kısa sürede ilgili ATS ünitesine bildirilir. Hava sahasında ADS C hizmetinin aktif ve çalışır olduğu durumlar hariç, bir sonraki uygun raporlama noktası, FIR sınırı veya varış havaalanı için ATS ünitesine bildirilmiş tahmini zamanlardan hangisi daha önce ise, 2 dakikayı aşan değişiklikler veya ilgili ATS otoritesi ya da bölgesel hava seyrüsefer anlaşmalarına göre belirlenmiş başka bir süreyi aşan değişiklikler, uçuş ekibi tarafından mümkün olan en kısa sürede ilgili ATS ünitesine bildirilir.

(7) Bir ADS-C hizmeti mevcutsa ve aktifse, ATS ünitesi ADS olay sözleşmesi ile öngörülen eşik değerlerinin ötesinde değişiklikler meydana geldiğinde, veri bağlantısı üzerinden otomatik olarak bilgilendirilir.

(8) Geçerli uçuş planından değişiklik talepleri aşağıdaki bilgileri içerir:

a) Seyir seviyesinin değişiminde, hava aracı tanıtması, talep edilen yeni seyir seviyesi ve bu seviyedeki seyir Mach değeri/gerçek hava sürati; sonraki rapor noktası veya FIR sınırlarındaki tahmini zamanda değişiklik (mümkünse),

b) Mach değeri/gerçek hava sürati değişiminde hava aracı tanıtması, talep edilen yeni Mach değeri/gerçek hava sürati,

c) Uçuş rotası değişiminde,

1) Varış havaalanı değişmediyse, hava aracı tanıtması, uçuş kuralları, istenilen uçuş rotası değişikliğinin başlayacağı pozisyondan başlayarak uçuşun yeni rotasına ilişkin uçuş planı ile ilgili açıklama, tahmini zamandaki değişiklik, diğer ilgili bilgiler.

2) Varış havaalanı değiştiyse, hava aracı tanıtması, uçuş kuralları, istenilen uçuş rotası değişikliğinin başlayacağı pozisyondan başlayarak revize edilmiş varış havaalanına göre revize edilmiş uçuş rotasına ait açıklama, tahmini zamandaki değişiklik, yedek havaalanları, diğer ilgili bilgiler,

(9) Meteorolojik şartların VMC'nin altında olması halinde, geçerli uçuş planına göre VMC uçuşun mümkün olmayacağı belli olduğunda, kontrollü olarak uçan bir VFR trafik pilotu:

a) Hava aracının VMC'de varış havaalanına veya yedek havaalanına devam edebilmesi için veya içerisinde uçmak için bir ATC müsaadesinin gerekli olduğu hava sahasını edebilmesine olanak sağlayan ilave bir müsaade talep eder, veya,

b) 30 uncu Maddenin dokuzuncu fıkrasının a bendine göre müsaade alınmadığı takdirde, VMC uçuşa devam ederek ilgili ATC ünitesini; ilgili hava sahasını terk edeceği veya elverişli olan en yakın havaalanına iniş yapacağı yönünde bilgilendirir, veya,

c) Kontrol bölgesi içinde uçuş yapıyorsa, özel VFR uçuş gerçekleştirmek için müsaade talep eder, veya,

ç) IFR uçuş gerçekleştirmek için müsaade talep eder.

(10) İlgili ATS otoritesi tarafından belirlenecek şartlar doğrultusunda veya ilgili ATC ünitesi tarafından aksi dikte ettirilmedikçe, kontrollü bir uçuş, ilan edilmiş her zorunlu rapor noktasını geçme zamanını ve uçuş seviyesini, talep edilen diğer gerekli bilgilerle birlikte, ilgili ATC ünitesine mümkün olan en kısa zamanda rapor eder. Pozisyon raporlarına ek olarak ilgili ATC ünitesi tarafından talep edilen ilave rapor noktaları da pilot tarafından rapor edilir. İlan edilmiş rapor noktalarının bulunmaması durumunda pozisyon raporları, ilgili ATS otoritesi tarafından tanımlanmış veya ilgili ATC ünitesi

tarafından belirlenmiş düzenli aralıklarla yapılır.

a) Veri hattı bağlantısı haberleşmeleri yoluyla ilgili ATC ünitesine pozisyon bilgileri sağlayan kontrollü uçuşlar yalnızca istendiğinde sesli pozisyon raporu sunar.

