

**TÜRK HAVA SAHASINDA HAVA KURALLARININ UYGULANMASINA İLİŞKİN
USUL VE ESASLAR TALİMATI
(SHT-HK)**

BİRİNCİ KISIM

Amaç, Kapsam, Dayanak, Tanımlar

Amaç

MADDE 1 – (1) Türk hava sahasında hava trafik hizmetlerinin verilmesi sırasında Uluslararası sivil havacılık teşkilatı tarafından yayınlanan hava kurallarının kullanılmasına ilişkin usul ve esasların belirlenmesidir.

Kapsam

MADDE 2 – (1) Bu Talimat, düzenleyici kuruluşu, hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları ve bu kuralları uygulayacak olan hava trafik kontrolörleri ile Türk hava sahasında uçuş düzenleyen Türk tescilli havayolu, genel havacılık, hava taksi işletmelerini ve pilotları kapsar.

Hukuki dayanak

MADDE 3 – (1) Bu Talimat, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatının yayımladığı Şikago Sözleşmesinin Ek-2 sini, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun ve 5431 sayılı Kanunun 10 uncu maddesinin .. bendinine dayanılarak hazırlanmıştır.

Tanımlar ve kısaltmalar

MADDE 4 – (1) Bu Talimatın uygulanmasında;

a) ADS-C sözleşmesi: Hava aracı ile yer sistemleri arasında veri hattı yardımıyla değiştirilecek bilgilerin, hangi koşullar altında başlayacağını ve bu raporların neleri içereceğini tanımlayan sözleşmeyi,

b) Aletli meteorolojik şartlar: Görerek meteorolojik şartlar için tespit edilen değerlerden daha düşük görüş, bulutlardan mesafe ve daha düşük bulut tavanı olarak ifade edilebilecek şartları,

c) Aletli yaklaşma usulü: Uçağı ilk yaklaşma fiksinden veya tanımlanmış geliş yolunun başından inişin tamamlanacağı bir noktaya veya iniş tamamlanamayacaksa bir bekleme noktasına getiren veya belirli bir yüksekliğe tırmandıran, mânialardan koruyarak uçuş aletlerinin yardımıyla yapılan daha önceden belirlenmiş bir dizi manevralar serisini,

ç) Aletli yaklaşma usulü aşağıdaki gibi sınıflandırılır:

- Hassas olmayan aletli yaklaşma usulü: Yatay kılavuz kullanma olanağı verip dikey kılavuz kullanma olanağı vermeyen bir aletli yaklaşma usulünü,
- Hassas aletli yaklaşma usulü: Operasyon kategorisine göre belirlenen minimum değerleri ile hassas yatay ve dikey kılavuz kullanma olanağı veren bir aletli yaklaşma usulünü,

d) Apron: Bir havaalanında bulunan ve yolcu, posta ya da yüklerin indirme, bindirme ya da boşaltılması, hava aracının yakıt alma, park etme ya da bakımı amacıyla konuşlandırılması için düşünülmüş olan tanımlanmış bir alanı,

e) ATS koridoru: SID, STAR, havayolu, tavsiyeli yol ve kontrolsüz yollarda dâhil olmak üzere gerektiğinde trafik akışını yönlendirmek için oluşturulmuş yolları,

f) Basınç-irtifa: İrtifa bakımından ifade edilen, Standart Atmosferde o basınca tekabül eden bir atmosferik basıncı,

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

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

i)Değiştirme noktası: Bir hava koridorunda seyir halindeki hava aracının arkasında kalan seyrüsefer yardımcı cihazının kapsama alanından çıkıp, üzerine doğru uçtuğu seyrüsefer yardımcı cihazının kapsama alanına girdiğini gösteren, haritalarda işlenmiş olan noktayı,

i)Dosyalanmış uçuş planı: Bir Hava Trafik Hizmetleri ünitesinde pilot veya tayin edilmiş bir temsilci tarafından, sonradan yapılan değişiklikleri içermeyen uçuş planını,

j)Geçiş irtifa: Bu irtifa ve altında hava araçlarının irtifalara göre kontrol edildiğini,

k)Görerek meteorolojik şartlar: Görüş, bulutlardan mesafe ve bulut tavanı olarak ifade edilen değerlerin ilan edilen asgari limitlerin üzerinde olduğu bir durumu,

l)Hareket sahası: Bir meydana apron dahil olmak üzere hava araçlarının iniş, kalkış ve yer hareketlerini yaptıkları sahaları,

m)Hava aracı: Sabit yüzeyler üzerinde bir takım aerodinamik reaksiyonlarla yer çekimi kuvvetine karşı havada tutunabilen araçları,

n)Hava meydanı: Hava araçlarının iniş, kalkış ve yer hareketlerini gerçekleştirebilmeleri için karada veya suda oluşturulan,(bina, tesis ve teçhizatla donatılmış) özel alanlara hava meydanı denir.

o)Hava seyrüseferi: Yer ya da mekan bazlı seyrüsefer yardımcı cihazlarının kapsamı dâhilindeki ya da kendi kendine yeterli seyrüsefer cihazlarının sınırları dahilindeki ya da bunların ikisinin bileşiminin sınırları dahilindeki herhangi bir istenilen hava yolu üzerinde hava aracının seyrüseferine olanak sağlayan bir seyrüsefer

ö)Hava trafiği: Bir meydanın manevra sahasında hareket eden hava araçları ile uçustaki hava araçlarının tamamını,

p)Hava trafik hizmeti: Uçuş bilgi hizmeti, ikaz hizmeti, hava trafik tavsiye hizmeti ve hava trafik kontrol hizmeti(Saha Kontrol Hizmeti, Yaklaşma Kontrol Hizmeti, Meydan Kontrol Hizmeti) için kullanılan genel bir terimi,

r)Hava trafik hizmetleri birimi: Hava trafik kontrol hizmet ünitesi, uçuş bilgi merkezi, notam ofisi için kullanılan genel bir terimi,

s)Hava trafik hizmetleri hava sahaları: Alfabetik sıraya göre düzenlenmiş, içerisinde özellikli uçuşların yapabildiği, özellikli hava trafik hizmetlerinin ve uçuş kurallarının uygulandığı hudutları belirlenmiş hava sahalarını

ş)Hava trafik hizmetleri rapor ofisi: Hava trafik hizmetleri ile ilgili raporlarla uçuş öncesi yayınlanan planları almak üzere tesis edilen üniteyi,

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

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

NOT: ATC müsaadesi yerine yalnızca “Müsaade/Clearance” terimi de kullanılabilir ve müsaade kelimesi herhangi bir eylemin önüne geldiği zaman yalnızca o eylemi yapma yetkisi verir. (İniş müsaadesi, kalkış müsaadesi vb)

ü)Hava trafik kontrol ünitesi: Yerine göre saha kontrol merkezi, yaklaşma kontrol birimi ya da meydan kontrol kulesi anlamına gelen bir jenerik terimi,

v)Hava trafik tavsiye hizmeti: Tavsiyeli yol ve sahalarda uçuş yapan IFR hava araçları arasında mümkün olduğunca çarpışmayı önlemek üzere sağlanan hizmeti,

y)Havacılık bilgi yayını: Bir devlet ya da onun yetkilendirdiği kuruluş tarafından yayınlanan ve o ülkedeki hava seyrüseferi ile ilgili bilgileri içeren yayını,

z)Havada çarpışmayı önleme sistemi: SSR radarın transponder sinyalleri ile yerden bağımsız olarak çalışan ve SSR transponder' ı olan hava araçları ile muhtemel çarpışma tehlikelerini pilota bildirilen hava aracına ait bir sistemi,

aa)Hava-taksi: Bir helikopter/ VTOL'un bir havaalanının yüzeyi üzerindeki, normal olarak yer etkisinde ve normal olarak 37 km/saat'ten (20 kt) daha az bir hızdaki yer hareketini,

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

cc)Havayolu: Koridor şeklinde oluşturulmuş kontrollü saha veya bu sahanın bir bölümünü,

çç)IFR Uçuş: Aletli uçuş kurallarına göre yapılan uçuşu,

dd)IFR: Aletli uçuş kurallarını sembolize eden kısaltmayı,

ee)IMC: Aletli meteorolojik şartları göstermek için kullanılan sembolü,

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

gg)İlgili ATS otoritesi: Devlet tarafından tayin edilen ve ilgili hava sahasında hava trafik hizmetleri sunmaktan sorumlu olan otoriteyi,

ğğ)İniş sahası: Hareket sahasının hava araçlarının iniş ve kalkışları için ayrılmış bölümünü,

hh)İnsansız serbest balonlar: havadan hafif, insansız, serbest uçuş yapan hava araçlarını,

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

ii)Kaptan pilot: Uçuş esnasında bir hava aracının manevralarından ve uçuş emniyetinden sorumlu, işletici tarafından yetkilendirilmiş pilotu,

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

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

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

mm)Kontrollü meydan: Meydan trafiğine hava trafik kontrol hizmetinin sağlandığı meydanı,

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

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

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

pp)Meydan kontrol kulesi: Meydan trafiğine hava trafik kontrol hizmeti sağlamak üzere oluşturulmuş birimi,

rr)Meydan trafiği: Bir meydanın manevra sahasındaki tüm trafiklerle, meydan civarında uçan hava araçlarının tamamını,

ss)Meydan trafik bölgesi: Meydan trafiğini korumak için bir meydan civarında oluşturulan sınırları belirli hava sahasını,

şş)Muhtemel yaklaşma zamanı: IFR bir trafiğin muhtemel bir gecikme/beklemenin ardından, iniş için yaklaşmasını tamamlamak üzere fiksi terk edeceği tahmin edilen zamanı,

tt)Müsaade hududu: Bir hava aracına verilen ATC müsaadesinin geçerli olduğu son noktayı,

uu)Otomatik bağımlı gözetim – sözleşme (ADS-C): ADS-C raporlarının hangi şartlar altında başlatılacağını ve bu raporların hangi verileri içereceğini belirten bir ADS-C sözleşmesinin hükümlerinin yer sistemi ile hava aracı arasında bir veri bağlantısı yoluyla alışverişine olanak sağlayan bir vasıtayı, ifade eder.

üü)Otomatik bağımlı gözetim – yayın (ADS-B): Hava aracı, havaalanı araçları ve diğer cisimlerin kimlik, konum ve ilave veriler gibi verileri bir veri bağlantısı yoluyla yapılan bir yayın modun da otomatik olarak iletmesine ve/veya almasına olanak sağlayan bir vasıtayı,

vv)Özel VFR uçuş: Meteorolojik koşulların görerek meteorolojik koşulların daha altında olduğu durumda kontrol bölgelerinde uçuşuna ATC tarafından müsaade edilen özel bir VFR uçuş şeklini,

yy)Pist bekleme noktası: İniş sahasını ve ILS yayın hattını taksidedeki hava aracı ve araçlardan korumak üzere belirlenmiş ve meydan kontrol kulesi tarafından aksi bir talimat almadıkça hava araçlarının beklemek zorunda oldukları noktayı,

zz)Pist: Bir meydanda hava araçlarının iniş kalkışı için kullanılan dikdörtgen şeklinde tanımlanmış sahaları,

aaa)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,

bbb)Radiotelephony: Bilgi değişiminin konuşma formunda yapıldığı bir sistemi,

ccc)Rapor noktası: Bir hava aracının coğrafi pozisyonunu bildireceği belirli noktaları,

ççç)Rota: Bir hava aracının havada çizdiği yolun yeryüzü üzerindeki kuzeyden derece olarak ifade edilen izdüşümünü,

ddd)Saha kontrol hizmeti: Kontrol sahalarında kontrollü trafıklere sağlanan hava trafik kontrol hizmetini,

eee)Seviye: Uçuştaki bir hava aracının dikey konumunu belirtmek üzere genellikle yükseklik, uçuş seviyesi ve irtifa için kullanılan jenerik bir terimi,

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

ggg)Sürekli uçuş planı: Belirli bir dönemde bir işletmenin düzenli olarak yapmayı düşündüğü uçuşlar için ATS ünitesince muhafaza edilmek ve kullanılmak üzere doldurduğu planı,

ğğğ)Tehditli saha: Bir ülkenin hükümlerlik sahası içerisinde tesis edilen ve içinde uçuş yapılmasının belli şartlara bağlandığı sahaları,

hhh)Tahmini varış zamanı: IFR bir trafiğin bir aletli yaklaşma usulünü dizayn edildiği seyrüsefer yardımcı cihazının üzerinde olacağı zamanı veya, herhangi bir fix yada seyrüsefer yardımcısı bulunmadığı takdirde, hava aracının havaalanının üzerine varacağı zamanı, yada VFR uçuşları için, hava aracının meydan üzerinde olacağı tahmin edilen zamanı,

ııı)Takoz alma zamanı: Hava aracının kalkışı ile bağlantılı olarak hareketine başlayacağı tahmin edilen zamanı,

- IFR hava aracı için gidiş meydanında aletli yaklaşma usulünün dizayn edildiği fiks varsa bu fikse varış zamanıdır. Böyle bir fiks ya da seyrüsefer yardımcı cihazı yoksa ya da hava aracı VFR ise meydan üzerinde olacağı tahmin edilen zamanı,

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

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

- **Hava aracı bekleme taksi yolu:** Apronun bir parçası olup; hava aracına yalnızca bekleme olanağı veren kısmı,

- **Apron taksi yolu:** Taksi yolu ağının bir parçası olup; hava aracının apronu kat etmesine olanağı veren kısmı
- **Hızlı taksi yolu:** Pistle uygun bir açı ile bağlantısı olan ve iniş yapan hava aracının pist meşguliyetini en aza indirecek şekilde yüksek bir hızda pisti terk etme olanağı veren taksi yolunu,

kkk)Tavsiyeli hava sahası: Tanımlanmış boyutlara ya da tespit edilmiş bir güzergâha sahip olan ve içinde hava trafik tavsiye hizmetinin sunulduğu bir hava sahası.

lll)Tavsiyeli yol: İçerisinde hava trafik tavsiye hizmetinin sağlandığı tanımlanmış yol,

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

nnn)Terminal kontrol sahası: Bir veya daha fazla havaalanı civarında bulunan ATS yollarının birleştiği yerde kurulan yatay ve dikey sınırları belirlenmiş kontrollü sahaları,

ooo)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,

ööö)Uçak: Sabit yüzeyler üzerinde bir takım aerodinamik reaksiyonlarla havada tutunabilen, havadan ağır, motor gücüyle çalışan hava aracını,

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

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

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

şşş)Uçuş bilgi merkezi: Uçuş bilgi ve ikaz hizmeti sağlamak üzere kurulmuş birimi,

ttt)Uçuş mürettebatı: Uçuş sırasında, hava aracının her türlü faaliyeti için gerekli özel görevleri yerine getiren lisanslı personelin tamamını,

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

üüü)Uçuş seviyesi: 1013,2 hPa sabit basınç değeriyle ilişkili olarak belirlenen sabit basınç yüzeylerini,

vvv)Uygun otorite:

- Açık denizler üzerindeki uçuş ile ilgili olarak: Tescil Devletinin ilgili otoritesini,
- Açık denizler üzerinde olmayan uçuş ile ilgili olarak: Üzerinden uçulan toprak üzerinde hükümranlığa sahip olan Devletin ilgili otoritesi,

yyy)Veri bağlantılı iletişimi: Bir veri bağlantısı yoluyla mesajların gönderilip alındığı bir iletişim şeklini,

zzz)Veri bağlantılı kontrolör-pilot iletişimi: Hava trafik kontrol hizmeti operasyonlarında hava trafik kontrolörü ve pilot arasında veri değişimi yöntemi ile iletişim yapılmasını sağlayan sistemi,

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

bbbb)VFR: Görerek uçuş kurallarını gösteren sembolü,

cccc)VMC: Görerek meteorolojik şartları gösteren sembolü,

çççç)Yaklaşma kontrol hizmeti: İnen/kalkan kontrollü trafıklere sağlanan hava trafik kontrol hizmetini,

dddd)Yaklaşma kontrol ünitesi: Bir ya da daha fazla havaalanına inen ya da bu havaalanlarından kalkan kontrollü trafıklere hava trafik kontrol hizmeti sağlamak için kurulmuş bir üniteyi,

eeee)Yasak saha: Bir devletin toprakları veya kara suları içerisinde olan ve uçuş yapılması yasaklanmış, hudutları belirli hava sahasını,

ffff)Yedek meydan: Bir hava aracının uçuş planında belirttiği gidiş meydanına gidemediği veya inişine izin verilmediği durumlarda iniş için kullanacağı yedek bir meydanı,

gggg)Yedek meydan: İniş için programlanan bir havaalanının iniş koşullarına müsait olmaması veya uçuşun devamına müsaade edilmemesi ya da uçuşun sürdürülmesine engel teşkil edecek herhangi bir aksaklığın olması gibi nedenler dikkate alınarak, iniş yapılması uygun görülen diğer bir veya daha fazla hava alanını,

ğğğğ)Yer görüşü: Yetkili bir gözlemci veya otomatik sistemler tarafından ölçümü yapılarak rapor edilen mesafeyi,

hhhh)Yükseklik: Bir nokta, seviye ya da nokta olarak kabul edilen bir cismin referans olarak alınan yere dikey mesafesini,

İKİNCİ KISIM Genel Esaslar

BİRİNCİ BÖLÜM Hava Kurallarının Uygulanabilirliği

Türk hava sahasında hava kurallarının uygulanması

MADDE 5 (1) Hava Kuralları, üye devletlerden birinin milliyet ve tescil işaretini taşıyan bir hava aracına nerede bulunursa bulunsun üzerinde uçulan ülkenin hükümlerine hava sahasında iken, o ülkenin yayınlanmış kurallarıyla ters düşmeyecek şekilde uygulanır.

(2) Türk hava sahasında uçuş düzenleyen ülkelere ait hava araçları, Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonuna Genel Müdürlük tarafından Ek-2'nin ilgili bölümüne farklılık bildirilmedikçe, aşağıdaki hususları kabul ettiği varsayılacaktır:

(3) Açık denizlerde, Sözleşmeye taraf olan Devletin bölgesel hava seyrüsefer anlaşması uyarınca, hava trafik hizmetleri sağlama sorumluluğunu kabul ettiği bölümleri üzerinden uçuş için, bu Talimatta anılan "uygun ATS otoritesi", bu hizmetleri sağlamaktan sorumlu olan Devlet tarafından tayin edilen Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcı Kuruluşu sağladığı hava trafik hizmetlerinden yararlanır.

Hava kuralları ile uygunluk

MADDE 6 (1) Türk hava sahasında bir hava aracı ister uçuş halinde ister meydanın hareket sahasında olsun, hava aracının operasyonları genel kurallara ve, buna ilaveten, uçuş halindeyken, ya:

- a) görerek uçuş kuralları; veya
- b) aletli uçuş kuralları ile uyumlu olur.

Not: Bir hava aracının pilotu hava şartları VMC iken aletli uçuş kurallarına göre uçmayı tercih edebilir veya ilgili ATS otoritesi bu şekilde davranmasını isteyebilir.

Kaptan pilotun hava kurallarına uyma zorunluluğu

MADDE 7-(1) Bir hava aracının kaptan pilotu, kumandalar kendisinde olsun ya da olmasın, hava aracının hava kurallarına uygun hareket etmesinden sorumludur. Kaptan pilot, ancak uçuş emniyeti ile ilgili kesin bir durum varsa bu kuralların dışına çıkabilir.

(2) Bir hava aracının kaptan pilotu, uçuşa başlamadan önce öngörülen uçuşu için uygun olan her türlü bilgiye sahip olmalıdır. Bir havaalanının çevresinden uzak uçuşlar için, ve tüm IFR

uçuşlar için, uçuş öncesi hazırlığı, güncel meteoroloji raporları ve rasatlarını, gerekli yakıt miktarını ve uçuşun planlandığı şekilde tamamlanamaması durumunda uygulanacak alternatif yöntemlerin kapsandığı titiz bir çalışmayı gerektirir.

Bir hava aracının kaptan pilotunun yetkisi

MADDE 8 (1) Bir hava aracının kaptan pilotu, sorumlu olduğu hava aracı ile ilgili kesin bir otoriteye sahip olur.

Psikoaktif maddelerin sorunu kullanımı

MADDE 9 (1) Fonksiyonu, uçuş emniyetinde kritik göreve sahip herkes psikoaktif madde etkisi altındayken görevini yerine getirmez. Anılan personel herhangi türden bir psikoaktif madde kullanamaz.

İKİNCİ BÖLÜM GENEL KURALLAR

Türk hava sahasında kişilerin ve malın korunması

MADDE 10 (1) Türk hava sahasında; bir hava aracı, başkalarının hayatını veya malını tehlikeye atacak şekilde ihmalkar veya sorumsuz bir biçimde uçurulmaz.

(2) Kalkış veya iniş için gerekli olması haricinde, veya Genel Müdürlükten izin alınması hariç, hava araçları, şehir, kasaba veya yerleşim bölgelerinin kalabalık alanları üzerinden veya açık havada bulunan insan topluluğu üzerinde, bir acil durumun ortaya çıkması halinde yerdeki insanların canına ve malına zarar vermeden inişine olanak verecek bir yükseklikte bulunmadıkça, uçuşuna izin verilmez.

Seyir seviyeleri

MADDE 11 (1) Uçuşta veya uçuşun bir bölümünde muhafaza edilen seviyeler aşağıdaki durumlarla uyumlu olmalıdır.

- Geçiş irtifa üzerinde ya da kullanılabilir en düşük uçuş seviyesi üzerinde Uçuş Seviyesi,
 - Geçiş irtifa ya da altında veya kullanılabilir en düşük uçuş seviyesi altında İrtifa
- Not: Uçuş seviyeleri sistemi Doc8168 dokümanında tanımlanmıştır

Atma veya püskürtme

MADDE 12 (1)- Türk hava sahasında uçuş halindeki bir hava aracından, Genel Müdürlük tarafından öngörülen şartlar altında müsaade verilmedikçe döviz atılmaz.

(2) Genel Müdürlük tarafından öngörülen gerekliliklere uygun olması ve ilgili hava trafik hizmetleri ünitesi tarafından verilen ilgili bilgiler, tavsiyeler ve/veya Genel Müdürlük tarafından müsaade verilmedikçe, hiçbir hava aracı veya başka obje bir hava aracı tarafından çekilmez.

(3) Türk hava sahasında acil durum inişleri hariç olmak üzere Genel Müdürlük tarafından müsaade verilmedikçe paraşüt atlayışı yapılmaz.

(4) Genel Müdürlük tarafından müsaade verilmedikçe hiçbir hava aracı akrobatik/gösteri uçuşu yapamaz.

