



DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ  
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
Seyrüsefer Daire Başkanlığı



15/3/2011

Sayı :B.11.2.DHM.0.11.01.00-102- 17764  
Konu :RNAV uygulamaları

İlgi : 26.01.2011 tarihli ve B.11.2.DHM.0.11.01.00-101-5100 sayılı yazı.

Bilindiği üzere, Atatürk Havalimanı ile Sabiha Gökçen Havaalanı için GNSS'e dayalı RNAV SID ve STAR usulleri 18 Kasım 2010 tarihinden itibaren kullanılmaktadır.

Bahse konu usullerin STAR'larında, 5 Mayıs 2011 tarihinden itibaren geçerli olacak şekilde; bazı waypoint'lerde seviye tahsis edilmesi (kısa vektör uygulaması), radyo kaybı halinde uygulanacak usullerin ilanı, yeni waypoint'lerin eklenmesi ile FL150 altında 220 Knot hız tahdidinin kaldırılması gibi değişiklikler yapılmıştır.

Bu değişikliklerin yapılması öncesinde, ilgi yazı ile spesifik görüş ve değerlendirmeleriniz alınmış, Atatürk Havalimanında görevli hava trafik personelinin de tecrübelerinden faydalanılarak gerekli çalışmalar yapılmıştır.

Bahse konu çalışmaların ilk aşaması tamamlanmış olup, kalkış usullerinin bağlanacağı yeni koridorların tesisi ve mevcut usullerde yenileme konusu planlamalar kapsamında devam etmektedir.

Bununla birlikte, RNAV usullerin uygulanması aşamasında karşılaşılan ve bilgi eksikliğinden veya farklı Ülkelerde farklı kuralların uygulanmasından kaynaklandığı düşünülen bazı sorunlara çözüm bulunması açısından 5 Mayıs 2011 tarihinden geçerli olacak şekilde ek'li metinlerin yayınlanması sağlanacaktır.

Bu metinlerin incelenmesinden anlaşılacağı üzere;

a- Mevcut SID'lerin ilan edilmiş dikey profillerine ancak ATC tarafından açıkça iptal edilmediği sürece uyulması, bu konuda tahdidin devam edip etmediği ("any restriction") soruları ile frekansın meşgul edilmemesi, trafik şartları müsaade ettiği takdirde ATC ünitesinin "OPEN CLIMB" freyzini kullanarak seviye tahditlerini kaldıracağına hatırdta tutulması,

*Not; Bu konuda yaşanan sıkıntıların önlenmesi adına ilk olarak 26 Kasım 2010 tarihli ve G5939/A4559 sayılı NOTAM'lar vasıtasıyla hava sahası kullanıcıları bilgilendirilmiş, ancak geçen sürede aynı konudaki soru ve taleplerinin devam ettiği görülmüştür.*

*Konuyla ilgili olarak, 5 Mayıs ek'inde yer alan SID ile ilgili hususlara uyum açısından G0960/A0797 ile G0961/A0798 sayılı NOTAM'lar vasıtasıyla bilgilendirme yapılmış olup, alışkanlık sağlanması adına 11 Mart 2011 tarihi itibarıyla "OPEN CLIMB TO.....(ALT/FL)" freyzinin kullanımı başlatılmıştır.*

i/3



DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ  
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
Seyrüsefer Daire Başkanlığı



Sayı :B.11.2.DHM.0.11.01.00-102- 12764  
Konu :RNAV uygulamaları

15.3/2011

b- ATC ünitesi tarafından, sıralama veya ayırma amacıyla SID/STAR'da ilan edilmiş bir waypoint'e "PROCEED DIRECT TO" talimatı verildiğinde, talimatı uygulayan uçakların direkt uçuş yaptığı waypoint'e ulaştıktan sonra SID/STAR'ın kalan kısmını takip etmesi,

hususlarına dikkat çekilmiştir.

Diğer taraftan, Açık STAR statüsünde yayınlanmış usullerin uygulanması aşamasında, uçakların, rüzgar altında (downwind) tanımlanmış en son waypoint'e ulaştıktan sonra AIP'mizin ilgili sayfalarında da kodlandığı şekilde, ilan edilmiş uçuş başını muhafaza etmesi gerekmektedir.

Halen yürürlükte olan AD-2 LTBA STAR 5A sayfası örnek verilecek olup, ek'te gönderilmiştir. İncelenmesinden anlaşılacağı üzere, TURKO 1A için yapılan kodlama ".....-BA797-BA798[HDG,M234]" şeklindedir. Bu durumda FMS'e herhangi bir müdahale olmadığı veya BA798 waypoint'i öncesinde ATC tarafından radar vektörü ile son yaklaşma korsuna vektör verilmediği hallerde, uçakların, BA798 isimli waypoint'ten sonra 234° uçuş başını muhafaza etmesi gerekmektedir.

Bilindiği üzere, İstanbul Atatürk Havalimanı ile Sabiha Gökçen Havaalanı için ilan edilmiş RNAV SID ve STAR'ların P-RNAV approval'a sahip trafikler tarafından kullanımı ilgili NOTAM'larla (G5790/A4461 gibi) talep edilmiş, uçuş planlaması konusunda detaylı bilgiler verilerek kolaylık sağlanmaya çalışılmıştır.