Kontrolün sonlandırılması

MADDE 31- (1) Kontrollü bir uçuş yapan hava aracı, kontrollü bir havaalanına iniş yapılması haricinde, hava trafik kontrol hizmeti almaktan vazgeçtiğinde bunu en seri şekilde ilgili ATC ünitesine bildirir.

Haberleşme

MADDE 32- (1) Kontrollü statüde uçuş yapan bir hava aracı; ilgili hava-yer muhabere kanalını devamlı olarak dinler ve gerektiğinde ilgili ATC ünitesi ile iki yönlü muhabere kurar. İlgili ATS otoritesi tarafından tanımlandığı durumlarda kontrollü bir havaalanında, meydan trafiğinin bir parçası olan hava araçları bu madde kapsamı dışında tutulabilir.

(2) Muhaberenin kaybı, 32 nci Maddenin birinci fıkrasının uygulanmasına engel teşkil ederse, hava aracı, Ek 10, Cilt II'nin sesli muhabere kaybı prosedürlerinden ve aşağıdaki prosedürlerden uygun olanına uyar. Hava aracı, tüm diğer mevcut olanakları kullanarak ilgili ATC ünitesi ile iletişim kurmaya çalışır. Bunun yanı sıra, hava aracı, kontrollü bir havaalanında meydan trafiğinin bir parçası ise, görsel işaretlerle verilebilecek talimatları takip eder.

a) Hava aracı görerek meteorolojik şartlarda ise:

1) Görerek meteorolojik şartlarda uçmaya devam eder; en yakın uygun havaalanına iner ve inişini en hızlı şekilde ilgili ATS ünitesine rapor eder,

2) Uygun olacağı değerlendirilirse, 32 nci Maddenin ikinci fıkrasının b bendine uygun olarak bir IFR uçuş yapar.

b) Hava aracı IMC içinde ise veya bir IFR trafiğinin pilotu uçuşu 32 nci Maddenin ikinci fıkrasının a bendinin birinci alt bendine göre tamamlayamayacağını düşünüyor ise,

1) Bölgesel seyrüsefer anlaşmalarında aksi belirlenmemişse, hava trafik kontrol hizmetinin sağlanmasında radarın kullanılmadığı hava sahalarında, hava aracının pozisyon raporu verilmesi zorunlu bir rapor noktasını rapor edemeyişini takip eden 20 dakika boyunca en son teyit edilmiş hız ve seviyesini veya, daha yüksek ise, minimum uçuş irtifasını muhafaza eder, akabinde seviyesini ve hızını doldurulmuş uçuş planına uygun hale getirir.

2) Hava trafik kontrol hizmetinin radar ile sağlandığı hava sahasında,

a) En son teyit edilmiş seviye veya minimum uçuş irtifasını muhafaza ettiği zamandan, veya,

b) Transponder cihazına Kod 7600 bağladığı zamandan, veya,

c) Hava aracının, pozisyon raporu verilmesi zorunlu bir rapor noktasını rapor edemediği zamandan,

hangisi daha geç ise, geç olan zamandan itibaren 7 dakika boyunca en son teyit edilmiş hız ve seviyesini veya, daha yüksekse minimum uçuş irtifasını muhafaza eder, akabinde seviyesini ve hızını doldurulmuş uçuş planına uygun hale getirir.

3) Radar vektöründe ise veya ATC tarafından belirlenmiş bir limit olmadan offset RNAV uçuşa izin verilmişse, önündeki ilk rapor noktasından önce, minimum uçuş irtifasını da göz önünde bulundurarak, geçerli uçuş planındaki rotasına girer.