(5) Kol uçuşuna katılacak hava araçlarının kaptan pilotları arasında ön ayarlamalar yapılmadıkça ve kontrollü sahalarda yapılacak kol uçuşları için ilgili otorite tarafından belirlenen ve uygun bir yöntemle ilan edilen şartlar sağlanmadıkça, hiçbir hava aracı kol uçuşu yapmamalıdır. Kol uçuşu ile ilgili şartlar şöyledir:

- a) Kol uçuşundaki hava araçları seyrüsefer ve pozisyon raporu bakımından tek hava aracı gibi idare edilir.
- b) Kol uçuşundaki hava araçları arasındaki ayırma yapma sorumluluğu, lidere ve uçuşa katılan hava araçlarının kaptan pilotlarına aittir.
- c) Kol uçuşunda, liderle diğer hava araçları arasındaki ayırma yatay ve uzunlamasına 0,5 NM, dikeyde 100 feet' i geçmeyecek bir mesafe her bir hava aracı tarafından muhafaza edilecektir.
- d) Türk hava sahasında sivil hava araçları formasyon uçuşu yapamaz.
- (6) İnsansız serbest balonlar: İnsansız serbest bir balon, insanlara, mala veya diğer hava araçlarına gelecek tehlikeyi en aza indirecek şekilde ve Ek 4'te belirtilen şartlara uygun olacak şekilde operasyon yapacaktır.
- (7) Genel müdürlük tarafından müsaade verilmedikçe ve yayınlanan tahdidin şartlarının sağlanması durumları hariç, ayrıntıları usulüne uygun olarak Türkiye AIP'si ENR 5.1'de yayınlanmış olan bir yasak veya bir tahditli sahada uçamaz.

Çarpışmaların önlenmesi

MADDE 12 (1) Bir hava aracı, diğer bir hava aracı ile çarpışma tehlikesi oluşturacak şekilde yakın uçurulmaz. Türk hava sahasında uygulanan ayırma minimaları Türkiye AIP'sinde yayımlanır ve tüm ilgili ATC üniteleri bu minimaları uygulamaktan sorumludur.

Yol hakkı

MADDE 14 (1) Yol hakkına sahip hava aracı uçuş başını ve hızını koruyacaktır. Ancak bu durum, hiçbir zaman, hava aracının kaptan pilotunun çarpışmaları önlemek amacıyla ACAS cihazı tarafından sağlanan RA manevrası dahil, gerekli işleri ve kaçınma manevrası yapması sorumluluğunu ortadan kaldırmaz.

Not 1: ACAS çalışma prensipleri, PANS-OPS (Doc 8168), volüm1, kısım 7, bölüm 3' tedir.

Not 2: ACAS bulundurma koşulları, Ek- 6, kısım 1, bölüm 6' dadır.

Aşağıdaki kurallar gereğince, başka bir hava aracının yolundan uzak durması gereken bir hava aracı, kuyruk türbülansını dikkate almadan ve yeterli bir mesafeyi koruyarak geçmedikçe diğer hava aracının önünden veya altından geçmekten kaçınacaktır.

- a) Motorla çalışan, havadan ağır hava aracı, zeplin, planör ve balona yol vermelidir.
- b) Zeplin, glider ve balona yol vermelidir.
- a) Karşılıklı rotada yaklaşma: İki hava aracı karşılıklı rotada veya yaklaşık olarak karşılıklı rotada yaklaşıyorsa ve çarpışma tehlikesi varsa, her biri yönünü sağa doğru dönerek değiştirir.
- b) Kesişen rotada yaklaşma: İki hava aracı yaklaşık olarak aynı uçuş seviyesinde birbirlerine yaklaştığında, diğerine göre solda bulunan hava aracı yol verir, ancak:
- aa) motor gücü ile çalışan havadan ağır hava araçları zeplin, planörler ve balona yol verir,
- bb) Zeplin, planör ve balona yol verir;
- cc) planör balona yol verir;
- dd) motor gücü ile çalışan hava araçları, başka hava araçlarını veya objeleri çektiği görülen hava araçlarına yol verir
- ç) Arkadan Gelip Öne Geçme-Arkadan gelip öne geçen hava aracı, önüne geçilen hava aracının simetri düzlemi ile 70 dereceden daha az açı oluşturan hat üzerinde arkadan yaklaşan hava aracıdır. Önüne geçilen hava aracının yol hakkı vardır. Böyle durumda önüne geçilen hava aracının hızı ne olursa olsun, gerek düz uçuşta gerekse alçalışta/tırmanışta olsun,

arkadan gelen hızlı hava aracı pusula başını sağa çevirerek emniyetli geçişi sağlayacak, sonra rotasına oturacaktır.

d)İniş- Uçuşta ya da suda veya karada hareket halindeki bir hava aracı, inişteki veya iniş için son yaklaşımdaki bir hava aracına yol verir.

aa)Uçuş halinde bulunan, veya yerde veya suda çalışan bir hava aracı, iniş yapan veya iniş yapmaya yönelik bir yaklaşmanın son aşamalarında bulunan hava aracına yol verir.İnen uçak önceliğe sahiptir.

bb) Havadan ağır iki veya daha fazla hava aracı, iniş amacıyla bir havaalanına yaklaşma yapması durumunda, daha yüksek uçuş seviyesindeki hava aracı, daha düşük uçuş seviyesindeki hava aracına yol hakkını verir. Ancak, alçak uçuş seviyesinde bulunan hava araçları, iniş yapmak üzere bir yaklaşmanın son aşamasında bulunan başka bir hava aracının önüne geçmek için bu kuraldan yararlanamaz. Bununla beraber, motor gücü ile çalışan havadan ağır hava araçları planörlere yol verir.

e)Acil İniş-Başka bir hava aracının acil iniş yapması gerektiğini fark eden hava aracı, ihtiyaç duyan hava aracına öncelik/yol hakkı verir.

f)Kalkış -Bir meydanın manevra sahasında taksi yapan bir hava aracı, kalkın ya da kalkmak üzere olan hava aracına yol hakkı/öncelik verir.

g)Bir meydanın hareket sahasında taksi halindeki iki hava aracı arasında bir çarpışma tehlikesi ortaya çıktığında aşağıdakiler yapılır:

(1)İki hava aracı kafa kafaya yaklaşması halinde, öncelikle ikisi de duracak ve eğer mümkünse her ikisi de emniyetli geçişe imkân verecek şekilde yönünü sağa çevirir.

(2)Manevra sahasında taksi yapan bir hava aracı, meydan kontrol kulesi tarafından aksi talimat verilmedikçe tüm pist-bekleme pozisyonlarında durur ve bekler.

(3)Manevra sahasında taksi yapan bir hava aracı tüm ışıklandırılmış stop barlarda durur ve bekler ve ışıklar kapatıldığında ilerlemeye devam eder.

Hava aracı tarafından açılacak ışıklar

MADDE-15- (1)Madde 19'da belirtilen hususlar hariç, gün batımından gün doğumuna kadar ya da ilgili otorite tarafından belirlenen herhangi bir zamanda, bütün hava araçları, uçuş esnasında aşağıdaki ışıkları yakmalıdır:

a)Hava aracına dikkat çekmek üzere çarpışmayı önleyici ışıklar ve

b)Bir gözlemciye hava aracının ilgili yollarını belirtmek üzere seyrüsefer ışıklarını yakar. Ancak gözlemcinin yanıtılması ihtimali varsa diğer ışıklar yakılmaz.

c)Sabit olmadıkça ve yeterince aydınlatılmadıkça bir meydanın hareket sahasında bütün hava araçları, gövde uzantılarını göstermek için ışıklarını yakar.

d)Bir meydanın hareket sahasında hareket eden bütün hava araçları, hava aracına dikkat çekmek üzere ışıklarını yakar.

e)Bir meydanın hareket sahasında motorları çalışan bütün hava araçları, bu durumu gösteren ışıkları yakar.

İşıkların açılma kriteri

MADDE 16 (1) Madde 19'da öngörülenler hariç olmak üzere, çarpışma önleyici ışıklarla donatılmış tüm hava araçları söz konusu ışıkları MADDE 15'de anılan dönem dışında da açar.

MADDE 18 (1) Madde 19'da öngörülenler hariç olmak üzere:

a) bir havaalanının hareket sahasında çalışan ve Madde 15 c'nin şartını karşılamak üzere çarpışma önleyici ışıklarla donatılmış tüm hava araçları; veya

b) bir havaalanının hareket sahasında bulunan ve Madde 15 d'nin şartını karşılayacak ışıklarla donatılmış tüm hava araçları; söz konusu ışıkları, Madde 15'de belirtilen dönemin dışında da gösterecektir.

İşıkların kapatılması

MADDE 18 (1) Bir pilot, Madde 15' te belirtilen çakarları kapatması ya da yoğunluğunu azaltmasına şu nedenlerle müsaade edilmelidir.

- a) sorumluluğunu sağlıklı bir şekilde yerine getirmesini olumsuz etkilediği veya olumsuz etkilemeleri muhtemel olduğunda
- b) Harici bir gözlemcinin gözünü kamaştırmasına maruz bıraktıkları veya maruz bırakmaları muhtemel olduğu takdirde, çakarlarını kapatma veya yoğunluğunu azaltma yetkisine sahiptir.

Benzetilmiş aletli uçuşlar

MADDE 20 (1) Bir hava aracı, aşağıdaki şartlar sağlanmadıkça benzetilmiş aletli uçuşu yapamaz.

- a) Hava aracının tümüyle işlevsel/çalışan çift kumanda sistemine sahip olması,
- b) IFR uçuş yetkisine haiz bir öğretmen pilotun, uçuşta öğrenci pilota eşlik etmesi gerekir.

Meydan ve meydan civarında hareket

MADDE 21 (1)-Bir meydana veya meydan civarında uçan bir hava aracı meydan trafik bölgesinde olsun ya da olmasın aşağıdaki uygular:

- a) Çarpışmayı önlemek için diğer trafikleri takip eder,
- b) Diğer trafiklerin takip ettiği paterne ya uyar ya da paterni terk eder,
- c) Kalkıştan sonra veya inişten önce, aksi yönde bir talimat almadıkça tüm dönüşleri sola yapar,
- d) Emniyet, pist yapılandırması veya trafik durumu zorunlu kılmadıkça tüm iniş ve kalkışlar rüzgâr içine yapılır.

Not 2: Meydan trafik bölgesi için ilave kurallar konulabilir.

Su operasyonları

MADDE 22 (1)İki hava aracı veya bir hava aracı ve bir gemi birbirlerine yaklaştığında ve çarpışma riskinin bulunması halinde, hava aracı, ilgili taşıtın sınırlamaları dahil olmak üzere mevcut ortama ve şartlara özenle dikkat ederek ilerler.

(2) Birleşme: Sağında başka bir hava aracı veya bir gemi bulunan bir hava aracı, mesafeyi yeterince koruyacak şekilde yol verir.

(3) Karşılıklı rotada yaklaşma: Başka bir hava aracına veya bir gemiye kafa kafaya, veya yaklaşık olarak kafa kafaya yaklaşan bir hava aracı, yeterli mesafeyi korumak için yönünü sağa olacak şekilde değiştirir.

(4) Sollama: Sollanan hava aracı veya gemi yol hakkına sahiptir, ve sollayan, mesafeyi koruyacak şekilde yönünü değiştirir.

(5) İniş ve kalkış: Suyu iniş yapan veya sudan kalkış yapan hava araçları, mümkün olduğunca, gemilerden yeterince uzak durur ve onların seyrüseferini engellemekten kaçınır.

(6) Su üzerindeki hava araçları tarafından gösterilecek ışıklar: Günbatımı ve gündeğümü arasında veya uygun otorite tarafından öngörülen günbatımı ve gündeğümü arasındaki başka bir zamanda, sudaki tüm hava taşıtları, Denizde Çarpışmaların önlenmesine Yönelik Uluslararası Mevzuat (1972'de revize) ile öngörülen ışıklarını açar, ancak bunları yapmaları mümkün değilse, Uluslararası Mevzuat ile öngörülenlere olabildiğince yakın olan ışıklarını açar.

Uçuş planı sunulması

MADDE 23 (1) Hava trafik hizmet ünitelerine, öngörülen bir uçuş veya uçuşun bir bölümüne ilişkin bilgiler uçuş planı formatında Türkiye AIP'si ENR 1.10'da yer alan

hükümler çerçevesinde sunulur. (2) Türk hava sahasında uçuş düzenleyecek her hava aracı uçuş planı sunmak zorundadır.

(3) Bir uçuş planı;

- a) ATC hizmetinin verildiği herhangi bir uçuş ya da uçuşun bir bölümüne başlamadan önce,
- b) Tesis edilen ATS koridorları boyunca herhangi bir uçuşa başlamadan önce,
- c) Belirli bölgelerde ya da yollarda uçuş yapacak herhangi bir uçuş için, ilgili ATS otoritesince istendiği durumlarda FIS, arama-kurtarma hizmeti ve ikaz hizmetinin sağlanmasını kolaylaştırmak için,
- d) Belirli bölgelerde ya da yollarda uçuş yapacak herhangi bir uçuş için, ilgili ATS otoritesince istendiği durumlarda askeri üniteler ve komşu ülke ATS üniteleri ile koordineyi kolaylaştırmak ve tanımlama için muhtemel bir önleme ihtiyacını ortadan kaldırmak için,
- e) Uluslar arası sınırları kat edecek herhangi bir uçuş başlamadan önce, sunulur.

Not: Uçuş planı terimi çoğu zaman, bir uçuşa ait tüm yolları da içine alacak şekilde tüm bilgileri içine alır. Veya hava aracı yalnızca bir kontrollü meydandan kalkış yapacak, bu meydana inecek ya da hava yolunu kat ediş müsaadesi talep edecekse kısıtlı bilgiler de olabilir.

Uçuş planı sunulma kriterleri

MADDE 24 (1) Türkiye AIP'si ENR 1.10'da belirlenen hükümlere göre uçuş planları kalkıştan 60 dakika önce uçuş başlamadan önce, bir hava trafik hizmetleri ünitesine veya uçuş sırasında frekanstan uygun hava trafik kontrol ünitesi tarafından alınmasını temin edecek şekilde aşağıdaki noktalara gelmeden en az 10 dakika önce iletilir.

- a) bir hava yolunu veya tavsiyeli ATS koridoruna,
- b) kontrollü sahaya veya tavsiyeli sahaya giriş noktasına,

Bir uçuş planının içeriği

MADDE 25 (1) Türk hava sahasında sunulması talep edilen bir uçuş planının içeriği Türkiye AIP'si ENR 1.10'da tanımlanmış olup, en az aşağıdaki bilgileri kapsar:

- a) Hava aracının çağrı adı/tescil işareti
- b) Uçuş kuralları ve uçuş tipi
- c) Hava aracı tipi, sayısı ve türbülans kategorisi
- d) Teçhizatı
- e) Kalkış meydanı
- f) Takoz çekme zamanı
- g) Seyir hız(lar)ı
- h) Seyir uçuş seviyesi
- i) İzlenecek rota
- j) Varış meydanı ve toplam uçuş süresi
- k) Yedek meydan
- l) Yakıt miktarı
- m) Toplam kişi sayısı
- n) Acil durum ve can kurtarma ekipmanı
- o) Diğer bilgiler.

Bir uçuş planının kapatılması

MADDE 26 (1) Bir uçuş planı, hangi amaçla sunulmuş olursa olsun, uçuş planının sunulduğu rotanın tamamı veya bir kısmı ile ilgili olarak "yedek meydana kadar", geçerli bilgileri içerir.

(2) Bunun yanısıra, ANSP tarafından öngörüldüğünde veya uçuş planını sunan kişi tarafından gerekli bulunduğu tüm diğer maddeler konusunda da, geçerli bilgiler içerir.

Uçuş planındaki değişiklikler

MADDE 27(1)- IFR uçuş için sunulan uçuş planına ilişkin tüm değişiklikler, kontrollü VFR için sunulan uçuş planındaki bütün değişiklikler mümkün olan en kısa zamanda ilgili ATS ünitesine bildirilmelidir. Diğer VFR uçuşlar için sunulan bir uçuş planına ilişkin önemli değişiklikler mümkün olan en kısa zamanda ilgili ATS ünitesine bildirilir.

Not 1: Kalkıştan önce verilen bilgilerdeki yakıt miktarı ve toplam kişi sayısı bilgileri kalkış esnasında doğru değilse bu durum rapor edilmelidir.

Bir uçuş planının kapatılması

MADDE 28 (1) ANSP tarafından başka şekilde öngörülmedikçe, inişi pilot şahsen, telsiz/ telefon yoluyla veya veri bağlantısı yoluyla inişten sonra en kısa zamanda iniş meydanındaki ilgili ATC ünitesine bildirir.

(2) Bir uçuş planı gidiş meydanına kadar değilse sadece uçuşun bir kısmı için sunulmuşsa gerektiğinde, ilgili ATC ünitesine bildirilerek kapatılır.

(3) Eğer gidiş meydanında hiçbir ATS ünitesi bulunmaması durumunda, varış raporu, gerektiğinde, inişten sonra mümkün olan en kısa zamanda ve en seri şekilde en yakın ATS ünitesine bildirir.

(4) Eğer gidiş meydanında haberleşme olanaklarının yetersiz olduğu biliniyorsa ve iniş mesajının iletilmesine yönelik alternatif düzenlemeler yoksa, aşağıdaki önlem alınır. İnişten hemen önce, mümkün olduğu taktirde, uygun ATC ünitesine, bunun gerekli olduğu durumlarda, bir varış raporuna benzer bir mesaj ilgili ATS ünitesine iletilir. Normalde, bu iletim, hava aracının uçuşundan sorumlu ATS ünitesine hizmet verdiği frekans üzerinden yapılır.

(5) Hava araçları tarafından verilen varış raporu aşağıdaki bilgileri içerir:

- a) hava aracı çağrı adı/tescil işareti;
- b) kalkış havaalanı;
- c) gidiş havaalanı (sadece divert etmişse)
- ç) iniş meydanı,
- d) iniş zamanı.

Sinyaller/İşaretler

MADDE 29 -(1) Hava aracı, Ek 1'de belirtilen işaretlerden/sinyallerden herhangi birini izledikten veya aldıktan sonra, o Ek'te verilen işaretin/sinyalin yorumlanmasının gerektiren tedbiri alır.

(2) Ek 1'in işaretleri, kullanıldığında, orada belirtilen anlamlara sahip olacaktır. Bunlar yalnızca belirtilen amaç için kullanılır ve bunlarla karıştırılması muhtemel olan diğer işaret kullanılmaz.

(3) Bir işaretçi, Ek 1'de gösterilen işaretleri kullanarak hava aracına açık ve kesin bir şekilde standart yol göstermekten sorumludur.

(4) Hiçbir kişi, bir işaretçinin/sinyalcinin işlevlerini yerine getirmeye eğitilmiş, ehliyetli ve uygun otorite tarafından onaylanmadıkça bir hava aracına rehberlik etmesine izin verilmez.

(5) İşaretçi, uçuş mürettebatının, kendisinin yol gösterici operasyondan sorumlu kişi olduğunu belirleyebilmelerine olanak vermek üzere ayrı bir floresan tanıtım yeleği giyer.

(6) Gün ışığı çubukları, masa tenisi raketleri veya eldivenler, katılan tüm yer personeli tarafından gündüz saatlerinde tüm sinyalizasyonlar için kullanılır. Aydınlatılmış çubuklar geceleri veya kötü görüş şartlarında kullanılır.

Zaman

MADDE 30- (1) Türk hava sahasında Evrensel Koordine Edilmiş Zaman (UTC) kullanılır ve gece yarısı başlayan 24 saatlik bir gün saat, dakika ve, gerekirse, saniyeleri cinsinden ifade edilir.

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

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

Hava trafik kontrol müsaadesi

MADDE 31- (1) Hava trafik kontrol müsaadesi

a) Bir hava trafik kontrol müsaadesi, bir kontrollü uçuşu, veya kontrollü bir uçuş olarak bir uçuşun bir kısmına başlamadan hemen önce verilir. Söz konusu müsaade, bir uçuş planının bir hava trafik kontrol ünitesine sunulmasıyla talep edilir.

b) Bir hava aracının pilotu, öncelik içeren bir müsaade talep ettiğinde, söz konusu önceliğe ilişkin gerekliliği içeren bir raporu, ilgili hava trafik kontrol ünitesince talep edildiği takdirde sunar.

c) Uçuş sırasında potansiyel klerans değiştirme: Kalkıştan hemen önce uçuş sırasında potansiyel klerans değiştirmeye konu olacak şekilde yakıt miktarının yeterli olmayacağı bekleniyorsa, farklı bir meydana gitme kararı alınabilir. Bu durumda ATC ünitesi uçuş planına, biliniyorsa değişen yollarla yeni gidiş meydana bilgilerinin girmek suretiyle bildirimde bulunmalıdır.

ç) Kontrollü bir meydana operasyon yapması planan bir hava aracı, meydan kontrol kulesinden müsaade almadan manevra sahasında taksii yapmaz ve o ünite tarafından verilen talimatlara riayet eder.

Not 1: Bir uçuş planı uçuşun ATC müsaadesine tabii manevralarıyla ilgili olarak uçuşun yalnızca bir bölümünü içerebilir. Bir ATC müsaadesi, müsaade hududunda belirtildiği ya da taksii, iniş, kalkış gibi özellikli manevralara referans olacak şekilde cari uçuş planının yalnızca bir kısmını kapsayabilir.

Not 2: Bir ATC müsaadesi hava aracının kaptan pilotunu tatmin etmezse, hava aracının pilotu ilave bir müsaade talep eder ve eğer mümkünse ilave müsaade verilecektir.

Uçuş planına uygunluk

MADDE 32 (1) kontrollü bir hava aracı, ilgili ATC ünitesinden değişikliği talep edip gerekli müsaadeyi almadan veya derhal harekete geçmesini gerektirecek acil bir durum olmadıkça cari uçuş planına riayet etmek zorundadır. Durum müsait olduğunda ilk fırsatta acil durum nedeniyle plana riayet edilememişse ilgili ATC ünitesine bilgilendirilir.

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

a) Bir ATS yolunda uçarken, yolun tanımlanmış merkez hattında ve,

b) Başka bir yolda uçuyorsa seyrüsefer yardımcı cihazlarına veya yolu tanımlayan noktalar arasında direkt uçar.

(3)VOR'a dayalı tesis edilen bir ATS koridoru üzerinde uçuş yapan bir hava aracı, arkada kalan VOR' dan üzerine doğru uçtuğu VOR'ın frekansına değişimi yapmalıdır. Operasyonel olarak uygulanabilir olduğu durumlarda ise değişim, değişim noktasının tesis edildiği noktada yapılır.

(4)İstenilmeden yapılan değişiklikler: Kontrollü bir uçuşun, cari uçuş planından istenilmeden sapması durumunda aşağıdaki önlem alınır:

a)Rotadan sapma: hava aracı rotasından çıkmışsa, hava aracı mümkün olan en kısa zamanda tekrar rotasını yakalaması için uçuş başı değişikliği yapılır,

b)Hakiki hava süratinde değişim: İki rapor noktası arasında seyir seviyesinde ortalama hakiki hava sürati, uçuş planında verilen değere göre artı veya eksi % 5'lik bir değişim olmuşsa veya değişmesi beklendiği taktirde, ilgili hava trafik kontrol ünitesine bilgi verilir.

c)Tahmini zamanda değişiklik: bir sonraki ilgili rapor noktasına, uçuş bilgi bölgesi sınırına veya gidiş meydanına ait tahmini zaman (hangisi önce gelirse), hava trafik kontrol ünitesine bildirilene göre 3 dakikayı veya ANSP tarafından öngörülen zamandan, veya bölgesel anlaşmalara dayanarak belirlenen süreyi aşan bir zaman varsa, revize edilmiş bir tahmini zaman mümkün olan en kısa zamanda hava trafik kontrol ünitesine bildirilir.

d)Buna ilaveten, bir ADS anlaşması varsa, hava trafik hizmetleri ünitesi (ATSU), ADS olay sözleşmesi ile öngörülen eşit değerlerinin ötesinde değişiklikler meydana geldiğinde veri bağlantısı üzerinden otomatik olarak bilgilendirilir.

(5)İstenilerek yapılan değişiklikler: Uçuş planında istenilerek yapılan değişiklik talepleri, aşağıda belirtilen bilgileri içerir:

a)Seyir seviyesi değişikliği: çağrı adı; istenilen yeni seyir seviyesi ve bu seviyedeki seyir hızı, müteakip uçuş bilgi bölgesi sınırlarına tahmini varış zamanında ortaya çıkabilecek değişiklik,

b)Rota değişikliği:

1)Gidiş meydanı değiştirilmemiş ise: çağrı adı; uçuş kuralları; istenilen rota değişikliğinin başlayacağı pozisyondan başlayarak uçuşun yeni rotasına ait açıklama; tahmini varış zamanındaki değişiklik, diğer ilgili bilgiler.

2)Gidiş meydanı değiştirilmiş ise: çağrı adı; uçuş kuralları; istenilen rota değişikliğinin başlayacağı pozisyondan başlayarak revize edilmiş gidiş meydanına revize edilmiş uçuş rotasına ait açıklama; revize edilmiş zaman tahmin tahmini varış zamanındaki değişiklik; yedek meydanlar; diğer ilgili bilgiler.

(6)Meteorolojik şartların VMC'nin altında olması halinde: Cari uçuş planına göre VMC'deki uçuşun mümkün olmayacağı belli olduğunda, kontrollü uçuş yapan bir VFR trafik pilotu:

a)hava aracının VMC'de gidiş meydanına veya yedek meydanına devam edebilmesi için, veya bir ATC müsaadesinin gerekli olduğu hava sahasını terk etme olanağı tanıyan ilave bir müsaade talep eder, veya

b)a)'ya göre hiçbir müsaade alınmadığı taktirde, VMC'de uçmaya devam ederek ilgili ATC ünitesini, ya ilgili hava sahasını terk edeceği veya elverişli olan en yakın meydana iniş yapacağı yönünde bilgilendirir veya

aa)kontrollü bir sahada uçuş yaptığı taktirde, özel bir VFR uçuş gerçekleştirmek için müsaade talep eder, veya

bb) aletli uçuş kurallarına göre uçmak için müsaade talep eder.

Pozisyon raporları

MADDE 33 (1) ANSP tarafından belirlenecek şartlar doğrultusunda veya ilgili ATC ünitesi tarafından muaf tutulmadıkça, kontrollü bir uçuş, tayin 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 edilir.

(2) Pozisyon raporlarına ek olarak ilgili ATC ünitesi tarafından ilave rapor noktaları da pilot tarafından rapor edilir. Tayin edilmiş rapor noktalarının bulunmaması durumunda

pozisyon raporları, ANSP tarafından veya ilgili ATC ünitesi tarafından tanımlanan düzenli aralıklarla yapılır.

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

(4)Kontrollü bir uçuş, kontrollü bir meydana iniş yapması durumu hariç, ATC hizmetini almaktan vazgeçtiğinde bunu en seri şekilde ATC ünitesine bildirmelidir.

Kontrolün sonlandırılması

MADDE 34 (1) Pilot, kontrollü bir meydana iniş yapması haricinde kontrollü bir uçuşu tamamlandığında/ hava trafik kontrol hizmeti almaktan vazgeçtiğinde bunu en seri şekilde ilgili ATC ünitesine bildirir.

Haberleşme

MADDE 35 (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. ANSP tarafından tanımlandığı durumlarda kontrollü bir meydanın meydan trafiğinin bir parçası olarak belirlenen trafikler hariç tutulabilir.

(2) Muhaberenin kaybı durumunda, Madde 33(1)'e uygunluğuna engel teşkil ederse, hava aracı, Annex 10, Cilt II'nin sesli muhabere kaybı prosedürlerine, ve aşağıdaki prosedürlerden uygun olanlarına, uyar. Hava aracı, tüm diğer mevcut olanakları kullanarak ilgili ATC ünitesi ile iletişim kurmaya çalışır. Bunun yanı sıra, hava aracı, kontrollü bir meydana meydan trafiğinin bir parçası ise görsel işaretlerle verilebilecek talimatları takip eder.

a) Hava aracı görerek meteorolojik şartlarda ise:

1) görerek meteorolojik şartlarda uçmaya devam ederek; elverişli olan en yakın meydana iner; ve inişini en hızlı şekilde ilgili ATC ünitesine rapor eder;

2) Mümkün olduğu takdirde, 3 üncü bende uygun olarak bir IFR uçuş yapar.

3) Aletli meteorolojik şartlar altında veya bir IFR trafiğinin pilotu uçuşun 1 inci bende göre tamamlanamayacağını düşündüğünde:

(a) bölgesel seyrüsefer anlaşmalarında aksi öngörülmedikçe, hava trafik kontrol hizmetinin sağlanmasında radarın kullanılmadığı hava sahalarında hava aracının pozisyonunu zorunlu bir rapor noktasını rapor edemeyişini müteakip ilk 20 dakika son teyit edilmiş hız, uçuş seviyesini muhafaza eder ve akabinde uçuş seviyesini ve hızını uçuş planına uygun hale getirir.

(b) hava trafik kontrol hizmetinin radar ile sağlandığı hava sahasında, en son hızı ve uçuş seviyesini takip eden 7 dakika boyunca muhafaza eder:

1) en son müsaade edilen uçuş seviyesine veya irtifaya ulaştığı zaman; veya

2) transponder cihazına Kod 7600 bağlandıktan sonra, veya

3) hava aracının, pozisyonunu zorunlu bir rapor noktası üzerinde rapor edememesi;

hangisi daha sonra ise, ve ondan sonra uçuş seviyesini ve hızını cari uçuş planına uygun hale getirir.

cc) Radyo kaybı yaşayan hava aracı radar vektörü altında veya ATC tarafından limitsiz olarak offset RNAV uçuşa izin vermişse, önündeki ilk rapor noktasında/önce, en düşük uçuş irtifasını göz önünde bulundurarak cari uçuş planındaki yoluna girer,

dd) Daha sonra cari uçuş planındaki yolu ile gidiş meydanında hizmet veren SSY cihazı veya fiक्सin üzerine gider ve altta e maddesinde belirtilen şartlara uygun olacak şekilde alçalmaya başlayıncaya kadar bekler,

- ee) Daha sonra SSY cihazı veya fiksten alınmış/onaylanmış muhtemel yaklaşma zamanında ya da bu zamana en yakın zamanda veya cari uçuş planına göre muhtemel varış zamanında veya bu zamana mümkün olan yakın bir anda alçalmaya başlar,
- ff) Belirlenen fiks veya SSY cihazına göre oluşturulmuş normal bir aletli yaklaşma usulünü uygular,
- gg) Ve eğer mümkünse, e) maddesinde ifade edilen muhtemel varış zamanını veya mutabık kalınmış muhtemel yaklaşma zamanından (hangisi geçse) sonraki 30 dakika içerisinde iniş yapar.

Kanunsuz girişim

MADDE 36 (1) Kanunsuz girişime maruz kalan bir hava aracı, ATS ünitesinin kendisine öncelik vermesi ve diğer trafiklerle konfliktleri minimuma indirmesi için, cari uçuş planından durumdan dolayı sapmalar ve kanunsuz girişimle birlikte oluşacak şartlarla ilgili olarak ilgili ATS ünitesini bilgilendirmeye çabalar,

(2) Bir hava aracı yasadışı müdahaleye maruz kaldığında, kaptan pilot, elverişli olan en yakın havaalanına veya uygun otorite tarafından tayin edilmiş bir havaalanına, hava aracındaki düşünceler başka şekilde dikte etmedikçe, mümkün olan en kısa zamanda iniş yapmaya çalışır.

Not 1: Kanunsuz girişimle ilgili olarak ATS ünitesinin sorumlulukları Annex 11 de bulunmaktadır.

Not 2: Bir kanunsuz girişim olması ve bunun ATS ünitesine bildirilememesi durumunda ATS ünitesinin kullanacağı rehber materyaller bu annex'in B ekinde bulunmaktadır.

Not 3: Kanunsuz girişime uğrayan SSR donanımına sahip olan hava aracının yapacağı işler Annex 11 de, PANS-ATM (Doc4444) te ve PANS-OPS (Doc 8168) de bulunmaktadır.

Not 4: Kanunsuz girişime uğrayan CPDLS donanımına sahip olan hava aracının yapacağı işler Annex 11 de, PANS-ATM (Doc4444) ve Doc 9694 dokümanında bulunmaktadır.

Önleme

MADDE 37(1)- Sivil hava araçların durdurulması, Şikago Sözleşmesi'ne uygun olarak Sözleşmeye taraf olan Devletler tarafından çıkarılan ilgili mevzuat ve idari direktifler ile, ve özellikle Madde 3(d) ile idare edilmekte olup, bu Madde 3(d) kapsamında Sözleşme tarafı Devletler, kendi Devlet hava araçları için mevzuatları çıkarırken sivil hava aracı seyrüseferinin emniyetine gereken saygıyı göstereceklerini taahhüt etmektedir. Buna göre, ilgili mevzuat ve idari direktifler tasarlanırken, Ek 1, Kısım 2 ve Ek 2, Kısım 1 gerektiği gibi dikkate alınacaktır. (AIP'deki hükümlere referans verilecek)

(2) Bir sivil hava aracının kaptan pilotu, önlendiğinde, Ek 1, Kısım 2'de belirtilen görsel işaretleri yorumlayan ve cevap veren Ek 2, Kısımlar 2 ve 3'teki Standartlara uygun davranır.

Görerek Meteorolojik Koşullarda görüş ve bulut tavanı minimum değerleri
MADDE 38- (1)

VMC görüş ve bulut minimum değerleri mesafe Tablo 3-1'de yer almaktadır.

Yükseklik bandı	Hava sahası sınıfı	Uçuş görüşü	Bulutlan mesafe
3 050 m (10 000 ft) AMSL'de ve üzerinde	A*** B C D E F G	8 km	1 500 m yatay 300 m (1 000 ft) dikey
3 050 m (10 000 ft) AMSL'nin altında ve 900 m (3 000 ft) AMSL'nin üzerinde, veya yerden 300 m (1 000 ft)'den fazla üzerinde, hangisi daha yüksek ise	A*** B C D E F G	5 km	1 500 m yatay 300 m (1 000 ft) dikey
900 m (3000 ft) AMSL'de ve altında, veya yerden 300 m (1 000 ft) üzerinde, hangisi daha yüksek ise	A*** B C D E	5 km	1 500 m yatay 300 m (1 000 ft) dikey
	F G	5 km**	Bulutlardan uzakta ve yüzey görüş dahilinde

* Geçiş irtifasının(TA) yüksekliği 10.000 feetin altında ise, 10.000 feet terine FL 100 kullanılmalıdır.

** İlgili ATS Otoritesinde bu şekilde tanımlanmışsa;

a) Rüyetin 500 metreden az olmadığı hallerde uçuşlara aşağıdaki şekilde müsaade edilebilir.

1) Mevcut görüş değerinde, çarpışmaları önlemek üzere diğer hava araçları ve mâniaları zamanında takip edebilmek için elverişli bir imkân sağlayacak bir hızda,

2) Normalde diğer trafiklerle karşı karşıya gelme ihtimalinin düşüş olduğu durumlarda, düşük yoğunlukta trafiğin olduğu, düşük seviyedeki havacılık işleri için.

b) Şayet, çarpışmaları önlemek üzere diğer hava araçları ve mâniaları zamanında takip edebilmek için elverişli bir imkân sağlayacak bir hızda ise, HELİKOPTER' lere 1500 metreden daha az görüşlerde de müsaade edilebilir.

***A sınıfı hava sahasında belirtilen VMC miniması, pilotlar için rehber niteliğindedir. Bu değer, A sınıfı hava sahasında VFR uçuşa müsaade edilebileceği anlamına gelmez.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Görerek Uçuş Kuralları

VFR uçuş kriteri

MADDE 39-(1) Özel bir VFR uçuşu olarak uçmaları haricinde, VFR uçuşların, hava aracının Tablo 3-1'de belirtilenlere eşit veya daha fazla görüş şartlarında ve bulut mesafesinde uçmalarına müsaade edilir.

Meteorolojik şartlar

MADDE 40-(1) Bir ATC ünitesinden bir müsaadenin alınmış olması haricinde, VFR uçuşlar, aşağıdaki durumlarda bir kontrol bölgesi dahilindeki bir havaalanından kalkış yapmayacak veya böyle bir havaalanına iniş yapmayacak, veya meydan trafik bölgesine veya trafik paternine girmeyecek:

- a) Bulut tavanı, 450 m (1 500 ft)'ten az olduğunda; veya
- b) yer görüş mesafesi 5 km'den az olduğunda.

MADDE 41-(1) Günbatımı ile gündeğümü arasındaki, veya günbatımı ile gündeğümü arasında Genel Müdürlük tarafından öngörülebiyecek başka bir sürede VFR uçuşlar, söz konusu otorite tarafından öngörülen koşullara uygun olarak uçuş yapacaktır.

Yasaklar

MADDE 42-(1) Uygun ATS otoritesi tarafından izin verilmedikçe, VFR uçuşlar:

- a) FL 200'ün üzerinde;
- b) Transonik ve süpersonik hızlarda yapılmayacaktır.

VFR uçuşlarının FL 290'ın üzerinde yapılmasına yönelik müsaade

MADDE 43-(1), FL 290'ın üzerinde 300 m (1 000 ft)'lik bir dikey ayırma minimumu uygulanan sahalarda verilmeyecektir.

VFR uçuşların meskun mahal üzerinde uçuş kriteri

MADDE 44-(1) Kalkış veya iniş için gerekli olması haricinde, veya uygun otoriteden izin alınması haricinde, VFR bir uçuş:

- a) kalabalık şehir, kasaba veya yerleşim alanları üzerinde, veya hava aracı merkez olmak üzere 600 m'lik bir yarıçap dahilinde en yüksek manianın üzerinde 300 m (1 000 ft)'ten az bir yükseklikte açık havadaki insan toplulukları üzerinde;
- b) 4.6 a)'de belirtilenlerin dışında bir yerde, yerin veya suyun üzerinde 150 m (500 ft)'ten az bir yükseklikte gerçekleştirilmez.

VFR uçuş seyir seviyesi

MADDE 45-(1) Hava trafik kontrol müsaadelerinde veya ilgili ATS otoritesince farklı bir durum belirtilmedikçe, su ve yerden itibaren 3000 feetlik veya ilgili ATS otoritesince belirtilecek daha yüksek bir değerdeki seyir seviyelerinde VFR uçuşlar, Ek-3 deki seyir seviyeleri tablosunda belirtilen rotalara uygun uçuş seviyeleri ile uyumlu olmalıdırlar.

Tahditler

MADDE 46-(1) VFR uçuşları, aşağıdaki durumlarda Madde 31'de yer alan hükümlere uyacaktır:

- a) B, C ve D Sınıfı hava sahasında uçuş yaptıkları zaman,
- b) Kontrollü meydanlarda meydan trafiğinin bir parçasını oluştururken; veya
- c) Özel VFR uçuşları olarak uçmalarına müsaade edildiğinde.

Haberleşme

MADDE 47-(1) Uygun ATS otoritesi tarafından tesis edilmiş koridor ve sahalarda gerçekleştirilen VFR bir uçuş, uçuş bilgi hizmeti sağlayan hava trafik hizmetleri ünitesinin ilgili haberleşme kanalı ile sürekli hava-yer sesli iletişimi muhafaza eder, ve gerektiğinde hava trafik hizmetleri ünitesine pozisyon raporu verir.

VFR'dan IFR'a geçiş

MADDE 48-(1) Görerek uçuş kurallarından aletli uçuş kurallarına göre uçmayı planlayan trafik pilotu:

- a) Eğer bir uçuş planı sunulmuşsa, cari uçuş planını etkileyecek değişiklikleri bildirir; veya
- b) ilgili ATC nitesine bir uçuş planı sunar ve kontrollü hava sahasındayken IFR'a geçmeden önce müsaade alır.

BEŐİNCİ BÖLÜM

Aletli Uçuş Kuralları

Aletli uçuş kurallarına göre gerçekleştirilen tüm uçuşlar için geçerli kurallar

MADDE 49 (1) Hava aracı ekipmanı: Hava araçları, uçulacak rotaya uygun seyrüsefer cihazı ve uygun aletlerle donatılacaktır.

Asgari seviyeler

MADDE 50 (1) ilgili otorite tarafından izin verilmesi veya iniş, kalkış için gerekli olması haricinde, IFR bir havaaracı, Genel Müdürlük tarafından belirlenmiş minimum uçuş irtifamının altında olmayan bir uçuş seviyesinde, veya, minimum uçuş irtifamının belirlenmediği durumlarda:

- a) yüksek arazi veya dağlık alanlarda, hava aracının tahmini pozisyonu merkez olmak üzere 8 km'lik alandaki yüksek manianın en az 600 m (2 000 ft) zerinde bulunan bir uçuş seviyesinde;
- b) a maddesinde belirtilen durumlar dışında, hava aracının tahmini pozisyonu merkez olmak üzere 8 km'lik alandaki en yüksek manianın en az 300 m (1 000 ft) zerinde, gerçekleştirilir.

IFR uuşdan VFR uçuşa geçiş

MADDE 51 (1) Aletli uçuş kurallarına göre uçuş yapan bir havaaracı, görerek uçuş kurallarına göre uçuş yapmayı seçerse, eğer bir uçuş planı sunulmuşsa, ilgili ATS nitesine özellikle IFR uçuş planının iptal edildiğini ve bununla ilgili olarak cari uçuş planı üzerinde yapılacak değişiklikleri bildirir.

(2) Aletli uçuş kuralları altında uçan bir trafik, görerek meteorolojik koşullarla karşılaşırsa, uçuşun makul bir süre boyunca kesintisiz görerek meteorolojik koşullarda sürdürüleceği beklenmedike ve amalanmadıka, IFR uçuşunu iptal etmez.

Kontrollü hava sahasında aletli uçuş kurallarına göre gerçekleştirilen uçuşlar için geçerli kurallar

MADDE 52 (1) IFR uçuşlar, kontrollü hava sahasında uçarken Madde 31'de yer alan hükümleri uygular. Eğer iki seviye arasında ya da bir seviye üzerine kesintisiz tırmanma tekniği ile tırmanmaya serbest kılınmışsa aşağıda gösterilen seviyelerde umalıdır.

- a) Ek 3'te verilen seyir seviyelerine ait tablolar; veya
- b) FL 410'un üzerindeki uçuş için Ek 3 ile uyumlu olarak değiştirilmiş seyir seviyesi tablolarından;

Not: Bu hüküm, ses hızı üzerindeki hızlara sahip hava araçlarının, kesintisiz tırmanma tekniği uygulamasını engellemez.

Kontrollü hava sahası dışında aletli uçuş kurallarına göre gerçekleştirilen uçuşlar için geçerli kurallar

MADDE 53 (1) Seyir seviyeleri: Kontrollü hava sahası dışında seyir uçuşu halindeki IFR bir trafik,

a) Ortalama deniz seviyesinin üzerinde 900 m (3 000 ft)'te veya bunun altındaki uçuşlar için uygun ATS otoritesi tarafından başka türlü belirlenmedikçe, Ek 3'teki seyir seviyelerine ait tablolara; veya

b) FL 410'un üzerindeki uçuş için Ek 3'e göre bu şekilde öngörüldüğünde, seyir seviyelerine ilişkin değiştirilmiş tabloya uygun bir seyir seviyesinde uçurulur.

İletişim

MADDE 54 (1) Kontrolsüz hava sahasında fakat ANSP tarafından 3.3.1.2 c) veya d)'ye göre tesis edilmiş koridor ve sahalarda uçan IFR bir trafik, ilgili haberleşme kanalı üzerinde hava-yer sesli muhabereyi muhafaza eder ve uçuş bilgi hizmeti sağlayan ATS ünitesi ile, gerektiğinde, iki yönlü iletişim kurar.

Pozisyon raporları

MADDE 55 (1) Kontrolsüz hava sahasında uçan ve ANSP tarafından:

a) bir uçuş planı sunması,

b) ilgili haberleşme kanalı üzerinde bir hava-yer sesli muhabereyi muhafaza etmesi ve uçuş bilgi hizmeti sağlayan hava trafik hizmetleri ünitesi ile, gerektiğinde, iki yönlü iletişim oluşturması öngörülen IFR bir trafik, kontrollü uçuşlar için 3.6.3'te belirlendiği üzere pozisyon raporu verir.

Not: belirlenen tavsiyeli sahalarda uçarken Hava Trafik Tavsiye hizmetini kullanmayı seçen IFR bir hava araçlarının, IFR uçuş kurallarına uyacağı beklenir. Ancak, uçuş planı ve ondaki değişiklikler talimatlar için zorunlu olmaması ve Hava Trafik Tavsiye hizmetini sağlayan ünite ile çift yönlü muhabere muhafaza edilmesi durumu hariçtir.

ALTINCI BÖLÜM

Son Hükümler

Yürürlük

Madde 37- (1) Bu Talimat yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

Madde 38 - (1) Bu Talimatın hükümlerini Sivil Havacılık Genel Müdürü yürütür.

EK 1. İŞARETLER/SİNYALLER

(Not. – Bakınız Annex'e ait Bölüm 3, 3.4)

1. TEHLİKE VE ACİL DURUM İŞARETLERİ

Not 1. – Bu kısımda yer alan hükümlerin hiçbiri, tehlikede bulunan bir hava aracının, dikkat çekmek, pozisyonunu bildirmek ve yardım almak için kullanımını gerektiren hiçbir yöntemi engellemeyecektir.