4) Geçerli uçuş planındaki rotasına uygun olarak uçuşuna devam ederek varış havaalanına hizmet veren seyrüsefer yardımcı cihazı veya fiksin üzerine devam eder ve, 32 nci Maddenin ikinci fıkrasının b) bendinin beş numaralı alt bendinde belirtilen şartlara uyum sağlanması gerektiğinde, alçalmaya başlayıncaya kadar, bu seyrüsefer yardımcı cihazı veya fiksin üzerinde beklemeye girer.

5) 32 nci Maddenin ikinci fıkrasının b) bendinin dört numaralı alt bendinde belirtilen seyrüsefer yardımcı cihazı veya fikste en son alınmış ve tahmin edilen yaklaşma zamanında veya bu zamana mümkün olduğunca yakın bir zamanda alçalmaya başlar, veya alınmış ve teyit edilmiş bir muhtemel yaklaşma zamanı yoksa, geçerli uçuş planından elde edilen tahmini varış zamanında veya bu zamana mümkün olduğunca yakın zamanda alçalmaya başlar.

6) Belirlenen fiks veya seyrüsefer yardımcı cihazına göre oluşturulmuş normal bir aletli yaklaşma usulünü uygular.

7) 32 nci Maddenin ikinci fıkrasının b) bendinin beş numaralı alt bendinde belirtilen tahmini varış zamanından veya teyit edilmiş muhtemel yaklaşma zamanından, hangisi daha geç ise geç olan zamandan itibaren 30 dakika içerisinde, mümkünse, iniş yapar.

Kanunsuz girişim

MADDE 33- (1) Kanunsuz girişime maruz kalan bir hava aracı, kanunsuz girişime uğradığını, içerisinde bulunduğu önemli koşullar ve şartlar gereği geçerli uçuş planından sapmalarını, ATS ünitesi tarafından hava aracına öncelik verilebilmesi ve hava aracının diğer hava araçlarıyla çakışmasının en aza indirilebilmesini teminen, ilgili ATS ünitesine bildirmeye çalışır.

(2) Bir hava aracının kanunsuz girişime maruz kalması durumunda, hava aracına aksi dikte ettirilmedikçe, kaptan pilot en yakın ve uygun havaalanına iniş yapmak üzere girişimde bulunur. İlgili uçuş hakkında MSHGP doğrultusunda işlem tesis edilir.

(3) Kanunsuz girişime yönelik uygulamalar Genel Müdürlük tarafından yayımlanan düzenlemeler ile belirlenir.

Önleme

MADDE 34- (1) Hava aracının önlenmesine yönelik uygulamalar Genel Müdürlük ve Milli Savunma Bakanlığı tarafından yayımlanan düzenlemeler ile belirlenir.

VMC görüş ve bulutlardan uzaklık minimumları

MADDE 35- (1) VMC görüş ve bulutlardan uzaklık minimumlarına yönelik değerler alt limitler Tablo-1'de belirtilmektedir.

İrtifa aralığı	Saha	Uçuş rüyeti	Bulutlardan uzaklık	
			Yatay	Dikey
Ortalama deniz seviyesine göre 3050 metre (10000 feet) ve üstünyeyse	Kontrollü hava sahası içinde	8 KM	1500 metre	300 metre (1000 feet)
	Kontrollü hava sahası dışında			
Ortalama deniz seviyesine göre 3050 metrenin (10000 feet) altında ve 900 metrenin (3000 feet) üstünde veya en yüksek arazinin 300 metre (1000 feet) üstünde, hangisi daha yüksekse	Kontrollü hava sahası içinde	5 KM	1500 metre	300 metre (1000 feet)
	Kontrollü hava sahası dışında			
Ortalama deniz seviyesine göre 900 metre (3000 feet) ve altında, veya arazinin 300 metre (1000 feet) üstünde, hangisi daha yüksekse	Kontrollü hava sahası içinde	5 KM	1500 metre	300 metre (1000 feet)
	Kontrollü hava sahası dışında	5 KM	Bulutlardan uzaklaşarak yeri/suyu görerek	

Tablo 1: VFR minimumlar tablosu

Geçiş İrtifası yüksekliğinin ortalama deniz seviyesine göre 3050 metre (10000 feet)'in altında olması halinde, 10000 feet yerine FL100 kullanılmalıdır.