Not 2. – Tehlike ve acil durum işaretlerine ait telekomünikasyon iletim prosedürlerinin tam detayları için Annex 10, Cilt II, Bölüm 5'e bakınız

Not 3. – Arama ve kurtarma görsel işaretlerinin detayları için Annex 12'ye bakınız

1.1 Tehlike işaretleri

Birlikte veya ayrı ayrı kullanılan aşağıdaki işaretler, ciddi ve muhtemel tehlike durumları anlamına gelir ve aşağıdaki şekilde acil yardım talep edilmektedir:

- a) Radyotelgraf yoluyla veya SOS grubundan oluşan (. . . - - - ... Mors Kodunda) başka herhangi bir sinyalizasyon yöntemi ile gönderilen bir sinyal ;
- b) MAYDAY sözcüğünden oluşan bir radyo telefon tehlike sinyali;
- c) MAYDAY sözcüğünün anlamını aktaran, veri bağlantısı ile gönderilen bir tehlike mesajı;
- d) Kısa aralıklarla birer kez ateşlenen, kırmızı ışık saçan fişekler veya roketler;
- e) Kırmızı ışık veren bir paraşüt işaret fişegi.

Not. – ITU Radyo Mevzuatı Madde 41 (No.lar 3268, 3270 ve 3271), Telsiz telgraf ve radyotelefon oto-alarm sistemlerinin devreye sokulmasına yönelik alarm işaretlerine ilişkin bilgi vermektedir:

3268 Radyotelgraf alarm sinyali, bir dakikada gönderilen on iki çizgilik bir seriden oluşmakta olup, her çizginin süresi dört saniyedir ve birbirini izleyen çizgilerin arasındaki aralığın süresi bir saniyedir. Elle iletebilir, fakat otomatik bir alet yardımıyla iletilmesi tavsiye edilir.

3270 Radyotelefon alarm sinyali, sırayla iletilen esas olarak sinüsoidal olan iki işitsel frekans tonundan oluşmaktadır. Bir ton, 2 200 Hz'lik, diğer ise 1300 Hz'lik bir frekansa sahip olacak, her tonun süresi 250 milisaniye olacaktır.

3271 Radyotelefon alarm sinyali, otomatik yollarla oluşturulduğunda, en az otuz saniye boyunca, fakat bir dakikayı geçmeksizin, kesintisiz olarak gönderilmeli; işaret, başka yollardan oluşturulduğunda, yaklaşık bir dakika boyunca mümkün olduğunca kesintisiz olarak gönderilmelidir.

1.2 Acil durum işaretleri(sinyalleri)

1.2.1 Birlikte veya ayrı ayrı kullanılan aşağıdaki sinyaller, bir hava aracının, acil yardıma ihtiyaç duymaksızın, kendisini iniş zorlayan güçlükleri bildirmek istemesi anlamına gelir:

- a) iniş lambalarının tekrarlanarak açılıp kapatılması; veya
- b) seyrüsefer ışıklarının, yanıp sönen çakar ışıklarından ayırt edilecek şekilde tekrarlanarak açılıp kapatılması.

1.2.2 Birlikte veya ayrı ayrı kullanılan aşağıdaki sinyaller, bir hava aracının, bir zeplin hava aracının veya başka aracın, veya hava aracında bulunan veya görüş dahilinde bulunan birtakım kişilerin emniyeti ile ilgili ileteceği çok acil bir mesajın olduğu anlamına gelir:

- a) XXX grubundan oluşan, radyotelgrafla veya başka bir sinyalizasyon metodu ile oluşturulan bir sinyal;
- b) PAN, PAN sözcüklerinden oluşan bir radyotelefon acil durum sinyali;
- c) Veri bağlantısı yoluyla gönderilen, PAN, PAN sözcüklerinin anlamını taşıyan bir acil durum mesajı.

2. ÖNLEME OLAYINDA KULLANILACAK OLAN SİNYALLER

2.1 Önlene hava aracı tarafından başlatılan sinyal ve karşılıklar

Seri	ÖNLEYEN Hava aracı Sinyalleri	Anlamı	Önlene Hava aracının karşılığı	Anlamı
1	<p>GÜNDÜZ veya GECE- Önlene hava aracının biraz üzerinde ve ilerisinde, ve normalde solunda (veya önlene hava taşıtı bir helikopter ise sağında), bulunan bir pozisyondan düzensiz aralıklarla hava aracının sallanması ve yanıp sönen seyrüsefer ışıkları (ve bir helikopter söz konusu olduğunda iniş ışıkları) ve, onaydan sonra, arzu edilen başta, normalde sola doğru (veya bir helikopter söz konusu olduğunda sağa) yavaş bir seviye dönüşü.</p> <p><i>Not 1. – Meteorolojik koşullar veya arazi, önleyen hava aracının, yukarıda Seri 1 'de verilen pozisyonları ve dönüş yönünü tersine çevirmesini gerektirebilir.</i></p> <p><i>Not 2. – Önlene hava aracı, önleyen hava aracına ayak uyduramadığı taktirde, önleyen hava aracının bir dizi race-track usulü uçuşu ve önlene hava aracının yanından her geçtiğinde sallanması beklenmektedir.</i></p>	<p>Önlendiniz. Beni takip edin.</p>	<p>GÜNDÜZ veya GECE – Hava aracının sallanması, seyrüsefer ışıklarının düzensiz aralıklarla yanıp söndürülmesi ve takip.</p> <p><i>Not. – Önlene hava aracı tarafından yapılması gereken ek hareketler Bölüm 3, 3.8 'de belirlenmiştir.</i></p>	<p>Anlaşıldı, uygulayacağım</p>
2	<p>GÜNDÜZ veya GECE - Önlene hava aracından, önlene hava aracının uçuşu hattı kesmeyen 90 derecelik veya daha büyük tırmanma dönüşünden oluşan ani ayrılma manevrası.</p>	<p>Devam edebilirsiniz.</p>	<p>GÜNDÜZ veya GECE – Hava aracının kanatlarını sallaması.</p>	<p>Anlaşıldı, uygulayacağım.</p>
3	<p>GÜNDÜZ veya GECE - İniş takımının (uyumluysa) indirilmesi, sabit iniş ışıklarının gösterilmesi ve kullanılan pistin üzerinden uçulması veya, önlene hava aracı bir helikopter ise, helikopter iniş sahasının üzerinden uçulması. Helikopterler söz konusu olduğunda, önleyen helikopter bir iniş yaklaşımında bulunur, iniş sahasının yakınında hover manevrası yapar.</p>	<p>Bu havaalanına iniş yapın.</p>	<p>GÜNDÜZ veya GECE – İniş takımının (uyumluysa) indirilmesi, sabit iniş ışıklarının gösterilmesi ve önleyen hava aracının takip edilmesi ve, kullanılan pistin veya helikopter iniş alanının üzerinden uçulduktan sonra iniş emniyetli bulunduğu taktirde, inişe devam etmek.</p>	<p>Anlaşıldı uygulayacağım.</p>

2.2 Önlene hava aracı tarafından başlatılan sinyal ve karşılıklar

Seri	Önlene Hava aracı Sinyalleri	Anlamı	Önlene Hava aracının Yanıtı	Anlamı
4	<p>GÜNDÜZ veya GECE – Havaalanı yükseklik seviyesinin üzerinde 300 m (1000 ft)'i aşan fakat 600 m (2000 ft)'i aşmayan bir yükseklikte (bir helikopter söz konusu olduğunda 50 m (170 ft)'i aşan, fakat 100 m (330 ft)'i aşmayan bir yükseklikte kullanılan pistin veya helikopter iniş alanının</p>	<p>Tayin ettiğiniz havaalanı yetersiz.</p>	<p>GÜNDÜZ veya GECE – Önlene hava aracının alternatif bir havaalanına önleyen uçağı takip etmesi istendiği taktirde, önleyen hava aracı iniş takımını (uyumluysa) kaldırır ve önleyen hava aracı için belirlenmiş Seri 1</p>	<p>Anlaşıldı, beni takip edin.</p>

5	<p>üzerinden geçerken iniş takımının (uyumluysa) kaldırılması ve iniş ışıklarının yanıp söndürülmesi, ve kullanılan pist veya helikopter iniş alanı üzerinde daire çizmeye devam etmek. İniş ışıklarının yanıp söndürülmesi mümkün değilse, mevcut başka herhangi bir ışığı yanıp söndürmek.</p>	Uygulayamam.	<p>sinyallerini kullanır.</p> <p>Önlenen hava aracının serbest bırakılmasına karar verilirse, önleyen hava aracı, önleyici hava araçları için belirlenmiş Seri 2 sinyallerini kullanır.</p>	Anlaşıldı,takip ediniz.
6	<p>GÜNDÜZ veya GECE – Tüm mevcut ışıkların, flaş ışıklarından ayırt edilecek şekilde düzenli olarak açılıp kapatılması.</p> <p>GÜNDÜZ veya GECE – Tüm mevcut ışıkları düzensiz olarak açıp kapamak.</p>	Tehlikeli bir durumdayım.	<p>GÜNDÜZ veya GECE – Önleyen hava araçları için belirlenen Seri 2 sinyallerini kullanın.</p> <p>GÜNDÜZ veya GECE – Önleyen hava araçları için öngörülen Seri 2 sinyallerini kullanın.</p>	Anlaşıldı. Anlaşıldı.

TASLAK

3. TAHDİTLİ, YASAK VEYA TEHLİKELİ BİR SAHADA UÇAN VEYA BÖYLE BİR SAHAYA GİRMEK ÜZERE OLAN MÜSAADESİZ BİR HAVAARACINI İKAZ ETMEK ÜZERE KULLANILAN GÖRSEL İŞARETLER

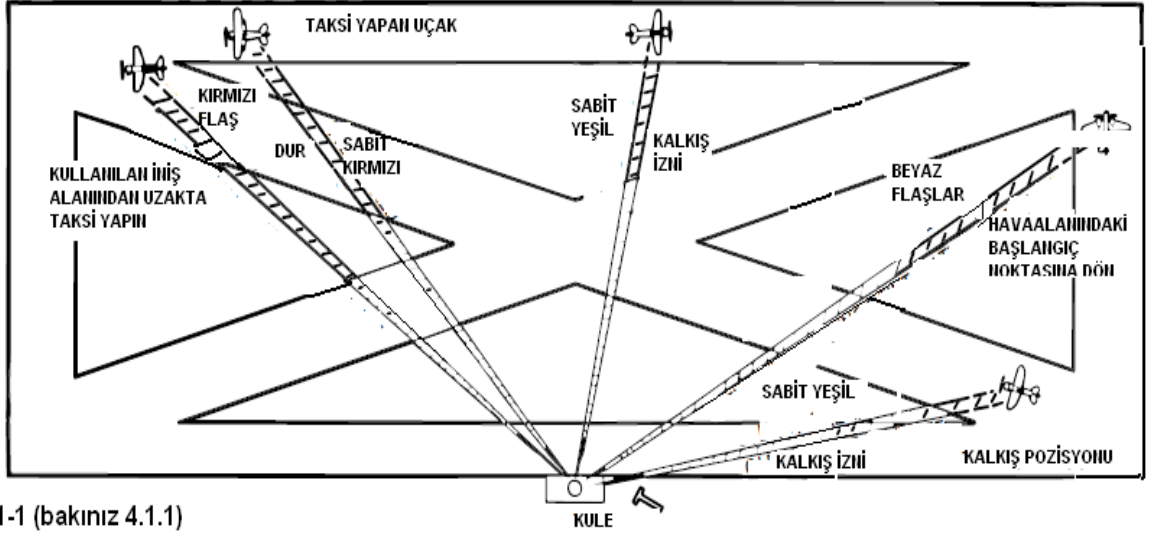
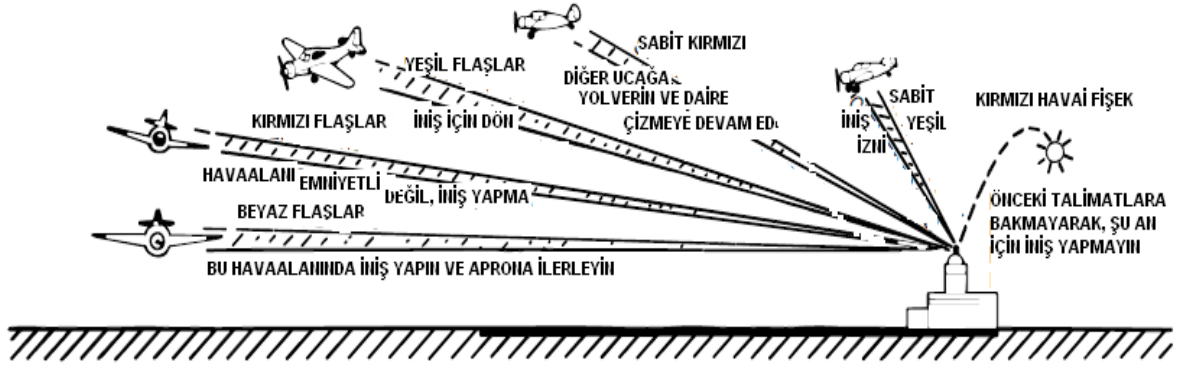
Gündüz ve gece, 10 saniyelik aralıklarla yerden boşaltılan, her biri patladığında kırmızı ve yeşil ışıklar veya yıldızlar gösteren bir dizi projektif, müsaadesiz bir hava aracına, tahditli, yasak veya tehlikeli bir sahada uçmakta olduğunu veya böyle bir sahaya girmek üzere olduğunu ve hava aracının gerekli olabilecek önlemi alması gerektiğini gösterecektir.

4. MEYDAN TRAFİĞİNE İLİŞKİN SİNYALLER

4.1 Işık ve havai fişek sinyalleri

4.1.1 Talimatlar

Işık	Havaalanı Kontrolünden:		
	Uçuş halindeki hava aracına	Yerdeki hava aracına	
İlgili hava aracına tutulmuş (bakınız Şekil A1-1)	Sabit yeşil	İniş izni	Kalkış serbest
	Sabit kırmızı	Diğer hava aracına yol verin ve turlamaya devam edin	Dur
	Yeşil flaş serisi	İniş yapmak için dönün*	Taksiye serbestsiniz
	Kırmızı flaş serisi	Havaalanı emniyetli değil, iniş yapmayın	Kullanılan iniş sahasını terkediniz..
	Beyaz flaş serisi	İniş serbest ve aprona ilerleyin*	Havaalanındaki başlangıç noktasına geri dönün
Kırmızı havai fişek	Önceki talimatlara bakmayarak, şu an için iniş yapmayın		
* İniş ve taksi yapma müsaadeleri uygun bir zamanda verilecektir.			



Şekil A1-1 (bakınız 4.1.1)

4.1.2 Bir hava aracı tarafından kabul

a) Uçuş halindeyken:

1) gündüz saatlerinde:

- hava aracının kanatlarını sallayarak;

Not. – Bu sinyal, yaklaşmanın esas bacak ve son yaklaşma safhasında beklenmemelidir.

2) gece saatlerinde:

- hava aracının iniş ışıklarını iki defa açıp kapayarak veya, bu şekilde donatılmamışsa, seyrüsefer ışıklarını iki defa açıp kapayarak.

b) Yerdeyken:

1) gündüz saatlerinde:

- hava aracının kanatçıklarını veya dümenini hareket ettirerek;

Not. – Bu sinyal, yaklaşmanın esas bacak ve son yaklaşma safhalarında beklenmemelidir.

- 2) gece saatlerinde:
- hava aracının iniş ışıklarını iki defa açıp kapayarak veya, bu şekilde donatılmamışsa, seyrüsefer ışıklarını iki defa açıp kapayarak.

4.2 Görsel yer işaretleri

Not. – Görsel yer yardımcılarına ilişkin detaylar için bakınız Annex 14.

4.2.1 İnişin yasaklanması

Sarı çapraz çizgilere sahip yatay bir kırmızı kare (Şekil A1-2), bir işaret sahasında gösterildiğinde, inişlerin yasak olduğuna ve bu yasağın uzatılabileceğine işaret etmektedir.



Şekil A1-2

4.2.2 Yaklaşma veya iniş sırasında özel tedbirlere yönelik ihtiyaç

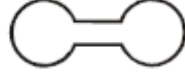
Tek sarı çapraz çizgili bir yatay kırmızı kare (Şekil A1-3), bir işaret sahasında gösterildiğinde, manevra sahasının kötü durumu nedeniyle, veya başka herhangi bir sebepten dolayı, iniş yapmak üzere yaklaşırken veya iniş yaparken özel uyarıların gözlemlenmesi gerektiğine işaret etmektedir.



Şekil A1-3

4.2.3 Pistlerin ve taksi yollarının kullanımı

4.2.3.1 Yatay beyaz bir dambıl (Şekil A1-4), bir işaret sahasında gösterildiğinde, hava araçlarının yalnızca pistler ve taksi yolları üzerinde iniş, kalkış ve taksi yapmaları gerektiğine işaret etmektedir.



Şekil A1-4

4.2.3.2 4.2.3.1'deki ile aynı olan, fakat dambılın her dairesel bölümünde şafta dikey olarak yerleştirilmiş siyah bir çubuğu olan yatay beyaz dambıl (Şekil A1-5), bir işaret sahasında gösterildiğinde hava araçların yalnızca pistler üzerinde iniş ve kalkış yapmaları gerektiğine, fakat diğer manevraların pistlerle ve taksi yollarıyla sınırlı olması gerekmediğine işaret etmektedir.



Şekil A1-5

4.2.4 Kapalı pistler veya taksi yolları

Tek bir kontrast renkten, sarı veya beyazdan, oluşan çarpı işaretleri (Şekil A1-6), pistlerde ve taksi yollarında veya bunların bir bölümü üzerinde yatay olarak gösterildiğinde, hava araçlarının hareketi için elverişsiz bir sahaya işaret etmektedir.

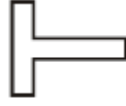


Şekil A1-6

4.2.5 İniş veya kalkış yönleri

4.2.5.1 Yatay bir beyaz veya turuncu iniş T'si (Şekil A1-7), hava araçları tarafından iniş ve kalkış için kullanılacak yönü göstermekte olup, bu yön, çapraz doğru T'nin şaftına paralel olacaktır.

Not. – Gece kullanıldığında, iniş T'si ya aydınlatılır veya beyaz ışıklarla çevrenir.



Şekil A1-7

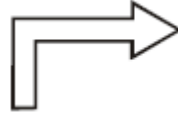
4.2.5.2 Havaalanı kontrol kulesinde veya yakınında dikey olarak gösterilen iki rakamlı bir set (Şekil A1-8), manevra alanında bulunan hava aracına, kalkış yönünü manyetik pusulanın en yakın 10 derecesine 10 derecelik birimler halinde göstermektedir.

09

Şekil A1-8

4.2.6 Sağ tarafa trafik

Bir işaret sahasında gösterildiğinde, veya kullanılan pistin veya şeridin sonunda yatay olarak gösterildiğinde, göze çarpan renkteki sağ taraf oku (Şekil A1-9), inişten önce ve kalkıştan sonra dönüşlerin sağa yapılacağına işaret etmektedir.



Şekil A1-9

4.2.7 Hava trafik hizmetleri rapor ofisi

Sarı bir fon üzerinde siyah renkle dikey olarak gösterilen C harfi (Şekil A1-10), hava trafik hizmetleri rapor ofisinin bulunduğu yeri göstermektedir.



Şekil A1-10

4.2.8 Planör uçuşları faaliyet halinde

İşaret sahasında yatay olarak gösterilen bir çift beyaz çarpı (Şekil A1-11), havaalanının planörler tarafından kullanılmakta olduğunu ve planör uçuşlarının gerçekleştirilmekte olduğunu göstermektedir.



Şekil A1-11

5. YOL GÖSTERİCİ İŞARETLER

5.1 Bir işaretçiden bir hava aracına

Not 1. – Bu işaretler, pilot tarafından izlenmesini kolaylaştırmak için gerektiği şekilde aydınlatılmış ellerle, işaretçi tarafından kullanılmak üzere tasarlanmış olup, işaretçi aşağıdaki bir pozisyonda uçağı karşılayacaktır:

- sabit kanatlı hava taşıtları için, hava aracının son tarafında, pilot tarafından en iyi görülebilecek yerde; ve*
- helikopterler için, işaretçinin pilot tarafından en iyi şekilde görülebileceği yerde.*

Not 2. – İlgili işaretlerin anlamı, raketler, aydınlatılmış değnekler veya el feneri ışıkları tutulduğunda aynı kalmaktadır.

Not 3. – Hava aracı motorları, hava aracına bakan işaretçi için, sağdan sola numaralandırılmıştır (yani 1 No.lu motor, hava aracının solundaki dış motordur).


Not 4. – Bir yıldız () ile işaretlenmiş işaretler, havada askıda kalan helikopterler için kullanılmak üzere tasarlanmıştır.*

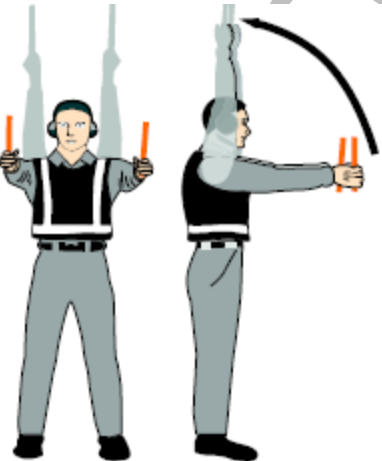
Not 5. – Değneklere yapılan atıflar, gün ışığında kullanılan floresanlı masa tenisi raketlerine veya eldivenlere yapılmış atıf olarak ta yorumlanabilir (yalnızca gündüz).

Not 6. – İşaretçiye yapılan atıflar, yol göstericiye yapılmış olarak ta yorumlanabilir.

- 5.1.1 İşaretçi, aşağıdaki işaretleri kullanmadan önce, bir hava aracının yönlendirileceği sahanın, 3.4.1'e uyum sağlarken hava aracının aksi taktirde çarpabileceği cisimlerden arındırılmış olmasından emin olacaktır.

Not. – Birçok hava aracının tasarımı, kanat uçlarının, motorların ve diğer uç kısımlarının izleyeceği yolun, hava aracı yerde manevra yaptırılırken uçuş masasından her zaman görerek izlenemeyeceği şekildedir.

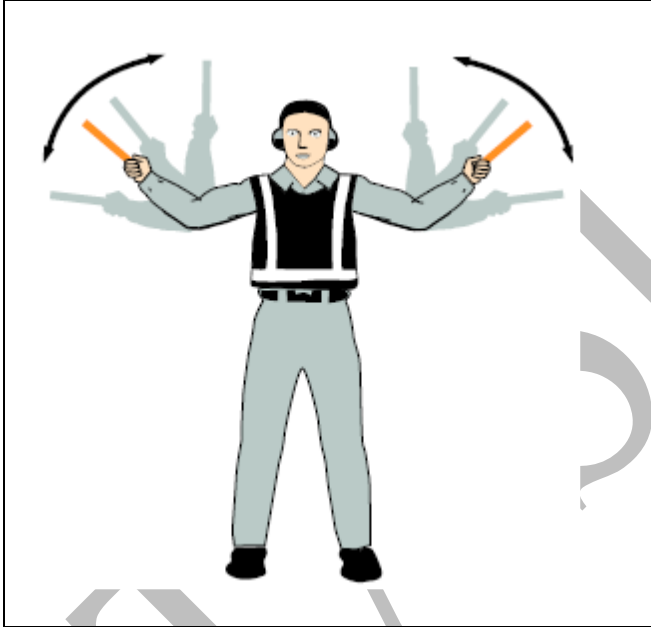
	<p>1. Kanat kontrolörü/rehberi</p> <p>Sağ elinizi, çubuk yukarı bakacak şekilde, baş seviyesinin üzerine kaldırın; aşağıyı işaret eden sol elinizdeki çubuğu vücudunuza doğru hareket ettirin.</p> <p><i>Not. – Bu işaret, hava aracı kanat ucunda bulunan bir kişi tarafından pilota/ yol göstericiye/geri itme operatörüne, bir hava aracının park etme pozisyonuna gelme/ park yerinden ayrılma hareketinin maniasız olacağı yönünde bir işaret sağlar.</i></p>
---	---

	<p>2. Kapıyı tanımlayın</p> <p>Tamamen uzatılmış kollarınızı, çubuklar yukarı bakacak şekilde, düş bir şekilde başınızın üzerine kaldırın.</p>
---	---



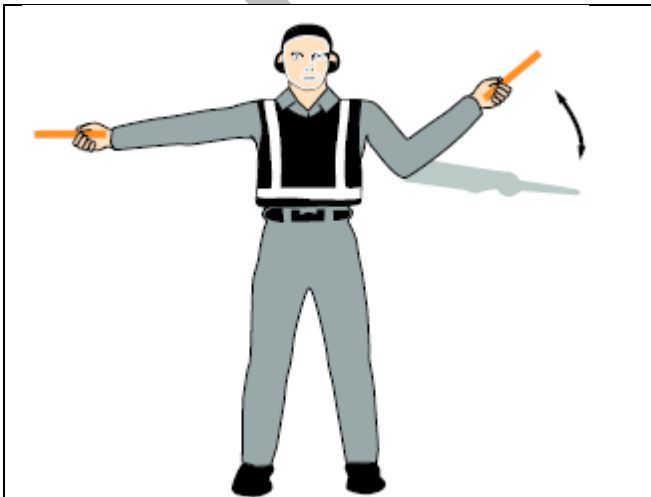
3. Bir sonraki işaretçiye veya Kule/yer kontrolü tarafından verilen talimata göre ilerleyin

Her iki kolunuzu yukarı uzatın; kollarınızı dışarıya doğru vücudunuzun iki yanına getirip uzatın, ve çubuklarla bir sonraki işaretçinin veya taksi alanının yönüne işaret edin.



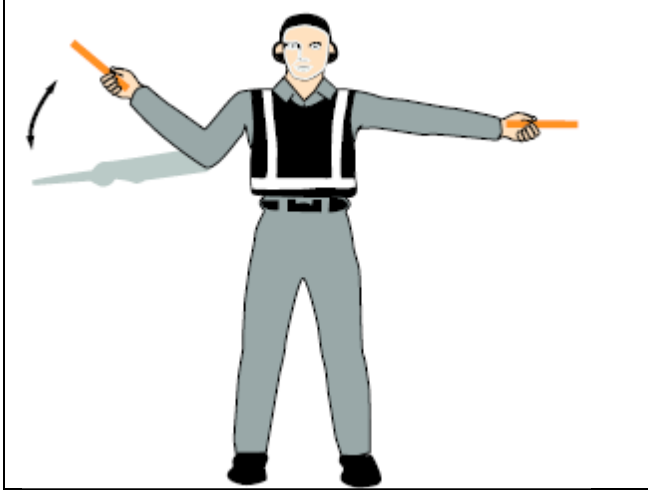
4. Düz ileri

Uzattığınız kollarınızı dirsekten bükün ve çubukları göğüs hizasından başınıza kadar yukarı ve aşağı hareket ettirin.



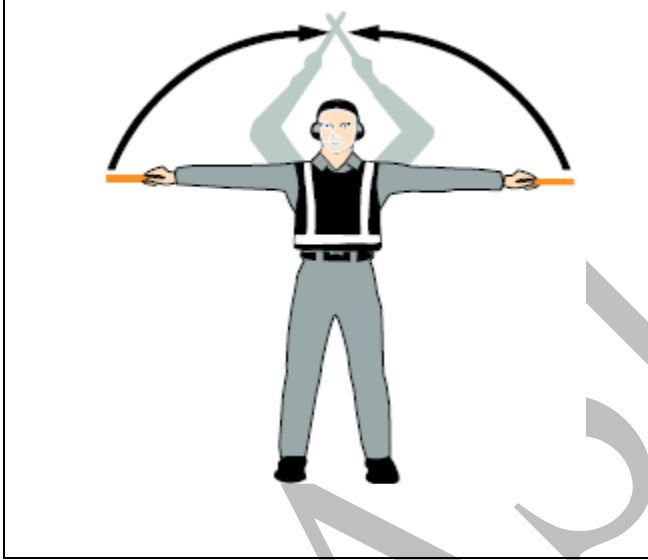
**5 a). Sola dönün
(pilotun bakış açısından)**

Sağ kol ve çubuk vücuda 90 derecelik açıyla uzatılmış haldeyken, sol elle "ileri gelin" işaretini yapın. İşaret hareketinin oranı pilota hava aracının dönüş oranını gösterir.



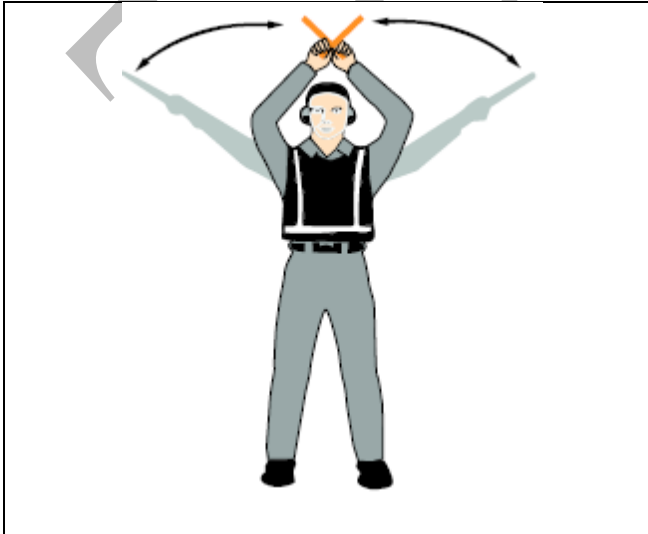
**5 b). Sağa dönün
(pilotun bakış açısından)**

Sol kol ve çubuk vücuda 90 derecelik açıyla uzatılmış haldeyken, sağ elle “ileri gelin” işaretini yapın. İşaret hareketinin oranı pilota hava aracının dönüş oranını gösterir.



6 a). Normal durma

Kolları ve çubukları yanlara 90 derecelik açıyla tamamen uzatın ve çubuklar çapraz oluşturana kadar başınızın üzerine yavaşça getirin.



6 a). Acil durumda durma

Kolları ve çubukları aniden başınızın üzerine uzatıp, çubukları çaprazlayın.



7 a). Frenleri ayarlayın

Elinizi omuz hizasının hemen üzerine avucunuz açık halde kaldırın. Uçuş mürettebatı ile göz teması kurduktan sonra elinizi kapatıp yumruk haline getirin. Uçuş mürettebatından “başparmak yukarıda” onayını alana kadar **hareket etmeyin**.



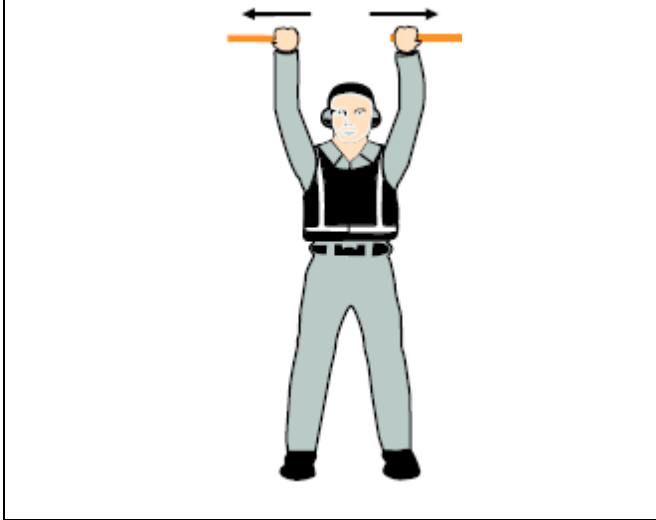
7 b). Frenleri serbest bırakın

Elinizi omuz hizasının hemen üzerine eliniz yumruk halinde kapalı olarak kaldırın. Uçuş mürettebatı ile göz teması kurduktan sonra elinizi açın. Uçuş mürettebatından “başparmak yukarıda” onayını alana kadar **hareket etmeyin**.



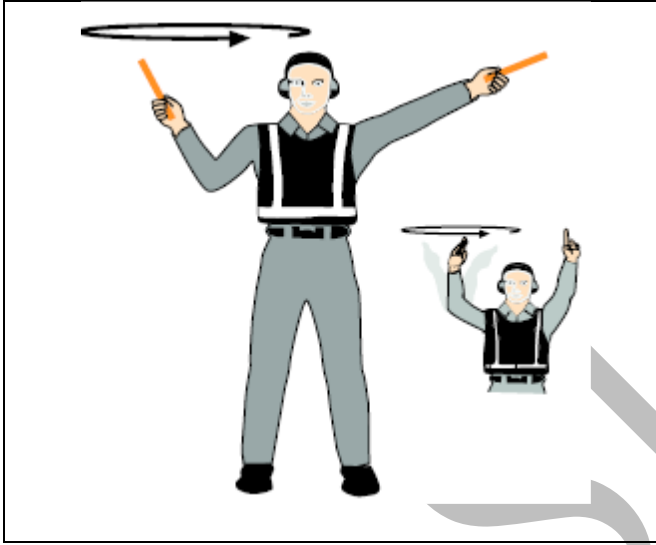
8 a). Takozlar takıldı

Kollar ve çubuklar başınızın üzerinde tamamen uzatılmış haldeyken, çubuklar birbirlerine dokunana kadar çubukları bir “hızla vurma” hareketiyle içeri doğru getirin. Uçuş mürettebatından onayın alınmasını **temin edin**.



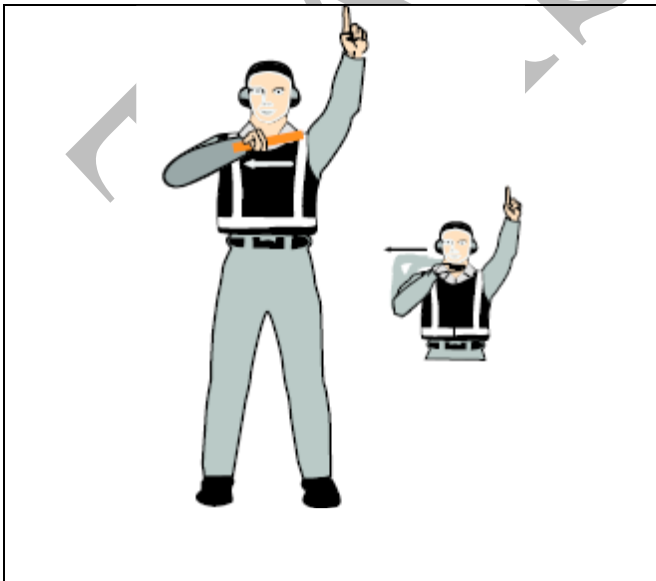
8 b). Takozlar çıkarıldı

Kollar ve çubuklar başınızın üzerinde tamamen uzatılmış haldeyken, çubukları bir “hızla vurma” hareketiyle dışarıya doğru hareket ettirin. Uçuş mürettebatından yetki alana kadar takozları çıkarmayın.



9. Motoru/motorları çalıştırın

Sağ kolu, çubuk yukarıyı işaret edecek şekilde başınızın hizasında kaldırın ve elinizle dairesel bir harekete başlayın; aynı zamanda, sol kol başınızın hizasına kaldırılmış haldeyken, çalıştırılacak motoru işaret edin.



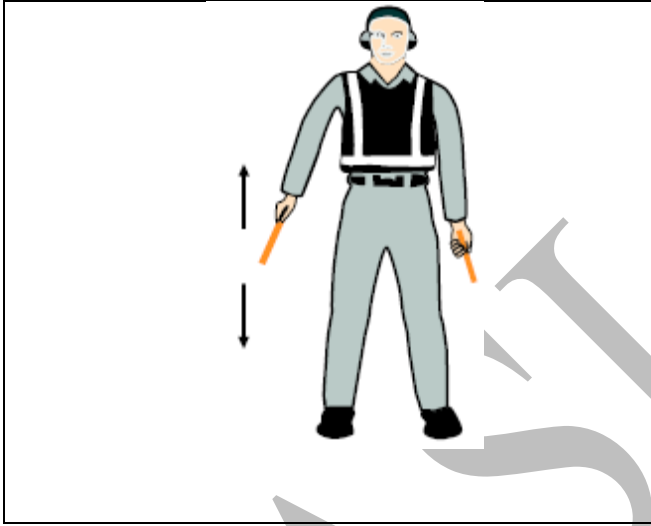
10. Motorları kesin

Kolunuzu, çubuk omuz hizasında vücudun ilerisinde olacak şekilde uzatın; elinizi ve çubuğu sol omzun üst kısmına getirin ve çubuğu boğazınız boyunca bir kesme hareketiyle sağ omzun üst kısmına kadar çekin.



11. Yavaşlayın

Uzatılan kolları bir “okşayarak vurma” hareketiyle aşağıya hareket ettirin, çubukları belden dize kadar yukarı ve aşağı sallayın.



12. Gösterilen taraftaki motoru/motorları yavaşlatın

Kollar aşağıda ve çubuklar yere doğruyken, *sağ* veya *sol* çubuğu yukarı ve aşağı doğru sallayın, böylece *sol* veya *sağ* taraftaki motorun/motorların yavaşlatılması gerektiğini gösterin.



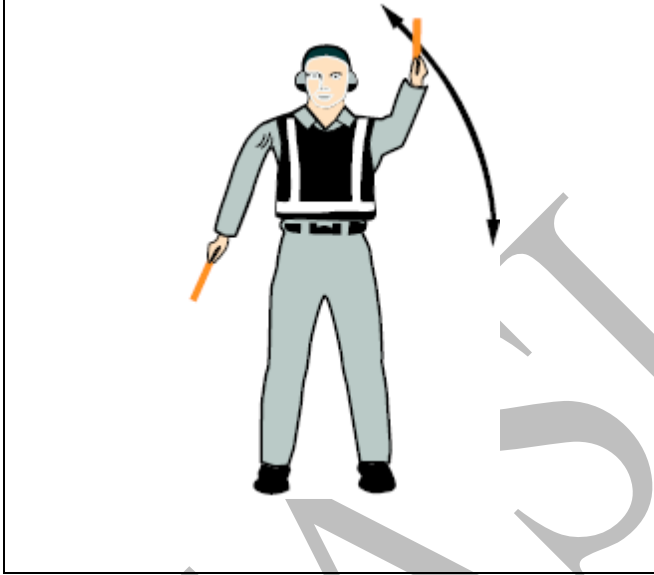
13. Geri gidin

Kollar vücudun önünde bel hizasında, kolları bir ileri hareketle döndürün. Geriye doğru hareketi durdurmak için, işaret 6 a) veya 6 b)'yi kullanın.



**14 a). Geri giderken dönüşler
(kuyruktan sancak tarafına)**

Sol kolu çubuk ile aşağıya doğrultun ve sağ kolu baş üzeri dikey pozisyondan yatay ileri pozisyona getirin, sağ kol hareketini tekrarlayın.



**14 b). Geri giderken dönüşler
(kuyruktan port tarafına)**

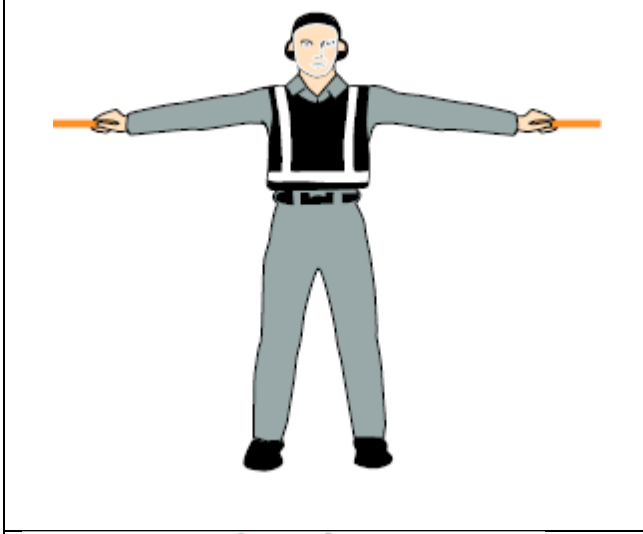
Sağ kolu çubuk ile aşağıya doğrultun ve sol kolu baş üzeri dikey pozisyondan yatay ileri pozisyona getirin, sol kol hareketini tekrarlayın.



15. Olumlu cevap/herşey yolunda

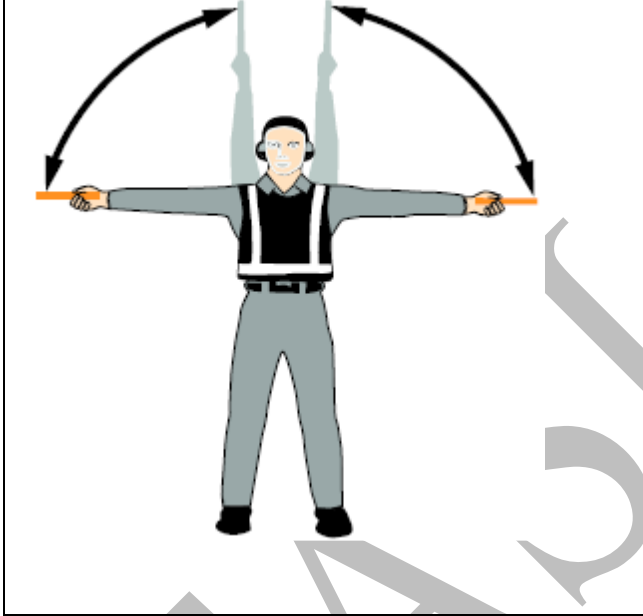
Sağ kolu, çubuk yukarıyı işaret edecek şekilde baş hizasına kaldırın veya "başparmak yukarı" işaretli eli gösterin; sol kol, yanda dizde kalır.

Not. – Bu işaret, bir teknik/servis haberleşme işareti olarak da kullanılmaktadır.



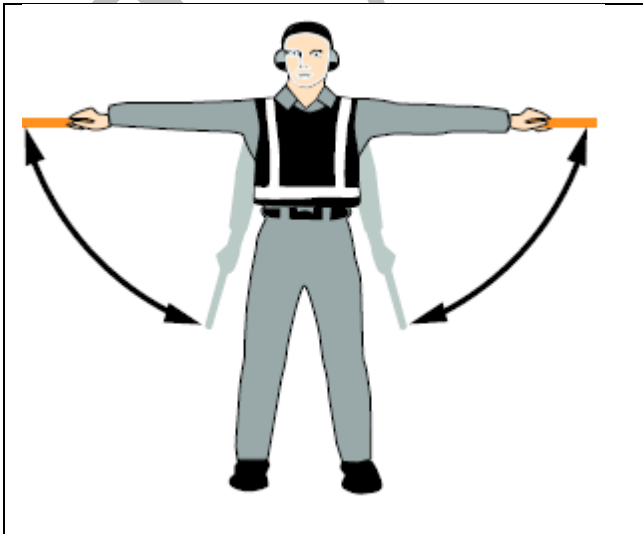
***16. Havada asılı kal**

Kolları ve çubukları yanlara 90 derecelik açıyla tamamen uzatın.



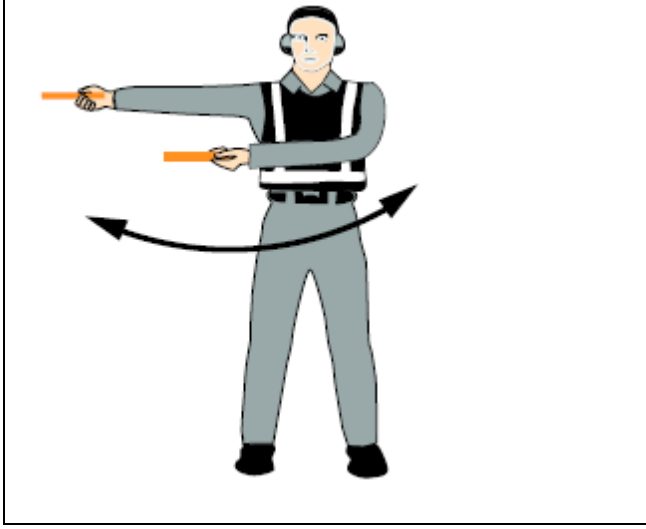
***17. Yukarı hareket edin**

Kolları ve çubukları 90 derecelik açıyla yanlara tamamen uzatın ve, avuç içleri yukarı çevrilmiş halde, elleri yukarıya doğru hareket ettirin. Hareket hızı, yükseliş oranını gösterir.