(2) Helikopterler için yer görüşü, kontrollü hava sahası dışında 2 KM'den az olmayacaktır.

(3) Helikopterler için yer görüşü, kontrollü hava sahası içinde 3 KM'den az olmayacaktır.

(4) Meteorolojik gözlem raporlarında (METAR/SPECI) bildirilen hâkim görüş değeri, yer görüşü olarak esas alınacaktır. Hâkim görüş değerine ilave olarak, en düşük görüş değerinin de söz konusu raporlarda belirtildiği durumlarda;

a) ATC üniteleri tarafından hâkim görüş değeri yer görüşü olarak esas alınacak ve VFR uçuş operasyonlarının yapılıp yapılamayacağına bu değer esas alınarak karar verilecektir.

b) Hava yer muhaberesinde hâkim görüş değerine ilave olarak, ATC ünitesi tarafından en düşük görüş değeri coğrafi yönüyle birlikte pilotlara verilir, söz konusu en düşük görüş değerinin olduğu bölgede VFR uçuş düzenlenebilmesi için gerekli olan görüş ve bulutlardan uzaklık kriterlerinin karşılanması sorumluluğu bu bölgedeki uçuş süresince uçuşu yapacak pilota aittir.

c) Hâkim görüş değerine ilave olarak verilen en düşük görüş değerinin pist üzeri veya doğrultusunda olması durumunda kalkış veya iniş sorumluluğu tamamen pilota aittir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Görerek Uçuş Kuralları

VFR uçuşların yapılmaması

MADDE 36- (1) Özel VFR uçuşlar hariç, VFR uçuşlar, hava aracının Tablo-1'de belirtilen uçuş rüyeti ve bulutlardan uzaklık şartlarını sağlaması halinde gerçekleştirilir.

(2) İlgili ATC ünitesinden izin alınması dışında, VFR uçuşlar, aşağıda a) ve b) maddelerinde belirtilen hallerde, kontrol bölgesindeki bir havaalanına iniş veya kalkış yapmayacak, meydan trafik bölgesine veya trafik paternine girmeyecektir;

a) Bulut tavanı, 450 metre (1500 feet)'ten az olduğunda veya

b) Yer görüşü 5 kilometreden az olduğunda.

Günbatımı ile gündeğümü arası uçuşlar

MADDE 37- (1) Günbatımı ile gündeğümü arasında veya günbatımı ile gündeğümü arasında

Genel Müdürlük tarafından belirlenecek başka bir sürede VFR uçuşlar Genel Müdürlük tarafından belirlenecek koşullara uygun olarak uçuş yapar.

(2) VFR uçuş yapılabilmesine yönelik uygun görülen koşullar Türkiye AIP'si içerisinde yayımlanır.

VFR Uçuşlar

MADDE 38- (1) Genel Müdürlük tarafından izin verilmedikçe, VFR uçuşlar;

a) Güneş batımından 30 dakika sonrası ile güneş doğumundan 30 dakika öncesi süre içerisinde,

b) FL 200'ün üzerinde,

c) Transonik ve süpersonik hızlarda, yapılamaz.

(2) FL 290'ın üzerinde 300 metre (1000 feet)'lik azaltılmış dikey ayırma minimumu uygulanan sahalarda, FL 290'ın üzerinde VFR uçuş yapılamaz.

(3) İniş veya kalkış için gerekli olması dışında veya Genel Müdürlükten izin alınmadıkça; yerleşim yerlerinin veya açık havadaki insan topluluklarının üzerinde hava aracı merkez olmak üzere 600 metre yarıçaplı bir sahadaki en yüksek yapı, tesis veya araziden 300 metre (1000 feet)'ten daha az yükseklikte VFR uçuş yapılamaz.

(4) İniş veya kalkış için gerekli olması dışında veya Genel Müdürlükten izin alınmadıkça; yerleşim yerlerinin ve açık havadaki insan topluluklarının olmadığı kara veya su üzerinde 150 metre (500 feet)'ten daha az yükseklikte VFR uçuş yapılamaz.

(5) 38 inci Maddenin üçüncü ve dördüncü fıkralardaki yükseklik kriterleri, 13 üncü Maddenin birinci fıkrasındaki gerekliliğin sağlanabilmesi kapsamındadır.