***18. Aşağı hareket edin**

Kolları ve çubukları 90 derecelik açıyla yanlara tamamen uzatın ve, avuç içleri aşağı çevrilmiş halde, elleri aşağıya doğru hareket ettirin. Hareket hızı, iniş oranını gösterir



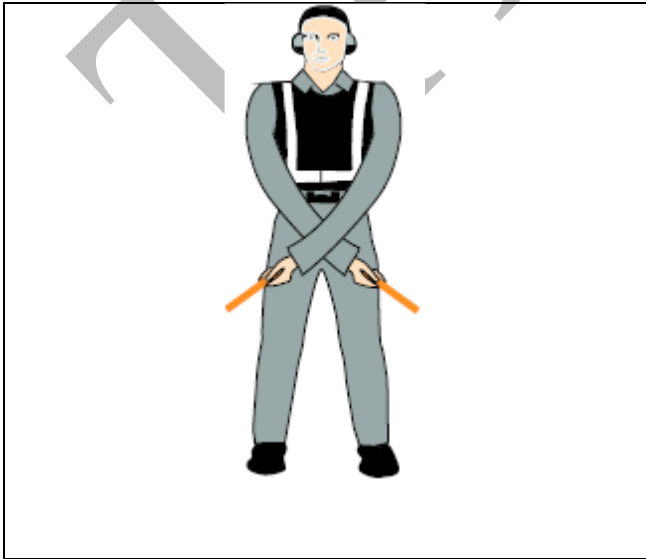
***19 a). Yatay olarak sola hareket edin
(pilotun bakış açısından)**

Kolu 90 derecelik bir açıyla vücudun sağ tarafına yatay olarak uzatın. Diğer kolu aynı yönde bir süpürme hareketiyle hareket ettirin.



***19 b). Yatay olarak sağa hareket edin
(pilotun bakış açısından)**

Kolu 90 derecelik bir açıyla vücudun sol tarafına yatay olarak uzatın. Diğer kolu aynı yönde bir süpürme hareketiyle hareket ettirin.



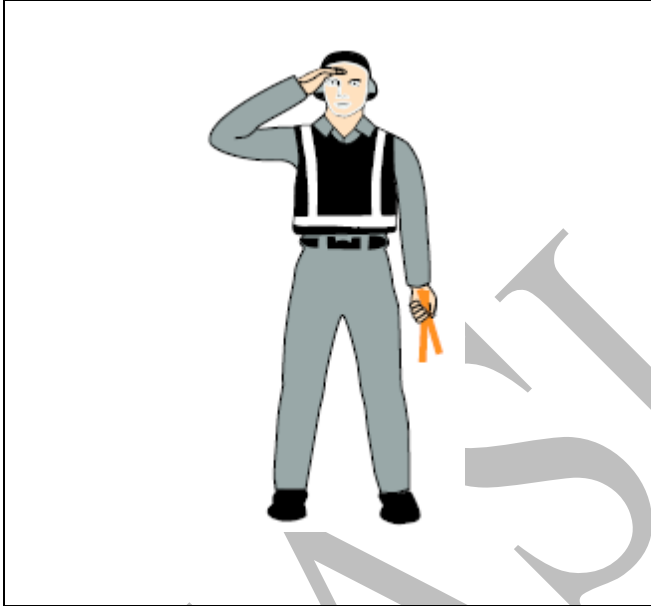
***20. İniş yapın**

Kolları çubuklar aşağıya bakacak şekilde ve vücudun yönünde çapraz tutun.



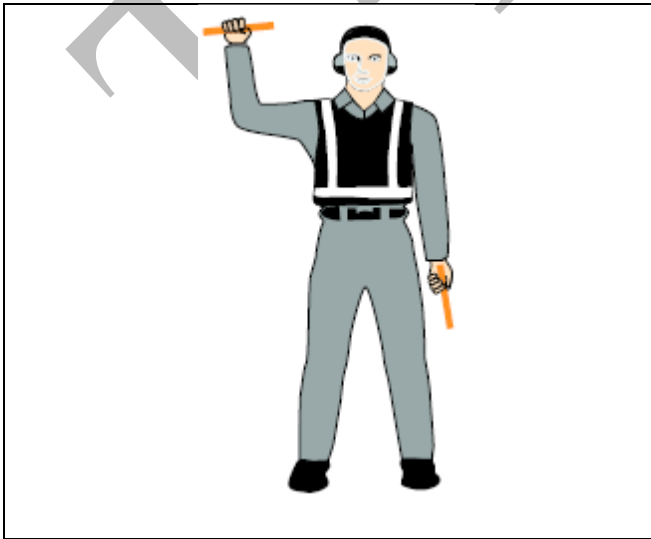
21. Pozisyonda bekle/hazır bekle

Kolları, çubuklar aşağıya bakacak şekilde 45 derecelik bir açıyla yanlara tamamen uzatın. Hava aracı bir sonraki manevra için izin alana kadar pozisyonda bekleyin.



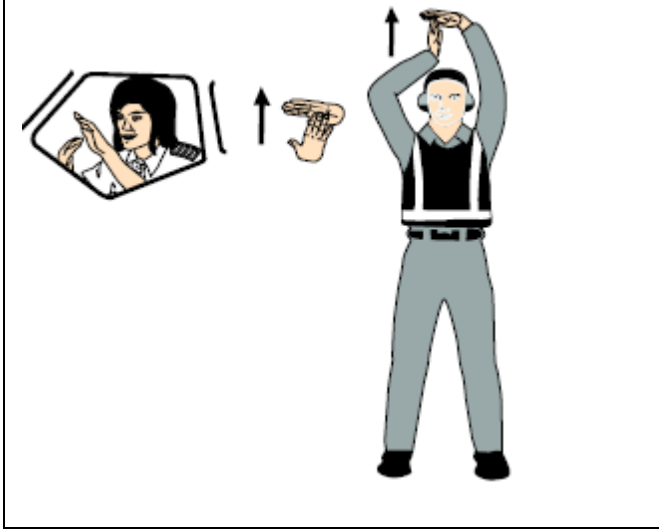
22. Uçağı gönder

Uçağı göndermek için sağ elle ve/veya çubukla standart şekilde selam verin. Hava aracı taksi yapmaya başlayana kadar uçuş mürettebatı ile göz temasını muhafaza edin.



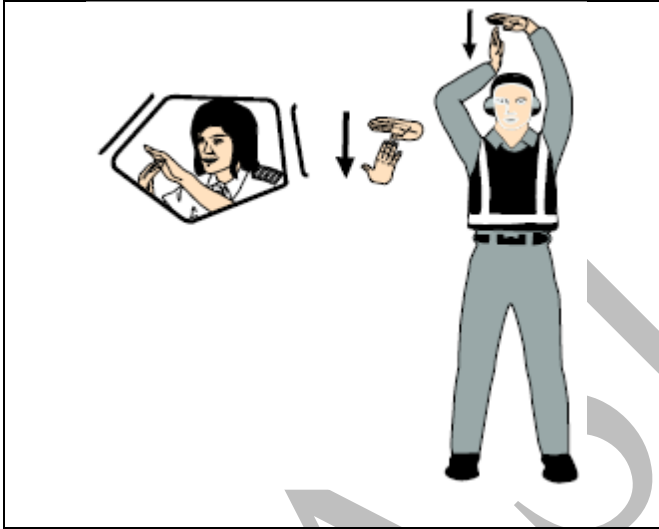
23. Kontrollere dokunmayın (teknik/servis haberleşme işareti)

Sağ kolu başınızın üzerinde tamamen uzatın ve avucunuzu kapatın veya çubuğu yatay konumda tutun; sol kol, dizin yanında kalır.



24. Yer gücüne bağlanın (teknik/servis haberleşme işareti)

Kolları başınızın üzerinde tamamen uzatılmış tutun; sol eli yatay olarak açın ve sağ elin parmak uçlarını içine getirin ve sol elin açık avuç içine dokunun ("T" oluşturacak şekilde). Gece olduğunda, başın üzerindeki "T"yi oluşturmak için ışıklı çubuklar da kullanılabilir.



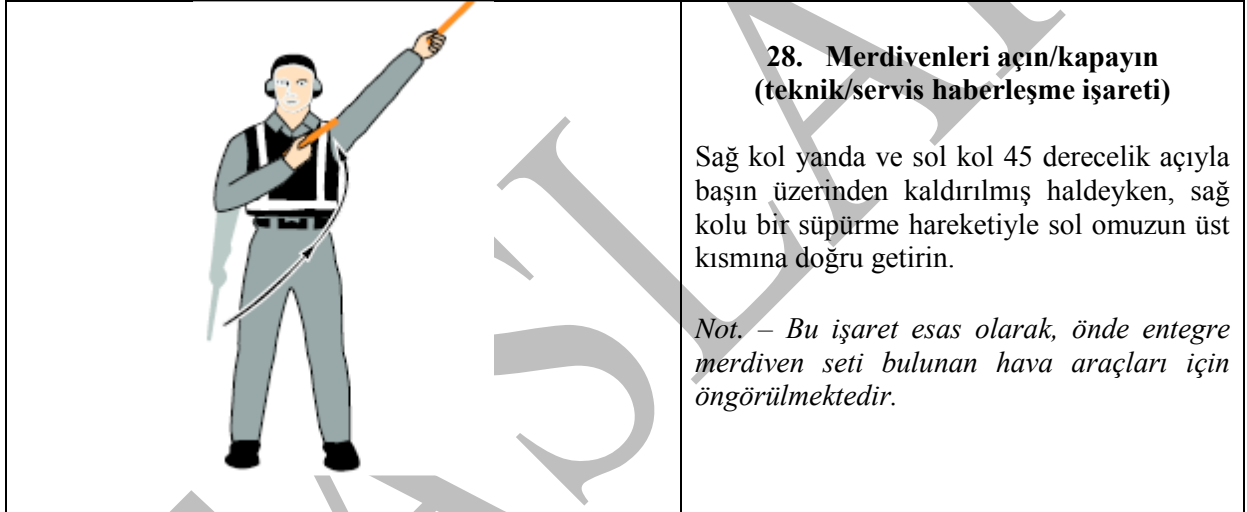
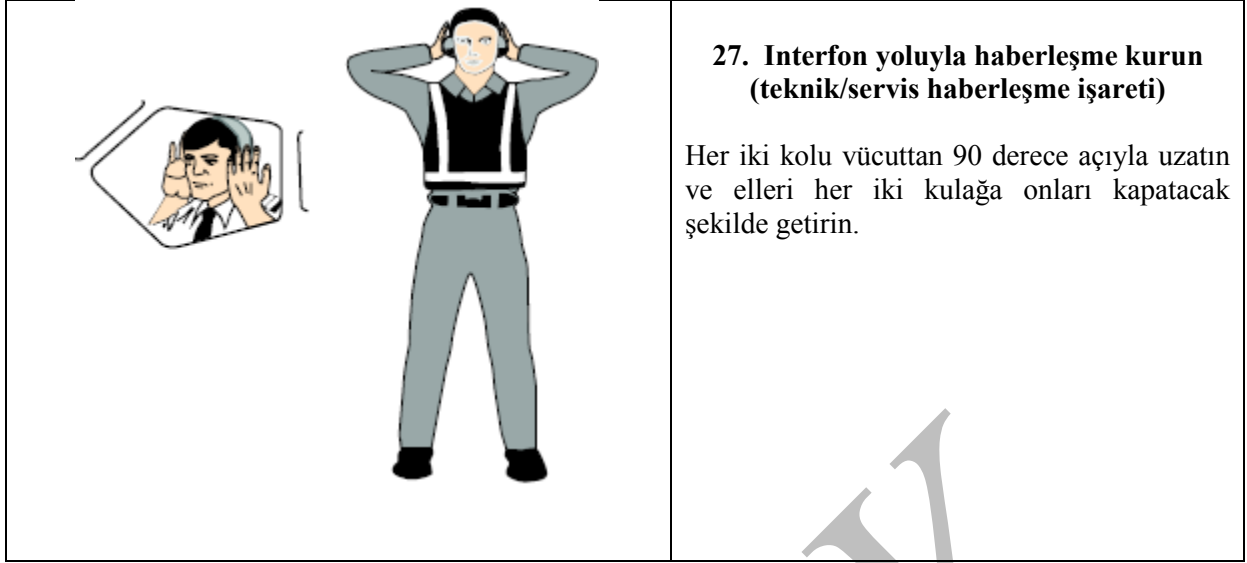
25. Güç bağlantısını kesin (teknik/servis haberleşme işareti)

Sağ elin parmak uçları sol elin açık yatay avuç içine dokunacak şekilde (bir "T" oluşturacak şekilde) kolları başın üzerinde tamamen uzatılmış tutun; sonra sağ eli sol elden çekin. Uçuş mürettebatı tarafından yetki verilene kadar güç bağlantısını **kesmeyin**. Gece olduğunda, başın üzerindeki "T"yi oluşturmak için ışıklı çubuklar da kullanılabilir.



26. Negatif (teknik/servis haberleşme işareti)

Sağ kolu omuzdan 90 derecelik açıyla dışarı uzatın ve çubukla aşağıyı yeri işaret edin veya "başparmak aşağıya" halde elinizi gösterin; sol el, yanda dizde kalır.



5.2 Bir hava aracının pilotundan işaretçiye

Not 1. – Bu işaretler, kokpitte bulunan, elleri işaretçi tarafından açık görünen, ve işaretçi tarafından izlenmesini kolaylaştırmak üzere gerektiği gibi aydınlatılmış bir pilot tarafından kullanılmak üzere tasarlanmıştır.

Not 2. – Hava aracı motorları, hava aracına bakan işaretçi ile ilişkili olarak sağdan sola doğru numaralandırılmıştır (yani 1 No.lu motor, port dış motorudur).

5.2.1 Frenler

Not. – Yumruğun sıkıldığı an, frenlerin devreye sokulduğu anı, ve parmakların uzatıldığı an da frenlerin serbest bırakıldığı anı göstermektedir.

- a) *Frenler devrede:* kolu ve eli, yüzün önünde yatay olarak, parmaklar uzatılmış halde kaldırım, sonra yumruğunuzu sıkın.

- b) *Frenler serbest:* kolu, yumruk sıkılmış halde yüzün önüne yatay olarak kaldırın, sonra parmakları uzatın.

5.2.2 Takozlar

- a) *Takozları takın:* kollar uzatılmış, avuç içleri dışarıya dönük, elleri yüzün önüne çapraz gelecek şekilde getirin.
- b) *Takozları çıkarın:* eller yüzün önünde çapraz halde, avuç içleri dışarıya dönük, kolları dışarıya doğru çevirin.

5.2.3 Motoru/motorları çalıştırmaya hazır

Bir elde, çalıştırılacak motor numarasını göstermek için ilgili parmak sayısını kaldırın.

5.3 Teknik/servis haberleşme işaretleri

5.3.1 Manuel işaretler, yalnızca teknik/servis haberleşme işaretleri bakımından sözlü haberleşmenin mümkün olmadığı durumlarda kullanılacaktır.

5.3.2 İşaretçi, teknik/servis haberleşme işaretleri ile ilgili olarak uçuş mürettebatından bir onayın alınmasını temin edecektir.


Not. – Teknik/servis haberleşme işaretleri, servis veya elleçleme işlevleri ile ilgili olan hava aracı hareket süreci boyunca hava aracı mürettebatlarıyla haberleşmek üzere kullanılan el işaretlerinin kullanılmasını standartlaştırmak için Ek 1'e dahil edilmiştir.


6. STANDART ACİL DURUM EL İŞARETLERİ


Aşağıdaki el işaretleri, hava aracı kurtarma ve itfaiye (ARFF) olay amiri/ARFF itfaiyecileri ve olay hava aracının kokpiti ve/veya kabin mürettebatı arasındaki acil durum haberleşmesi için gereken minimum olarak belirlenmiştir. ARFF acil durum el işaretleri, uçuş mürettebatı için hava aracının sol ön tarafından verilmelidir.


Not. – Kabin mürettebatı ile daha etkin biçimde haberleşmek amacıyla, acil durum el işaretleri ARFF itfaiyecileri tarafından başka pozisyonlardan verilebilir.

	<p>1. Tahliyeyi tavsiye edin</p> <p>Tahliye, ARFF ve olay amirinin harici duruma ilişkin değerlendirmesine dayanarak tavsiye edilmektedir.</p> <p>Kol vücuttan uzatılır ve kol yatay tutulur, el ise göz hizasında yukarı kaldırılır. Geriye</p>
--	---

	<p>doğru açılı kolla çağırma hareketini yapın. Çağırma hareketini yapmayan kol ise vücuda yakın tutulur.</p> <p>Gece – çubuklarla aynı.</p>
---	---

	<p>2. Tavsiye edilen durma</p> <p>Devam eden tahliyenin durdurulmasını tavsiye edin. Hava aracı hareketini veya devam eden başka faaliyeti durdurun.</p> <p>Kollar başın önünde, bileklerde çapraz halde.</p> <p>Gece – çubuklarla aynı.</p>
--	---

	<p>3. Acil duruma hakim olundu</p> <p>Tehlikeli şartlara ilişkin hiçbir harici kanıt yok veya “her şey yolunda”.</p> <p>Kollar dışarıya ve 45 derecelik açıyla aşağıya doğru uzatılmakta. Kollar, bilekler çapraz pozisyona gelene kadar aynı anda içeriye doğru bel çizgisinin altına getirilir, sonra başlangıç pozisyonuna dışarıya doğru uzatılır (hakemin “güvenli” işareti).</p> <p>Gece – çubuklarla aynı.</p>
---	--

	<p>4. Yangın</p> <p>Sağ eli, bir “yelpazeleme” hareketiyle omuzdan dize hareket ettirin, bu arada sol elle aynı zamanda yangın alanına işaret edin.</p> <p>Gece – çubuklarla aynı.</p>
---	---

EK 2. SİVİL HAVA ARAÇLARININ ÖNLENMESİ

(Not. – Bakınız Madde 37)

1. Devletler tarafından gözetilecek prensipler

- 1.1 Sivil hava araçların seyrüseferinin emniyeti için gerekli olan mevzuattaki standardizasyonu elde etmek için, Sözleşme tarafı Devletler mevzuatları ve idari direktifleri geliştirirken aşağıdaki prensipleri gerektiği gibi gözetecektir:
- sivil hava araçların önlenmesi yalnızca son çare olarak gerçekleştirilir;
 - gerçekleştirildiği takdirde, hava aracının planlanan yoluna geri götürülmesi, ulusal hava sahasının sınırları dışına yönlendirilmesi, yasak, tahditli veya tehlikeli bir sahadan uzağa yönlendirilmesi veya tanımlanmış bir havaalanına iniş yapması için talimat verilmesi gerekli olmadıkça, bir önleme, hava aracının tanımlanması ile sınırlı olacaktır;
 - sivil hava aracı önlenmesi alıştırmaları yapılmayacaktır;
 - seyrüsefer rehberliği ve ilgili bilgiler, telsiz irtibatı sağlanabildiğinde, önlenmesi hava aracına telsiz telefon yoluyla verilecektir; ve
 - önlenmesi bir sivil hava aracının, üzerinden uçulan bölgeye iniş yapması gerektiğinde, iniş için tayin edilen havaalanı, söz konusu olan hava aracı tipinin emniyetli şekilde iniş yapması için elverişli olacaktır.

Not. – Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi Madde 3'ün 10 Mayıs 1984 tarihinden ICAO Kongresinin 25'inci Oturumunda (Olağanüstü) kabul edilmesiyle, Sözleşme tarafı Devletler, "her Devletin, uçuş halindeki sivil hava araçlarına karşı silah kullanımına başvurmaktan kaçınacağını" kabul etmişlerdir.

- 1.2 Sözleşme tarafı Devletler, bir sivil uçağı önlenmesi hava aracının manevra yapması için oluşturulmuş olan standart bir metod yayınlayacaktır. Söz konusu yöntem, önlenmesi hava aracı için herhangi bir tehlikeyi önlemek üzere tasarlanacaktır.

Not. – Manevra yapılmasına yönelik bir yöntem ile ilgili özel tavsiyeler Ek- A, Kısım 3'te yer almaktadır.

- 1.3 Sözleşmeye taraf Devletler, sivil hava araçları önlenmesi ya tabi olabilecekleri alanlarda tanımlamak üzere ikincil gözetim radarının veya, mevcut olduğu durumlarda, ADS-B'nin kullanılmasının sağlayacaktır.

2. Önlenecek hava araçların hareketi

- 2.1 Başka bir hava aracı tarafından önlenecek bir hava aracı derhal:

- Ek 1'deki spesifikasyonlara uygun görsel işaretleri yorumlayarak ve bunlara yanıt vererek önleyen hava aracı tarafından verilen talimatlara uyacaktır;

- b) mümkün olduğu takdirde, ilgili hava trafik hizmetleri ünitesini haberdar edecektir;
 - c) 121.5 MHz acil durum frekansından, önlenen hava aracının çağrı adı ve uçuşun niteliği konusunda bilgi vererek genel bir çağrı yaparak, önleyen hava aracı ile veya uygun önlenme kontrol ünitesiyle telsiz haberleşme kurmaya çalışacak; ve hiçbir irtibat sağlanmadığı takdirde ve mümkün olduğu takdirde, bu çağrıyı 243 MHz frekansından tekrar edecektir;
 - d) SSR transponder ile donatılmışsa, uygun hava trafik hizmetleri ünitesi tarafından başkaca talimat verilmedikçe Mod A Kod 7700'i seçecektir.
 - e) ADS-B veya ADS-C ile donatılmışsa, ilgili hava trafik hizmetleri ünitesi tarafından başkaca talimat verilmedikçe uygun acil durum fonksiyonelliğini seçecektir.
- 2.2 Herhangi bir kaynaktan telsiz yoluyla alınan talimatlar, önlenmesi hava aracı tarafından görsel işaretlerle verilenlerle çeliştiği takdirde, önlenmesi hava aracı, önlenmesi hava aracı tarafından verilen talimatlara uymaya devam ederken derhal açıklama isteyecektir.
- 2.3 Herhangi bir kaynaktan telsiz yoluyla alınan talimatlar, önlenen hava aracı tarafından telsiz yoluyla verilenlerle çeliştiği takdirde, önlenen hava aracı, önleyen hava aracı tarafından verilen telsiz talimatlarına uymaya devam ederken derhal açıklama isteyecektir.

3. Önleme sırasında telsiz haberleşmesi

Önleme sırasında telsiz irtibatı kurulmuşsa, fakat ortak bir dilde haberleşme mümkün değilse, Tablo A2-1'de belirtilen terimleri ve telaffuzları kullanarak, ve her ifadenin iki defa iletilmesiyle, talimatların aktarılmasına, talimatların ve esas bilgilerin kabul edilmesine çalışılacaktır:

Tablo A2-1

ÖNLENMESİ hava aracı tarafından kullanılacak ibareler			ÖNLENMESİ hava aracı tarafından kullanılacak ibareler		
İbare	Telaffuz ¹	Anlamı	İbare	Telaffuz ¹	Anlam
CALL SIGN	<u>KOL</u> SA-IN	Çağrı adınız?	CALL SIGN	<u>KOL</u> SA-IN	çağrı adı (çağrı adı) ² (tanıtma işareti) (tanıtma işareti)'dir
FOLLOW	<u>FOL</u> -LO	Beni takip et	WILCO	<u>VILL</u> -KO	Anlaşıldı
DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	alçal	Will comply		
YOU LAND	<u>YOU LA</u> AND	Bu havaalanında iniş yap	CAN NOT	<u>KANN</u> NOTT	Uyamıyorum
PROCEED	PRO- <u>SEED</u>	İlerleyebilirsiniz	REPEAT	<u>REE-PEET</u>	Tekrar et
			AM LOST	<u>AM LOSST</u>	Konum bilinmiyor
			MAYDAY	MAYDAY	Tehlikedeyim
			HIJACK ³	<u>HI-JACK</u>	Kaçırıldım
			LAND (yer ismi)	LAND (yer ismi)	(yer ismi)'ye iniş
			DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	Alçal

1. İkinci sütunda, vurgulanacak hecelerin altı çizilmiştir.
2. Verilmesi gereken tanıtım işareti, hava trafik hizmetlerinde telsiz telefon haberleşmelerinde kullanılan ve uçuş planındaki hava aracı tanıtımına tekabül edendir.
3. Koşullar, "HIJACK" ibaresinin kullanılmasına her zaman izin vermeyebilir, veya kullanılmasını arzu edilir kalmaz.

EK 3. SEYİR SEVİYELERİNE AİT TABLOLAR

Bu Annex tarafından gerekli görüldüğünde izlenecek seyir seviyeleri aşağıdaki gibidir:

RVSM - FEET

- a) irtifa için “feet” kullanıldığı ve, bölgesel hava seyrüsefer anlaşmalarına göre, FL 290 ile FL 410 arasında (FL 410 dahil) 1000 ft’lik bir dikey ayırma minimum’unun uygulandığı sahalarda:*

YOL**											
000 derece’den 179 derece’ye ***						180 derece’den 359 derece’ye ***					
IFR Uçuşlar			VFR Uçuşlar			IFR Uçuşlar			VFR Uçuşlar		
FL	Seviye Feet	Seviye Metre	FL	Seviye Feet	Seviye Metre	FL	Seviye Feet	Seviye Metre	FL	Seviye Feet	Seviye 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.			

* Bölgesel hava seyrüsefer anlaşmalarına dayanarak, 1 000 ft (300 m)’lik bir nominal dikey ayırma minimumuna dayanan seyir seviyelerinden oluşan değiştirilmiş bir tablonun, belirli şartlar altında, hava sahasının tayin edilmiş kısımları dahilinde FL 410’un üzerinde çalışan hava araçları tarafından kullanılmasının öngörülmesi haricinde.

** Manyetik yol, veya 70 derece’den yüksek enlemlerde polar alanlarda ve uygun ATS otoriteleri tarafından öngörülecek, bu alanlara ilişkin uzantılar dâhilinde, Kuzey Kutpu’na doğru yönün Harita Kuzey olarak kullanıldığı polar stereografik çizelgeye eklenen Greenwich Meridyenine paralel çizgiler ağı ile belirlenen harita yolları.

*** Bölgesel hava seyrüsefer anlaşmalarına dayanarak, 090’dan 269 dereceye kadar ve 270’den 089 dereceye kadar, hakim trafik yönlerini barındırması ve bununla bağlantılı uygun geçiş prosedürlerinin belirlenmiş olması haricinde.

Not. – Dikey ayırmaya ilişkin kılavuz materyal, FL 290 ve FL 410 (dahil) arası 300 m (1 000 ft)’lik bir Dikey Ayırma Minimum’unun 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 dahil) 300 m'lik bir dikey ayırma minimum'unun uygulandığı alanlarda:*

YOL**											
000 derece'den 179 derece'ye ***						180 derece'den 359 derece'ye ***					
IFR Uçuşlar			VFR Uçuşlar			IFR Uçuşlar			VFR Uçuşlar		
Seviye			Seviye			Seviye			Seviye		
Standart	Metre	Feet	Standart	Metre	Feet	Standart	Metre	Feet	Standart	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				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.			

* Bölgesel hava seyrüsefer anlaşmalarına dayanarak, 1 000 ft (300m)'lik bir nominal dikey ayırma minimumuna dayanan seyir seviyelerinden oluşan değiştirilmiş bir tablonun, belirli şartlar altında, hava sahasının tayin edilmiş kısımları dahilinde FL 410'un üzerinde çalışan hava araçları tarafından kullanılmasının öngörülmesi haricinde.

** Manyetik yol, veya 70 derece'den yüksek enlemlerde polar alanlarda ve uygun ATS otoriteleri tarafından öngörülebiyecek, bu alanlara ilişkin uzantılar dâhilinde, Kuzey Kutbu'na doğru yönün Harita Kuzey olarak kullanıldığı polar stereografik çizelgeye eklenen Greenwich Meridyene paralel çizgiler ağı ile belirlenen harita yolları.

*** Bölgesel hava seyrüsefer anlaşmalarına dayanarak, 090'dan 269 dereceye kadar ve 270'den 089 dereceye kadar, hakim trafik yönlerini barındırması ve bununla bağlantılı uygun geçiş prosedürlerinin belirlenmiş olması haricinde.

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

RVSM – Olmayan -- FEET

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

YOL*											
000 derece'den 179 derece'ye **						180 derece'den 359 derece'ye **					
IFR Uçuşlar			VFR Uçuşlar			IFR Uçuşlar			VFR Uçuşlar		
FL	Seviye		FL	Seviye		FL	Seviye		FL	Seviye	
	Feet	Metre		Feet	Metre		Feet	Metre		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.

* Manyetik yol, veya 70 derece'den yüksek enlemlerde polar alanlarda ve uygun ATS otoriteleri tarafından öngörülebiyecek, bu alanlara ilişkin uzantılar dâhilinde, Kuzey Kutbu'na doğru yönün Harita Kuzey olarak kullanıldığı polar stereografik çizelgeye eklenen Greenwich Meridyene paralel çizgiler ağı ile belirlenen harita yolları.

** Bölgesel hava seyrüsefer anlaşmalarına dayanarak, 090'dan 269 dereceye kadar ve 270'den 089 dereceye kadar, hakim trafik yönlerini barındırması ve bununla bağlantılı uygun geçiş prosedürlerinin belirlenmiş olması haricinde.

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

RVSM-olmayan -- METRE

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

YOL**											
000 derece'den 179 derece'ye **						180 derece'den 359 derece'ye **					
IFR Uçuşlar			VFR Uçuşlar			IFR Uçuşlar			VFR Uçuşlar		
Seviye			Seviye			Seviye			Seviye		
Standart	Metre	Feet	Standart	Metre	Feet	Standart	Metre	Feet	Standart	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.

* Manyetik yol, veya 70 derece'den yüksek enlemlerde polar alanlarda ve uygun ATS otoriteleri tarafından öngörülebilecek, bu alanlara ilişkin uzantılar dâhilinde, Kuzey Kutbu'na doğru yönün Harita Kuzey olarak kullanıldığı bir polar stereografik çizelgeye eklenen Greenwich Meridyenine paralel bir çizgiler ağı ile belirlenen harita yolları.

** Bölgesel hava seyrüsefer anlaşmalarına dayanarak, 090'dan 269 dereceye kadar ve 270'den 089 dereceye kadar, hakim trafik yönlerini barındırması ve bununla bağlantılı uygun geçiş prosedürlerinin belirlenmiş olması haricinde.

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

EK 4. İNSANSIZ SERBEST BALONLAR

(Not. – Bakınız Annex'e ait Bölüm 3, 3.1.9)

1. İnsansız serbest balonların sınıflandırılması

İnsansız serbest balonlar aşağıdaki şekilde sınıflandırılacaktır:

- a) *hafif*: aşağıdaki c) 2), 3) veya 4)'e göre ağır bir balon olarak nitelendirilmediği sürece, birleşik kütlesi 4 kg'dan az olan, bir veya birden fazla paketten oluşan gelir getirici yük taşıyan insansız serbest balon; veya
- b) *orta*: aşağıdaki c) 2), 3) veya 4)'e göre ağır bir balon olarak nitelendirilmediği sürece, birleşik kütlesi 4 kg veya daha fazla olup 6 kg'dan az olan, bir veya birden fazla paketten oluşan gelir getirici yük taşıyan insansız serbest balon; veya
- c) *ağır*: aşağıdaki özelliklere sahip olup, gelir getirici yük taşıyan insansız serbest balon:
 - 1) Birleşik kütlesi 6 kg veya daha fazla olan veya
 - 2) 3 kg'lık veya daha ağır bir paket içeren; veya
 - 3) Santimetre kare başına 13 gr'dan fazla bir alan yoğunluğuna sahip 2 kg veya daha ağır paketi içeren veya
 - 4) Gelir getiren asılı yükün balondan ayrılması için 230 N veya daha büyük bir darbe gücü gerektiren gelir getirici yükün asılmasına yönelik halat veya başka tertibat kullanan insansız serbest balon.

Not 1. – c) 3)'te atıfta bulunulan alan yoğunluğu, gelir getirici yük paketinin gram cinsinden toplam kütesinin, en küçük yüzeyinin santimetre kare cinsinden alana bölünmesiyle belirlenmektedir.

Not 2. – Bakınız Şekil A4-1.

2. Genel işletim kuralları

- 2.1 İnsansız bir serbest balon, yola çıktığı Devletten uygun yetkisi olmaksızın işletilmeyecektir.
- 2.2 Yalnızca meteorolojik amaçlı kullanılan ve uygun otorite tarafından öngörülen şekilde işletilen hafif balon dışındaki insansız bir serbest balon, başka bir Devletin bölgesi üzerinde, söz konusu diğer bir Devletin ilgili yetkisi olmaksızın işletilemeyecektir.
- 2.3 2.2'de atıfta bulunulan yetki, operasyon planlanırken, balonun başka bir Devletin bölgesi üzerindeki hava sahasına sürüklenebileceği yönünde makul bir beklenti varsa yetki balonun yola çıkarılmasından önce elde edilecektir. Söz konusu yetki, bir dizi

- 2.4 uçuşu için veya tekrarlayan belirli bir uçuş tipi için, örneğin atmosferik araştırma balon uçuşları için elde edilebilir.
- 2.5 Bir insansız serbest balon, Tescil Devleti ve üzerinden uçulması beklenen Devlet(ler) tarafından belirlenen şartlara göre işletilecektir.
- 2.6 Bir insansız serbest balon, balonun, veya onun herhangi bir parçasının, yararlı yükü dahil olmak üzere, yüzeye çarpması durumunda, operasyon ile ilgili olmayan kişiler veya mal için tehlike yaratacak şekilde işletilmeyecektir.
- 2.7 Ağır bir insansız serbest balon, uygun ATS otoritesi ile önceden koordinasyon sağlanmadan açık denizler üzerinde işletilmeyecektir.

3. İşletim sınırlamaları ve ekipman gereklilikleri

- 3.1 Ağır bir insansız serbest balon, uygun ATS otoritesinin izni olmaksızın,
 - a) dört oktadan fazla bir kapalılık oranına sahip bulutların veya engelleyici fenomenlerin bulunduğu; veya
 - b) yatay görüş mesafesinin 8 km'den az olduğu18 000 m (60 000 ft) basınç-irtifada veya altında herhangi bir seviyede işletilmeyecektir.
- 3.2 Ağır veya orta bir insansız serbest balon, şehir, kasaba veya yerleşim alanlarının kalabalık alanları veya operasyonla ilgili olmayan, açık havada bulunan bir insan topluluğu üzerinde 300 m (1 000 ft)'ten alçakta uçmasına sebep olacak bir şekilde serbest bırakılmayacak.
- 3.3 Ağır bir insansız serbest balon, aşağıdaki şartlar söz konusu olmadıkça işletilmeyecektir:
 - a) birbirinden bağımsız olarak çalışan, otomatik veya telekumanda ile işletilen, en az iki yararlı yük uçuş sonlandırıcı tertibat veya sistem ile donatılmadıkça;

ÖZELLİKLER		GELİR GETİRİCİ YÜK KÜTLESİ (kilogram)					
		1	2	3	4	5	6 veya daha fazla
HALAT veya BAŞKA ASKI 230 Newton veya DAHA FAZLA		AGIR					
MÜNFERİT YÜK PAKETİ <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; width: fit-content;"> ALAN YOĞUNLUĞU HESABI $\frac{\text{KÜTLE (g)}}{\text{En küçük yüzeyin alanı (cm}^2\text{)}}$ </div>	ALAN YOĞUNLUĞU 13 g/cm²'den fazla	HAFİF		ORTA			
	ALAN YOĞUNLUĞU 13 g/cm²'den az						
BİRLEŞİK KÜTLE (Askı VEYA Alan yoğunluğu VEYA münferit paketin kütlesi faktörler değilse)		ORTA					

Şekil A4-1. İnsansız serbest balonların sınıflandırılması

- b) polietilen sıfır-basınç balonları için, birbirinden bağımsız olarak çalışan en az iki yöntemin, sistemin, tertibatın, veya bunların kombinasyonlarının, balon zarfının uçuşunu sonlandırmak için kullanılmadıkça;

Not. – Süper basınçlı balonlar, yararlı yükün atılmasından sonra hızlı yükseldiğinden ve balon zarfını patlatmak üzere tasarlanmış bir tertibata veya sisteme ihtiyaç bulunmaksızın patladığından bu tertibatlara gereksinim duymazlar. Bu bağlamda, bir süper basınçlı balon, içeride dışarıdan daha yüksek olan bir basınç diferansiyeline dayanabilen uzatılmayan, basit bir zarftır. Gazın daha küçük olan gece basıncı, zarfı halen tamamen açacak şekilde şişirilir. Bu tür bir süper basınçlı balon, içinden çok fazla gaz yayılana kadar esas olarak sabit seviyede kalacaktır.

- c) balon zarfı, 200 MHz ile 2 700 MHz frekans aralığında çalışan yüzey radarına bir eko sunacak olan bir radar yansıtıcı tertibat(lar) veya radar yansıtıcı materyal ile donatılmadıkça, ve/veya balon, yer bazlı radarın kapsama alanı dışında operatör tarafından sürekli olarak izlenmesine olanak verecek başka tertibatlarla donatılmadıkça.

3.4 Ağır bir insansız serbest balon aşağıdaki şartlarda işletilmeyecektir:

- a) sürekli olarak tayin edilmiş bir kod üzerinde çalışan, veya izleme istasyonu tarafından gerektiğinde devreye sokulabilen, basınç-irtifa rapor gücüne sahip, SSR transponderi ile donatılmadıkça, yer bazlı SSR ekipmanının kullanılmakta olduğu bir alanda; veya
- b) sürekli olarak çalışan veya izleme istasyonu tarafından gerektiğinde devreye sokulabilen, basınç-irtifa rapor gücüne sahip, bir ADS-B verici ile donatılmadıkça, yer bazlı ADS-B ekipmanının kullanılmakta olduğu bir alanda.

3.5 Herhangi bir noktada kırılması için 230 N'dan fazla bir güç gerektiren bir takip anteni ile donatılmış olan bir insansız serbest balon, anten, en fazla 15 m aralıklarla iliştirilmiş renkli flamalara veya şeritlere sahip olmadıkça işletilmeyecektir.

3.6 Ağır bir insansız serbest balon, balon ve ilaveleri ve yükü, operasyon sırasında ayrılacak olup olmayacaklarına bakılmaksızın, ışıklandırılmadıkça günbatımı ve güneşin doğuşu arasında veya günbatımı ile güneşin doğuşu arasında uygun ATS otoritesi tarafından öngörülebilecek başka bir süre boyunca (operasyon irtifasına göre düzeltilmiş) 18 000 m (60000 ft) basınç-irtifasının altında işletilmeyecektir.

3.4 15 m'den uzun bir askı tertibatı ile (gözle görünebilme özelliği fazla olan renkli açık paraşüt haricinde) donatılmış olan ağır bir insansız serbest balon, askı tertibatı yüksek görünürlüğe sahip renklere sahip alternatif bandlarla renklendirilmedikçe veya renkli flamalar iliştirilmedikçe, güneş doğuşu ile günbatımı arasında 18 000 m (60 000 ft)'in altında işletilmeyecektir.

4. Sona erdirmeye

Ağır bir insansız serbest balonun operatörü, yukarıda 3.3 a) ve b)'de öngörülen uygun sonlandırma tertibatlarını aşağıdaki durumlarda aktive edecektir:

- a) hava koşullarının, operasyon için öngörülenlerden daha az olduğu öğrenildiğinde;
- b) bir bozukluk veya başka bir sebep, daha fazla operasyonu hava trafiği için veya yüzeyde bulunan insanlar veya mal için tehlikeli hale getirirse; veya
- c) başka bir Devletin bölgesi üzerindeki hava sahasına yetkisiz girişten önce.

5. Uçuş bildirim

5.1 Uçuş öncesi bildirim

5.1.1 Orta veya ağır kategorideki bir insansız serbest balonun planlanan uçuşunun erken bildirim, ilgili hava trafik hizmetleri ünitesine, planlanan uçuş tarihinden en geç yedi gün önceden yapılacaktır.

5.1.2 Öngörülen uçuşun bildirim, aşağıdaki bilgilerin, uygun hava trafik hizmetleri ünitesi tarafından gerekli görülebileceklerini içerecektir:

- a) balon uçuş tanıtımı veya proje kod adı;
- b) balon sınıflandırması ve açıklaması;
- c) SSR kodu, hava aracı adresi veya NDB frekansı, geçerli olduğu üzere;
- d) Operatörün adı ve telefon numarası;
- e) Fırlatma yeri;
- f) Tahmini fırlatma zamanı (veya çoklu yola çıkışların başlangıç ve tamamlama zamanı);
- g) Yola çıkarılacak balonların sayısı ve çıkışlar arasındaki planlanan aralık (çoklu çıkışlar söz konusu olduğunda);
- h) Beklenen yükseliş yönü;
- i) Seyir seviyesi/seviyeleri (basınç-irtifa);
- j) 18 000 m (60 000 ft) basınç-irtifayı aşmak veya, 18 000 m (60 000 ft)'te veya altındaysa, seyir seviyesine ulaşma için tahmini geçecek süre, ve tahmini yer;

Not. – Operasyon, sürekli yola çıkışlardan oluştuğu takdirde, dahil edilecek zaman, serideki birincinin ve sonuncunun uygun seviyeye ulaşacağı tahmini süredir (örneğin 122136Z-130330Z).

- k) uçuşun sonlandırılmasına ilişkin tahmini tarih ve saat ve çarpma/geri kazanma alanının planlanan yeri. Uçuşun sonlandırılması tarihinin ve saatinin ve çarpma yerinin doğru olarak tahmin edilememesine neden olan uzun süreli uçuş gerçekleştiren balonlar söz konusu olduğunda, “uzun süreli” terimi kullanılacaktır.

Not. – Birden fazla çarpma/geri kazanma yeri olacaksa, herbir yer, ilgili tahmini çarpma zamanı ile birlikte belirtilecektir. Bir dizi kesintisiz çarpmalar olacaksa, dahil edilecek zaman, serideki ilk ve sonuncusunun tahmini zamanıdır (örneğin 070330Z-072300Z).

5.1.3 Yukarıdaki 5.1.2'ye uygun olarak bildirilen fırlatma öncesi bilgilerdeki herhangi bir değişiklik, tahmini fırlatma zamanından en az 6 saat önce, veya kritik bir zaman unsuru içeren solar veya kozmik sıkıntı araştırmaları söz konusu olduğunda, operasyonun tahmini başlama zamanından en az 30 dakika önce, ilgili hava trafik hizmetleri ünitesine iletilecek.

5.2 Fırlatmanın bildirilmesi

Orta veya ağır bir insansız serbest balon fırlatıldıktan hemen sonra operatör, ilgili hava trafik hizmetleri ünitesine aşağıdaki hususları bildirecektir:

- a) balon uçuş tanıtımı;
- b) fırlatma yeri;
- c) fiili fırlatma zamanı;
- d) 18 000 m (60 000 ft)'te veya altındayken seyir seviyesinin ulaşılabileceği tahmini zaman, veya 18 000 m (60 000 ft) basınç-irtifanın geçileceği tahmini zaman, ve tahmini yer; ve
- e) Daha önce 5.1.2 g) ve h)'ye göre bildirilmiş bilgilere ilişkin herhangi bir değişiklik.

5.3 İptal bildirim

Operatör, daha önce 5.1'e göre bildirilmiş olan, orta veya ağır bir insansız serbest balonun planlanan uçuşunun iptal edildiğinin öğrenilmesinden hemen sonra ilgili hava trafik hizmetleri ünitesini haberdar edecektir.

6. Pozisyon kaydetme ve raporları

- 6.1 18 000 m (60 000 ft)'te veya altında basınç-irtifasında çalışan ağır bir insansız serbest balonun operatörü, balonun uçuş yolunu izleyecek ve balonun pozisyonuna ilişkin raporları hava trafik hizmetleri tarafından istenildiği üzere iletacaktır. Hava trafik hizmetleri, balonun pozisyonuna ilişkin raporları daha sık aralıklarla istemediği sürece, operatör pozisyonu 2 saatte bir kaydedecektir.
- 6.2 18 000 m (60 000 ft)'te veya altında basınç-irtifasında çalışan ağır bir insansız serbest balonun operatörü, balonun uçuş sürecini izleyecek ve balonun pozisyonuna ilişkin raporları hava trafik hizmetleri tarafından istenildiği üzere iletacaktır. Hava trafik hizmetleri, balonun pozisyonuna ilişkin raporları daha sık aralıklarla istemediği sürece, operatör pozisyonu 24 saatte bir kaydedecektir.

- 6.3 Bir pozisyon, 6.1. ve 6.2'ye uygun olarak kaydedilemediği takdirde, operatör ilgili hava trafik hizmetleri ünitesini derhal haberdar edecektir. Bu bildirim, kaydedilen son pozisyonu içerecektir. İlgili hava trafik hizmetleri ünitesi, balon tekrar izlenebildiğinde derhal haberdar edilecektir.
- 6.4 Operatör, ağır bir insansız serbest balonun planlanan inişinin başlamasından bir saat önce, ilgili ATS ünitesine balona ilişkin aşağıdaki bilgileri iletacaktır:
- mevcut coğrafi konumu;
 - mevcut seviyesi (basınç-irtifa);
 - 18 000 m (60 000 ft) basınç-irtifaya tahmini giriş zamanı, geçerli olduğu takdirde;
 - Yere çarpmanın önceden tahmin edilen zamanı ve yeri.
- 6.5 Ağır veya orta bir insansız serbest balonun operatörü, operasyon sona erdiğinde ilgili hava trafik hizmetleri ünitesini bundan haberdar edecektir.