(6) Hava trafik kontrol müsaadelerinde veya ATS ünitesi tarafından farklı bir durum belirtilmedikçe, sudan veya yerden itibaren 900 metre (3000 feet)'in üzerinde veya ilgili ATS ünitesi tarafından belirtilecek daha yüksek bir değerdeki seyir seviyesinde yürütülecek VFR uçuşlar, bu Talimatın Ek-1'indeki seyir seviyeleri tablosunda yer alan yönüne uygun bir seyir seviyesinde yapılır.

VFR uçuşlarda haberleşme

MADDE 39- (1) VFR bir uçuş; uçuş bilgi hizmeti sağlayan hava trafik hizmetleri ünitesiyle sürekli hava-yer sesli iletişimini, ilgili haberleşme kanalını takip ederek muhafaza eder ve gerektiğinde hava trafik hizmetleri ünitesine pozisyon raporu verir. (2) Görerek uçuş kurallarına göre uçmakta olan bir hava aracı, aletli uçuş kurallarına göre uçmayı talep edecek ise;

a) Geçerli uçuş planını etkileyecek değişiklikleri ilgili ATS ünitesine bildirir, veya,

b) İlgili ATS ünitesine bir uçuş planı sunar ve kontrollü hava sahasındayken IFR'a geçmeden önce müsaade alır.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Aletli Uçuş Kuralları

Aletli uçuş kurallarına göre gerçekleştirilen tüm uçuşlar için geçerli kurallar

MADDE 40- (1) Aletli uçuş kurallarına göre gerçekleştirilecek tüm uçuşlarda hava araçları, uçulacak rotaya uygun seyrüsefer cihazı ve aletlerle donatılır.

(2) Kalkış ve iniş için gerekli olması dışında veya Genel Müdürlük tarafından özel olarak yetkilendirilmedikçe, bir IFR uçuş, belirlenmiş minimum uçuş irtifasının altında veya minimum uçuş irtifasının belirlenmediği durumlarda:

a) Yüksek arazi veya dağlık bölgeler üzerinde, hava aracının tahmini pozisyonu merkez olmak üzere 8 kilometrelik mesafe içerisinde bulunan en yüksek yapı, tesis veya araziden 600 metre (2000 feet)'ten daha az yükseklikte bir seviyede,

b) Yüksek arazi ve dağlık bölgeler haricindeki yerler üzerinde hava aracının tahmini pozisyonu merkez olmak üzere 8 kilometrelik mesafe içerisinde bulunan en yüksek yapı, tesis veya araziden en az 300 metre (1000 feet) üzerinde bir seviyede,

yapılamaz.

(3) 40 ıncı Maddenin ikinci fıkrasındaki yükseklik kriteri, 13 üncü Maddenin birinci fıkrasındaki gerekliliğin sağlanabilmesi kapsamındadır.

IFR uçuştan VFR uçuşa geçiş

MADDE 41- (1) Aletli uçuş kurallarına göre uçuş yapan bir hava aracı, görerek uçuş kurallarına göre uçuş yapmayı seçerse, ilgili hava trafik hizmetleri ünitesine özellikle IFR uçuş planının iptal edildiğini ve bununla ilgili olarak geçerli uçuş planı üzerinde yapılacak değişiklikleri bildirir.

(2) Aletli uçuş kurallarına göre uçan bir hava aracı, görerek meteorolojik koşullarla karşılaşır, uçuşun makul bir süre boyunca kesintisiz olarak görerek meteorolojik koşullarda sürdürüleceği hususundan emin olmadıkça IFR uçuşunu iptal edemez.

Kontrollü hava sahası içerisinde IFR kurallar

MADDE 42- (1) Kontrollü hava sahası içerisindeki IFR uçuşlar bu Talimatın 30 uncu Maddesindeki hükümlere uymak zorundadır.

(2) Kontrollü hava sahası içerisinde IFR olarak gerçekleştirilen bir seyir uçuşu, bu Talimatın Ek-1'inde yer alan seyir seviyeleri tablosunda tanımlı yönüne uygun seyir seviyesinde yapılır.