TASLAK

EK- A

SİVİL HAVA ARAÇLARININ ÖNLENMESİ

(Not. – Madde 37'nin Ek'i)

1. Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi Madde 3 d)'ye uygun olarak, ICAO'nun Sözleşme tarafı Devletleri, “devlet hava araçları için mevzuatlar tanzim ederlerken, sivil hava araçların seyrüseferinin emniyetine gereken saygıyı göstereceklerini taahhüt etmektedir.” Sivil hava araçlarının önlenmesi, her halükarda, potansiyel olarak tehlikeli olduğundan ICAO Konseyi, aşağıdaki özel tavsiyeleri belirlemiş olup, Sözleşme tarafı Devletlerin, bunları uygun yasal ve idari önlemlerle uygulamaları teşvik edilmektedir. Tüm ilgililerin standart uygulaması, sivil hava araçlarının ve içindekilerin emniyeti için esas kabul edilmektedir. Bu nedenle ICAO Konseyi, Sözleşme tarafı Devletleri, kendi ulusal mevzuatları veya uygulamaları ile bu belge kapsamındaki özel tavsiyeler arasında olabilecek farklılıkları ICAO'ya bildirmeye davet etmektedir.

2. Genel

2.1. Sivil hava araçların önlenmesinden kaçınılmalı ve yalnızca son çare olarak gerçekleştirilmelidir. Gerçekleştirildiği takdirde, hava aracının planlanan rotasına tekrar dönmesi, ulusal hava sahasının sınırları dışına yönlendirilmesi, yasaklanmış, tahditli veya tehlikeli bir sahadan uzağa yönlendirilmesi veya belirlenmiş bir havaalanına iniş yapması için talimat verilmesi gerekli olmadıkça, bir önleme, hava aracının kimliğinin belirlenmesi ile sınırlı olacaktır.

2.2. Sivil hava araçlarının önlenmesi ihtiyacını ortadan kaldırmak veya azaltmak için:

a) bir sivil hava aracı olabilecek herhangi bir hava aracının tanımlanmasının sağlanması için önleme kontrol üniteleri tarafından mümkün olan tüm gayretin gösterilmesi, ve ilgili hava trafik hizmetleri üniteleri üzerinden söz konusu hava aracına gerekli talimatların veya önerilerin verilmesi önem taşımaktadır.

Bu amaçla, önleme kontrol üniteleri ile hava trafik hizmetleri üniteleri arasında hızlı ve güvenilir haberleşme olanaklarının oluşturulması ve Annex 11'in hükümlerine uygun olarak, söz konusu üniteler arasında sivil hava araçların hareketi konusunda bilgi paylaşımı hakkında anlaşmaların yapılması esastır;

b) tüm sivil hava araçlarına yasak olan sahalara sivil uçuşun, Genel Müdürlüğün müsaadesi olmadan girmesi durumunda önlemenin, varsa, riski ile birlikte, Annex 15'teki hükümlere uygun olarak Havacılık Bilgi Yayınında yayımlanması önem taşımaktadır. Yayınlanmış ATS koridorlarının veya diğer sık kullanılan koridorların yakınında söz konusu alanlarının sınırlarını belirlerken Devletler, sivil hava araçları tarafından kullanılacak seyrüsefer sistemlerinin mevcudiyetini ve genel sistem doğruluğunu ve sınırları belirlenen alanlardan uzak durabilme kabiliyetlerini dikkate almalıdır;

c) İlave seyrüsefer yardımcılarının tesis edilmesi sırasında; sivil hava araçların yasak veya, tahditli sahaların etrafından emniyetli biçimde geçmelerini sağlamak için gerektiğinde dikkate alınması önem taşımaktadır.

2.3. Son çare olarak gerçekleştirilen önlemlerin beraberinde getirdiği tehlikeleri ortadan kaldırmak veya azaltmak için, söz konusu pilotlar ve ATC üniteleri arasında koordine sağlamak üzere mümkün olan tüm gayretleri gösterilmelidir. Bu amaçla, Sözleşme tarafı Devletlerin, aşağıdaki hususları temin etmek için önlem alınmaları esastır:

- a) tüm sivil hava aracı pilotlarının, kendileri tarafından yapılacaklar ve kullanılacak görsel işaretler konusunda, ICAO EK-2 Bölüm 3 ve Ek 1’de belirlendiği üzere, tamamen bilinçlendirilmeleri;
- b) sivil hava yolu işletmelerinin veya kaptan pilotların, hava araçların 121.5 MHz üzerinden haberleşebilmeleri ve hava aracında önleme prosedürlerinin ve görsel işaretlerin mevcut olması konusunda Annex 6, Kısım I, II ve III’te hükümlerin uygulanması;
- c) tüm hava trafik hizmetleri personelinin, Annex 11, Bölüm 2’nin hükümlerine, ve PANS-ATM (Doküman 4444)’e uygun olarak kendileri tarafından alınacak önlemler konusunda tamamen bilinçlendirilmesi;
- d) önleme yapan tüm hava aracı tüm kaptan pilotlarının, sivil hava araçların genel performans sınırlamaları ve önlenen sivil hava aracının teknik zorluklar veya yasadışı müdahale nedeniyle bir acil durumda bulunabilme ihtimali konusunda bilinçlendirilmeleri;
- e) önleme yapan kontrol ünitelerine ve muhtemel önleme yapılacak hava araçların kaptan pilotlarına, önleme manevralarını, önlenen hava aracının rehberliğini, önlenen hava aracının hareket şeklini, havadan havaya görsel işaretleri, önlenen hava aracı ile telsiz haberleşmesini, ve silahlara başvurmaktan kaçınma gerekliliğini kapsayan açık ve talimatların çıkarılması;
- f) önleme kontrol ünitelerinin ve önleme yapan hava araçlarının 121.5 MHz acil durum frekansında önleme yapılan hava aracına haberleşebilmelerini sağlayacak şekilde, Annex 10, Cilt I’in teknik spesifikasyonlarına uygun olan telsiz telefon cihazı ile donatılmaları;
- g) önleme kontrol ünitelerine, sivil hava araçlarını önleme yapacakları alanları belirleme olanağını vermek için ikincil gözetim radarı ve/veya ADS-B cihazlarının kullanıma sunulması, Söz konusu cihazların, hava aracının tanımlanmasına ve herhangi bir acil durum veya emergency durumunun hemen anlaşılmasına olanak vermemelidir.

3. Önleme manevraları

3.1 Önlenen hava aracına gelecek herhangi bir tehlikeyi önlemek amacıyla, bir sivil uçağa önleme yapan hava aracının manevra yapması için standart bir yöntem oluşturulmalıdır. Söz konusu yöntem, sivil hava araçların performans sınırlamalarını,

önlene hava aracına çarpışma tehlikesi yaratacak kadar yakın uçmaktan kaçınma gerekliliğini ve hava aracının uçuş yoluna geçmekten kaçınma gerekliliğini veya başka herhangi bir manevrayı, özellikle önleme yapılan hava aracı hafif bir hava aracı ise, kuyruk türbülansı tehlikeli olabilecek şekilde önleme yapmaktan kaçınma gerekliliğini dikkate almalıdır.

- 3.2 Bir hava aracı çarpışma önleyici sistem (ACAS) ile donatılmış olup, önleme yapılan bir hava aracı, önleme yapan bir çarpışma tehdidi olarak algılayabilir ve böylece bir ACAS çözüm önerisine çerçevesinde kaçınma manevrası başlatabilir. Bu tür bir manevra, önleme yapan hava aracı tarafından, dostça olmayan niyetlerin bir göstergesi olarak yanlış yorumlanabilir.
- 3.3 Bu nedenle, sekonder bir gözetim radarı (SSR) transponderi ile donatılmış önleme yapan hava araçların pilotlarının, önlene hava aracının en az 37 km (20 NM)'lik kapsamı dahilinde basınç-irtifa bilgilerinin (Mod C veya Mod S cevaplarının AC sahasında) iletilmesini önlemeleri önem taşımaktadır. Bu, önlene hava aracındaki ACAS'nin, ACAS trafik yön verici bilgileri mevcut kalırken, önleme yapan hava aracı ile ilgili olarak kaçınma hareketi yapmasını engeller.

3.3 Görsel tanıtım için manevralar

Aşağıdaki yöntem, bir sivil hava aracının görsel olarak tanımlanması amacıyla önleme yapan hava aracının manevra yapması için tavsiye edilmektedir:

Aşama I

Önleme yapan hava aracı, önleme yapılacak hava aracına arkadan yaklaşmalıdır. Grup lideri, veya tek önleme hava aracı, normalde sol tarafında, önlene hava aracının biraz üzerinde ve ilerisinde, önleme yapılan hava aracının pilotunun görüş alanı dahilinde, ve esas olarak hava aracına 300 m'den daha yakın olmayacak şekilde pozisyon almalıdır. Başka katılan herhangi bir hava aracı, önlene hava aracından iyice uzakta, tercihen yukarısında ve gerisinde kalmalıdır. Hız ve pozisyon tespit edildikten sonra, hava aracı, gerektiği takdirde, prosedüre ait Aşama II ile devam edecektir.

Aşama II

Grup lideri, veya tek önleme hava aracı, gerekli bilgileri elde etmek için kesinlikle gerekli olduğundan daha yakın olmayacak şekilde önlene hava aracına aynı seviyede nazikçe yaklaşmaya başlamalıdır. Grup lideri, veya tek önleme hava aracı, önleme yapılan hava aracının uçuş mürettebatını veya yolcularını ürkütmekten kaçınmaya özen gösterecek olup, önleme yapan hava aracı için normal görünen manevraların sivil hava araçların yolcuları ve mürettebatı için tehlikeli görülebileceği daima akılda tutulmalıdır. Katılan herhangi başka bir hava aracı, önlene hava aracından iyice uzakta kalmalıdır. Hava aracı tanımlandıktan sonra önleme yapan hava aracı Aşama III'te gösterildiği üzere önlene hava aracının yakınından çekilmelidir.

Aşama III

Grup lideri, veya tek önleme yapan hava aracı, sığ bir dalış yaparak önlenecek hava aracından nazikçe ayrılmalıdır. Önlemeye katılan başka bir hava aracı, önlenecek hava aracından iyice uzakta kalmalı ve sonradan liderle birleşmelidir.

3.4 Seyrüsefer rehberliğine ilişkin manevralar

- 3.4.1 Yukarıdaki Aşama I ve Aşama II'deki kimlik tespit manevralarından sonra, önlenecek hava aracının seyruşefine müdahale edilmesi gerekli görüldüğünde, eleman lideri, veya tek önleme yapan hava aracı, önlenecek hava aracının kaptan pilotunun verilen görsel işaretleri görebilmesini sağlamak üzere, önlenecek hava aracının sol tarafında, hafif yukarısında ve ilerisinde pozisyon almalıdır.
- 3.4.2 Önleme yapan hava aracının kaptan pilotunun, önlenecek hava aracının kaptan pilotunun önleme nin bilincinde olmasından ve verilen işaretleri kabul etmesinden tatmin olması zorunludur. Önlenecek hava aracının kaptan pilotunun dikkatini çekme girişimleri, Ek 1, Kısım 2'deki Seri 1 işareti kullanılarak tekrarlanarak yapıp başarısız olduğu takdirde, bu amaçla başka sinyalizasyon yöntemleri kullanılabilir, ki bunlara son çare olarak, önlenecek hava aracı için tehlike oluşturmamak şartıyla, reheat/afterburner işlemi yapılır.
- 3.5 Meteorolojik koşulların veya zeminin, grup lideri, veya tek başına önleme yapan hava aracı için, önleme yapılan hava aracının sağında, hafif üzerinde ve ilerisinde pozisyon almalarını zaman zaman gerekli kıldığı kabul edilmektedir. Bu durumda, önleme yapan hava aracının kaptan pilotu, kendi hava aracının önleme yapılan hava aracının kaptan pilotu tarafından her zaman görülebilir olmasına özel özen göstermek zorundadır.

4. Önleme yapılan hava aracına rehberlik

- 4.1 Seyrüsefer rehberliği ve ilgili bilgiler, telsiz irtibatı kurulabildiğinde, telsiz telefon yoluyla önleme yapılan hava aracına verilmelidir.
- 4.2 Önleme yapılan bir hava aracına seyruşef rehberliği verildiğinde, hava aracının, görüş mesafesinin görerek meteorolojik şartlarda uçuşu sürdürmek için gerekli olanın altına düşmeyeceği koşullara yönlendirilmemesine ve önleme yapılan hava aracından istenilen manevraların, hava aracının uçuş etkinliğini ve emniyetini engellenmiş olması halinde mevcut tehlikelere eklenmemesine dikkat edilmek zorundadır.
- 4.3 Önleme yapılan sivil hava aracının, üzerinde uçulan bölgeye iniş yapmasının gerekli olduğu istisnai durumda;
- a) Tanımlanan havaalanının, özellikle normalde sivil hava taşımacılığı operasyonları için kullanılmadığı takdirde, söz konusu hava aracının emniyetli şekilde iniş yapması için elverişli olmasına;
- b) Havaalanının türlü yaklaşma, yaklaşma ve pas geçme manevraları için elverişli usullerinin olmasına;

- c) Önleme yapılan hava aracının geri kalan yakıtının havaalanına ulaşması için yeterli olmasına;
 - d) Önleme yapılan hava aracının sivil bir yolcu uçağı olması halinde, tanımlanan havaalanının, ortalama deniz seviyesinde en az 2500m. uzunlukta ve hava aracını taşımaya yeterli bir taşıma mukavemetine sahip bir pisti bulunmasına; ve
 - e) mümkün olduğunda, tanımlanan havaalanının, ilgili Havacılık Bilgilendirme Yayınında bilgilerinin yer almasına dikkat edilmek zorundadır.
- 4.4 Bir sivil hava aracının, aşına olmadığı bir havaalanına iniş yapması gerekli görüldüğünde, yalnızca sivil hava aracının kaptan pilotunun, iniş operasyonunun emniyetini pist uzunluğuna ve o anki hava aracı kütlesine ilintili olarak değerlendirebileceğini dikkate alarak, iniş yapması için kendisine yeterince zaman tanınması esastır.
- 4.5 Emniyetli bir yaklaşmayı ve inişi kolaylaştırmak üzere gerekli olan tüm bilgilerin frekans yoluyla önleme yapılan hava aracına verilmesi özellikle önemlidir.

5. Önleme yapılan hava aracının hareketi

Ek 2, Bölüm 2'deki standartlar aşağıdaki hususları belirlemektedir:

“2.1 Başka bir hava aracı tarafından önleme yapılan bir hava aracı derhal:

- a) Ek 1'deki spesifikasyonlara uygun görsel işaretleri yorumlayarak ve bunlara yanıt vererek önleme yapan hava aracı tarafından verilen talimatlara uyacaktır;
- b) mümkün olduğu takdirde, uygun hava trafik hizmetleri ünitesini haberdar edecektir;
- c) 121.5 MHz acil durum frekansından, önleme yapılan hava aracının çağrı adı ve uçuşun niteliği konusunda bilgi vererek genel bir çağrı yaparak, önleme yapan hava aracı ile veya uygun önleme kontrol ünitesiyle frekansta haberleşme kurmaya çalışacak; ve temas kuramazsa ve mümkün olduğu takdirde, bu çağrıyı 243 MHz frekansından tekrar edecektir;
- d) SSR transponder ile donatılmışsa, uygun hava trafik hizmetleri ünitesi tarafından başkaca talimat verilmedikçe Mod A Kod 7700'i set edecektir.
- e) ADS-B veya ADS-C ile donatılmışsa, uygun hava trafik hizmetleri ünitesi tarafından başkaca talimat verilmedikçe uygun acil durum fonksiyonelliğini seçecektir.

“2.2 Herhangi bir kaynaktan frekans yoluyla alınan talimatların önleme yapan hava aracı tarafından görsel işaretlerle verilenlerle çelişmesi halinde önleme yapılan hava aracı, önleyen hava aracı tarafından verilen talimatlara uymaya devam ederken derhal açıklama isteyecektir.

“2.3 Herhangi bir kaynaktan frekans yoluyla alınan talimatlar, önleme yapan hava aracı tarafından telsiz yoluyla verilenlerle çeliştiği takdirde, önlenen hava aracı, önleyen hava aracı tarafından verilen telsiz talimatlarına uymaya devam ederken derhal açıklama isteyecektir.”

6. Havadan havaya görsel işaretler

Önleyen ve önlenen hava araçları tarafından kullanılacak görsel işaretler, bu Talimata ait Ek 1’de belirtilenlerdir. Önleyen ve önlenen hava araçların bu işaretlere kesinlikle uymaları ve diğer hava aracı tarafından verilen işaretleri doğru yorumlamaları, ve önleme yapan hava aracının, tehlike veya acil bir durumda bulunduğuna işaret etmek için önlenen hava aracı tarafından verilen sinyallere özellikle dikkat etmesi esastır.

7. Önleme kontrol ünitesi veya önleme yapan hava aracı ile önlenen hava aracı arasındaki telsiz haberleşmesi

7.1 Bir önleme gerçekleştirildiğinde, önleme kontrol ünitesi ve önleme yapan hava aracı:

- a) ilk olarak, “INTERCEPT CONTROL” (önleme kontrol), “INTERCEPTOR (çağrı adı)” ve “INTERCEPTED AIRCRAFT” (önlenen hava aracı) frezyolojisini kullanarak, acil durum frekansı 121.5 MHz üzerinden önlenen hava aracı ile ortak bir dilde iki yönlü iletişim kurmaya çalışacaktır; ve
- b) bunu yapamadıkları takdirde önlenen hava aracı ile, uygun ATS otoritesi ile öngörülmuş olabilecek başka frekans veya frekanslar üzerinden iki yönlü iletişim kurmaya çalışacak, veya uygun ATS ünitesi/üniteleri yoluyla irtibat kurmaya çalışacaktır.

7.2 Önleme sırasında telsiz irtibatı kurulmuşsa, fakat ortak bir dilde haberleşme mümkün değilse, Tablo A-1’de belirtilen terimleri ve telaffuzları kullanarak, ve her ifadenin iki defa iletilmesiyle, talimatların aktarılmasına, talimatların ve esas bilgilerin kabul edilmesine çalışacaktır.

8. Silah kullanımından sakınmak

Not. – Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi Madde 3’ün 10 Mayıs 1984 tarihinden ICAO Kongresinin 25’inci Oturumunda (Olağanüstü) kabul edilmesiyle, Sözleşme tarafı Devletler, “her Devletin, uçuş halindeki sivil hava araçlarına karşı silah kullanımına başvurmaktan kaçınacağını” kabul etmişlerdir.

Dikkat çekmek için havada iz bırakan kurşunların kullanılması tehlikelidir, hava aracındaki insanların hayatlarının ve hava aracının emniyetinin tehlikeye atılmaması için bunların kullanımının önlenmesi için tedbir alınması beklenmektedir.

9. Önleme kontrol üniteleri ile hava trafik hizmet üniteleri arasında koordinasyon

Hava trafik hizmetleri ünitesinin gelişmelerden ve önlenen hava aracına ilişkin gerekli hareketten tamamen haberdar olması amacıyla sivil bir hava aracı olan, veya olması muhtemel bir hava aracının durdurulmasının tüm aşamalarında bir önleme kontrol ünitesi ile uygun hava trafik hizmetleri ünitesi arasında yakın koordinasyonun sürdürülmesi esastır.

Tablo A-1

ÖNLEME YAPAN hava aracı tarafından kullanılacak ibareler			ÖNLENEN hava aracı tarafından kullanılacak ibareler		
İbare	Telaffuz ¹	Anlamı	İbare	Telaffuz ¹	Anlam
CALL SIGN	<u>KOL</u> SA-IN	Çağrı adınız nedir?	CALL SIGN	<u>KOL</u> SA-IN	Çağrı adı
FOLLOW	<u>FOL</u> -LO	Beni takip et	Çağrı adı) ² (
DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	Alçal	WILCO	<u>VILL</u> -KO	Anlaşıldı
YOU LAND	<u>YOU</u> LAAND	Bu havaalanına iniş yap	Will comply		
PROCEED	PRO- <u>SEED</u>	İlerleyebilirsiniz	CAN NOT	<u>KANN</u> NOTT	Uyamıyorum
			REPEAT	<u>REE</u> - <u>PEET</u>	Tekrar et
			AM LOST	<u>AM</u> LOST	Konum bilinmiyor
			MAYDAY	MAYDAY	Tehlikedeyim
			HIJACK ³	<u>HI</u> - <u>JACK</u>	Kaçırıldım
			LAND (iniş	LAAND yapmak istiyorum	(yer ismi)'ye iniş
			DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	Alçal

1. İkinci sütunda, vurgulanacak hecelerin altı çizilmiştir.
2. Verilmesi gereken çağrı adı, hava trafik hizmetlerinde telsiz telefon haberleşmelerinde kullanılan ve uçuş planındaki hava aracı tanımına tekabül edendir.
3. Koşullar, "HIJACK" ibaresinin kullanılmasına her zaman izin vermeyebilir, veya kullanılmasını arzu edilir kalmaz.

EK- B

KANUNSUZ GİRİŞİM

1. Genel

Aşağıdaki prosedürler, kanunsuz girişim meydana geldiğinde ve bir hava aracı, bir ATS ünitesini bu husustan haberdar edemediği takdirde, hava aracı tarafından kullanılacak kılavuz olarak öngörülmektedir.

2. Prosedürler

- 2.1 Kaptan pilot, Bölüm 3, 3.7.2'deki kurallara uygun olarak bir havaalanına ilerleyemediği takdirde, kendisi tayin edilmiş yolda ve tayin edilmiş seyir seviyesinde en azından bir ATS ünitesini haberdar edebilecek duruma gelene kadar veya radar veya ADS-B kapsamına girene kadar uçmaya devam edecek.
- 2.2 Kanuna aykırı bir müdahaleye maruz kalan bir hava aracı, ATS ile radyo telefon irtibatına geçmeden, tayin edilmiş yolundan veya tayin edilmiş seyir seviyesinden ayrılmak zorunda kaldığında, kaptan pilot, mümkün olduğunda:
- Hava aracındaki düşünceler başka türlü dikte etmedikçe, kullanılmakta olan VHF kanalı, veya başka uygun kanallar, üzerinden ikazlar yayınlamaya çalışacak. Hava aracında bulunan transponderler ve veri bağlantıları gibi diğer ekipman da, yararlı olduğunda ve şartlar elverdiğinde kullanılmalıdır; ve
 - Uçuş halindeki risklere ilişkin özel prosedürler, *Bölgesel Ek Prosedürler* (Dok 7030)'de tespit edilip yayımlandıklarında, bunlara göre ilerlemelidir; veya
 - İlgili bölgesel prosedürler belirlenmemişse, normalde IFR uçuşu için kullanılan seyir seviyelerinden:
 - 300 m (1 000 ft)'lik dikey ayırma minimum'unun uygulandığı bir alanda 150m (500 ft); veya
 - 600 m (2 000 ft)'lik dikey ayırma minimum'unun uygulandığı bir alanda 300m (1000 ft) lik farkın olduğu bir seviyede ilerlemelidir.

Not. – Yasadışı bir müdahaleye maruz kalmışken önlenen bir hava aracı tarafından gerçekleştirilecek önlem, bu Annex 2 bölüm 3.8'de belirlenmiştir.