(3) İki seviye arasındaki veya seviyesinin üzerindeki bir seviyeye tırmanmasına izin verilen kontrollü hava sahası içerisindeki IFR bir uçuş, bu Talimatın Ek-1'inde yer alan seyir seviyeleri tablosunda tanımlı yönüne uygun seyir seviyesinde yapılır.

(4) İlgili ATC ünitesi tarafından izin verilmesi veya AIP'de yayımlanarak tanımlanması halinde, bu Talimatın Ek-1'inde tanımlanmış uçuş seviyeleri haricinde bir seviyede uçuş yapılabilir.

Kontrollü hava sahası dışında IFR kurallar

MADDE 43- (1) Kontrollü hava sahası dışında IFR olarak gerçekleştirilen bir seyir uçuşu, bu Talimatın Ek 1'inde yer alan seyir seviyeleri tablosunda tanımlı yönüne uygun seyir seviyesinde yapılır.

(2) Kontrollü hava sahası dışında IFR olarak gerçekleştirilen bir seyir uçuşu, ilgili ATS ünitesi tarafından izin verilmedikçe 900 metre (3000 feet) irtifada veya altında yapılamaz

(3) FL410 yukarısında gerçekleştirilen uçuşlar, Bu Talimatın Ek-1'inde yer alan seviyelere uygun seyir seviyesinde gerçekleştirilir.

Kontrollü hava sahası dışındaki IFR uçuşların haberleşmesi

MADDE 44- (1) Kontrollü hava sahası dışında uçan IFR bir trafik, uygun haberleşme kanalı üzerinde hava-yer sesli muhaberesini muhafaza eder ve uçuş bilgi hizmeti sağlayan hava trafik hizmetleri ünitesi ile, gerektiğinde, iki yönlü iletişim kurar.

Kontrollü hava sahası dışındaki IFR uçuşların pozisyon raporları

MADDE 45- (1) 44 üncü Maddenin birinci fıkrasına tabi olan ve kontrollü hava sahası dışında uçan IFR bir trafik, kontrollü uçuşlar için 30 uncu Maddenin onuncu fıkrasında belirlendiği şekilde pozisyon raporu verir.

ALTINCI BÖLÜM

Son Hükümler

Teknik düzenlemeler

MADDE 46- (1) Bu Talimatta yer almayan ve istisnai özellik arz eden teknik konular ile bu Talimatta belirtilen konulara ilişkin uygulama detayları, ICAO tarafından bu konulara ilişkin yapılan uygulamalara paralel olarak Genel Müdürlük tarafından hazırlanacak düzenlemeler ile belirlenir.

İdari işlemler

MADDE 47- (1) Bu Talimatın gerekliliklerini yerine getirmeyenler hakkında 2920 sayılı

Kanun ve bu Kanun kapsamında yayımlanan düzenlemelerde yer alan hükümler kapsamında idari işlem uygulanır.

Yürürlük

MADDE 48- (1) Bu Talimat yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 49- (1) Bu Talimat hükümlerini Sivil Havacılık Genel Müdürü yürütür.

EK 1. SEYİR SEVİYELERİNE AİT TABLOLAR

Bu Talimatta referans verilen seyir seviyeleri aşağıdaki gibidir:

RVSM - FEET

- a) İrtifa için “feet” kullanılan ve, bölgesel hava seyrüsefer anlaşmalarına göre, FL 290 ile FL 410 arasında (FL 290 ve 410 dâhil) 1000 ft’lik dikey ayırma minimumu uygulanan sahalarda:

YÖN											
000 dereceden 179 dereceye						180 dereceden 359 dereceye					
IFR Uçuşlar			VFR Uçuşlar			IFR Uçuşlar			VFR Uçuşlar		
Seviye		Seviye	Seviye		Seviye	Seviye		Seviye		Seviye	
FL	Feet	Metre	FL	Feet	Metre	FL	Feet	Metre	FL	Feet	Metre
010	1 000	300	-	-	-	020	2 000	600	-	-	-
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
vs.	vs.	vs.				vs.	vs.	vs.			

Not. – Dikey ayırmaya ilişkin kılavuz materyal, FL 290 ve FL 410 (dâhil) arası 300 m (1 000 ft)’lik bir Dikey Ayırma Minimumunun Uygulanmasına ilişkin Elkitabı (Dok 9574) ‘te yer almaktadır.

RVSM - METRE

- b) İrtifa için metre kullanıldığı durumlarda, bölgesel hava seyrüsefer anlaşmalarına göre, 8 900m ile 12500m arasında (12500 m dâhil) 300 m'lik bir dikey ayırma minimumunun uygulandığı alanlarda:

YÖN											
000 dereceden 179 dereceye ***						180 dereceden 359 dereceye ***					
IFR Uçuşlar			VFR Uçuşlar			IFR Uçuşlar			VFR Uçuşlar		
Seviye		Seviye		Seviye		Seviye		Seviye		Seviye	
Standart	Metrik	Feet	Standart	Metrik	Feet	Standart	Metrik	Feet	Standart	Metrik	Feet
0030	300	1 000	-	-	-	0060	600	2 000	-	-	-
0090	900	3 000	0105	1 500	3 500	0120	1 200	3 900	0135	1 350	4 400
0150	1 500	4 900	0165	1 165	5 400	0180	1 800	5 900	0195	1 950	6 400
0210	2 100	6 900	0225	2 250	7 400	0240	2 400	7 900	0255	2 550	8 400
0270	2 700	8 900	0285	2 850	9 400	0300	3 000	9 800	0315	3 150	10 300
0330	3 300	10 800	0345	3 450	11 300	0360	3 600	11 800	0375	3 750	12 300
0390	3 900	12 800	0405	4 050	13 300	0420	4 200	13 800	0435	4 350	14 300
0450	4 500	14 800	0465	4 650	15 300	0480	4 800	15 700	0495	4 950	16 200
0510	5 100	16 700	0525	5 250	17 200	0540	5 400	17 700	0555	5 550	18 200
0570	5 700	18 700	0585	5 850	19 200	0600	6 000	19 700	0615	6 150	20 200
0630	6 300	20 700	0645	6 450	21 200	0660	6 600	21 700	0675	6 750	22 100
0690	6 900	22 600	0705	7 050	23 100	0720	7 200	23 600	0735	7 350	24 100
0750	7 500	24 600	0765	7 650	25 100	0780	7 800	25 600	0795	7 950	26 100
0810	8 100	26 600	0825	8 250	27 100	0840	8 400	27 600	0855	8 550	28 100
0890	8 900	29 100				0920	9 200	30 100			
0950	9 500	31 100				0980	9 800	32 100			
1010	10 100	33 100				1040	10 400	34 100			
1070	10 700	35 100				1100	11 000	36 100			
1130	11 300	37 100				1160	11 600	38 100			
1190	11 900	39 100				1220	12 200	40 100			
1250	12 500	41 100				1310	13 100	43 000			
1370	13 700	44 900				1430	14 300	46 900			
1490	14 900	48 900				1550	15 500	50 900			
vs.	vs.	vs.				vs.	vs.	vs.			

Not. – Dikey ayırmaya ilişkin kılavuz materyal, FL 290 ve FL 410 (dâhil) arası 300 m (1 000 ft)'lik bir Dikey Ayırma Minimumunun Uygulanmasına ilişkin Elkitabı (Dok 9574) 'te yer almaktadır.

RVSM – Olmayan - FEET

c) “feet”in, irtifa ölçümünün başlıca birimi olduğu diğer alanlarda:

YÖN											
000 dereceden 179 dereceye **						180 dereceden 359 dereceye **					
IFR Uçuşlar			VFR Uçuşlar			IFR Uçuşlar			VFR Uçuşlar		
Seviye			Seviye			Seviye			Seviye		
FL	Feet	Metre	FL	Feet	Metre	FL	Feet	Metre	FL	Feet	Metre
010	1 000	300	-	-	-	020	2 000	600	-	-	-
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850	300	30 000	9 150	310	31 000	9 450	320	32 000	9 750
330	33 000	10 050	340	34 000	10 350	350	35 000	10 650	360	36 000	10 950
370	37 000	11 300	380	38 000	11 600	390	39 000	11 900	400	40 000	12 200
410	41 000	12 500	420	42 000	12 800	430	43 000	13 100	440	44 000	13 400
450	45 000	13 700	460	46 000	14 000	470	47 000	14 350	480	48 000	14 650
490	49 000	14 950	500	50 000	15 250	510	51 000	15 550	520	52 000	15 850
vs.	vs.	vs.	vs.	vs.	vs.	vs.	vs.	vs.	vs.	vs.	vs.

Not. – Dikey ayırmaya ilişkin kılavuz materyal, FL 290 ve FL 410 (dâhil) arası 300 m (1 000 ft)'lik bir Dikey Ayırma Minimumunun Uygulanmasına ilişkin Elkitabı (Dok 9574) 'te yer almaktadır.

RVSM-olmayan - METRE

d) Metre'nin, irtifa ölçümünün başlıca birimi olduğu diğer alanlarda:

YÖN												
000 dereceden 179 dereceye **						180 dereceden 359 dereceye **						
IFR Uçuşlar			VFR Uçuşlar			IFR Uçuşlar			VFR Uçuşlar			
Seviye			Seviye			Seviye			Seviye			
Seviye	Standart		Standart		Standart		Standart		Standart		Standart	
Metrik	Metre	Feet	Metrik	Metre	Feet	Metrik	Metre	Feet	Metrik	Metre	Feet	
0030	300	1 000	-	-	-	0060	600	2 000	-	-	-	
0090	900	3 000	0105	1 500	3 500	0120	1 200	3 900	0135	1 350	4 400	
0150	1 500	4 900	0165	1 165	5 400	0180	1 800	5 900	0195	1 950	6 400	
0210	2 100	6 900	0225	2 250	7 400	0240	2 400	7 900	0255	2 550	8 400	
0270	2 700	8 900	0285	2 850	9 400	0300	3 000	9 800	0315	3 150	10 300	
0330	3 300	10 800	0345	3 450	11 300	0360	3 600	11 800	0375	3 750	12 300	
0390	3 900	12 800	0405	4 050	13 300	0420	4 200	13 800	0435	4 350	14 300	
0450	4 500	14 800	0465	4 650	15 300	0480	4 800	15 700	0495	4 950	16 200	
0510	5 100	16 700	0525	5 250	17 200	0540	5 400	17 700	0555	5 550	18 200	
0570	5 700	18 700	0585	5 850	19 200	0600	6 000	19 700	0615	6 150	20 200	
0630	6 300	20 700	0645	6 450	21 200	0660	6 600	21 700	0675	6 750	22 100	
0690	6 900	22 600	0705	7 050	23 100	0720	7 200	23 600	0735	7 350	24 100	
0750	7 500	24 600	0765	7 650	25 100	0780	7 800	25 600	0795	7 950	26 100	
0810	8 100	26 600	0825	8 250	27 100	0840	8 400	27 600	0855	8 550	28 100	
0890	8 900	29 100	0920	9 200	30 100	0950	9 500	31 100	0980	9 800	32 100	
1010	10 100	33 100	1040	10 400	34 100	1070	10 700	35 100	1100	11 000	36 100	
1130	11 300	37 100	1160	11 600	38 100	1190	11 900	39 100	1220	12 200	40 100	
1250	12 500	41 100	1280	12 800	42 100	1310	13 100	43 000	1370	13 400	44 000	
1370	13 700	44 900	1400	14 000	46 100	1430	14 300	46 900	1460	14 600	47 900	
1490	14 900	48 900	1520	15 200	49 900	1550	15 500	50 900	1580	15 800	51 900	
vs.	vs.	vs.	vs.	vs.	vs.	vs.	vs.	vs.	vs.	vs.	vs.	

Not. – Dikey ayırmaya ilişkin kılavuz materyal, FL 290 ve FL 410 (dâhil) arası 300 m (1 000 ft)'lik bir Dikey Ayırma Minimumunun Uygulanmasına ilişkin Elkitabı (Dok 9574) 'te yer almaktadır.