Uygulamanın yürürlüğe girmesi itibarıyla önemli bir sorun yaşanmamış ancak son zamanlarda P-RNAV approval'ı olmasına rağmen bazı trafiklerin konvansiyonel SID ile planlama yapma yoluna girdikleri görülmüştür.

Bu durum, mix-mode (karma) ortamının oluşmasına ve ATC üzerindeki iş yükünün artmasına neden olmuş, Atatürk Havalimanı Başmüdürlüğü tarafından girişimlerde bulunulmuş ve şirketlerin gerekli hassasiyeti göstermeleri talep edilmiştir.

Kalıcı çözüm bulunması adına, 10 Mart 2011 tarihi itibarıyla G0940/A0783 sayılı NOTAM'lar vasıtasıyla hava sahası kullanıcıları bilgilendirilmiş olup, İstanbul Atatürk Havalimanı ile Sabiha Gökçen Havaalanı için ilan edilmiş GNSS'e dayalı RNAV SID ve STAR'ların P-RNAV approval'a sahip uçaklar tarafından uygulanması zorunlu kılınmıştır.

Sonuç olarak, ek'te gönderilen düzenlemeler ile yukarıda belirtilen hususların Atatürk Havalimanı ile Sabiha Gökçen Havaalanlarına sefer düzenleyen sektör tarafından bilinmesi, uçuş ekipleri ile uçuş planlaması yapan personelin bilgilendirilmesi ve hava trafik hizmetlerinin temel kriterlerinden biri olan düzenli bir trafik akışı sağlanması adına ilan edilmiş usullerde yer alan kurallara riayet edilmesi konusunda gerekli hassasiyetin gösterilmesi sayesinde RNAV uygulamalarında daha ileri gidilebileceği değerlendirilmektedir.

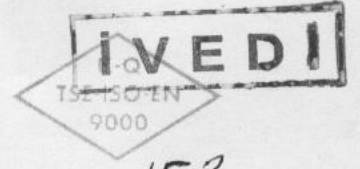
2/3

**FAX TEYİDİDİR**



DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ  
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
Seyrüsefer Daire Başkanlığı

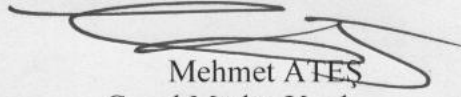
Sayı :B.11.2.DHM.0.11.01.00-102- 17764  
Konu :RNAV uygulamaları



Yukarıda bahsedilen bilgiler ile yazımız ek'lerine, 15 Mart 2011 tarihi itibarıyla aşağıda yer alan link vasıtasıyla erişim sağlanabilecektir.

<http://www.ssd.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspx?type=3&dosyaID=227>

Gereğini rica ederiz.

  
Mehmet ATEŞ  
Genel Müdür Yardımcısı

  
Orhan BİRDAL  
Genel Müdür

EK :  
AIP sayfaları ile NOTAM metinleri (7 sayfa)

DAĞITIM:

Gereği:

Türk Havayolları A.O.'na  
Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneğine (Töshid)  
Türkiye Havayolu Pilotları Derneğine (Talpa)

3/3

## LTBA AD 2.21 GÜRÜLTÜ ÖNLEME USULLERİ

Pilotlar 3000 FT'i katedinceye kadar ICAO Doc 8186 Vol-1'de açıklanan "Noise Abatement Departure Procedures 1" (NADP1) usulünü uygulayacaklardır.

## LTBA AD 2.22 UÇUŞ USULLERİ

### İSTANBUL ATATÜRK (LTBA) HAVALİMANI İÇİN RNAV USULLER

#### 1- GNSS'E DAYALI RNAV STAR'LAR

Geliş usullerinde tanımlanmış irtifalar/seviyeler operasyonel amaçlıdır. Bu irtifalar/seviyeler, ATC tarafından müsaade verilmedikçe, alçalma izni yerine geçmezler.

ATC tarafından açıkça iptal edilmediği sürece, STAR ile inişe gelen bir uçak, STAR' da belirtilen irtifa/seviyelerden daha düşük bir irtifa/seviyeye alçalmak için serbest kılındığında STAR' da yayınlanmış dikey profili takip eder.

STAR' larda tanımlanmış irtifalar/seviyelerin iptali, aşağıda belirtilen freyz ile ATC iznine tabidir.

"OPEN DESCEND TO ..... (İrtifa/Uçuş Seviyesi)".

#### 2- GNSS'E DAYALI RNAV SID'LER

ATC tarafından açıkça iptal edilmediği sürece, SID ile kalkış yapan bir uçak, ilk olarak serbest kılındığı irtifa/seviyeden veya SID' de belirtilen irtifa(lar)/seviye(ler)den daha yüksek bir irtifa/seviyeye tırmanmak için serbest kılındığında, SID' de yayınlanmış dikey profili takip eder.

SID' lerde tanımlanmış seviyelerin iptali, aşağıda belirtilen freyz ile ATC iznine tabidir.

"OPEN CLIMB TO ..... (İrtifa/Uçuş Seviyesi)".

#### 3- "DIRECT TO" MÜSAADESİNİN UYGULANMASI

ATC, bir uçağı, ayırma veya sıralama amacıyla "Direct to" komutunu kullanarak SID/STAR' da yayınlanmış bir waypoint'e serbest kılabilir. Talimatı uygulayan uçaklar, bu waypoint'e ulaştıktan sonra SID/STAR'ın kalan kısmını takip edecektir.

## LTBA AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Pilots shall apply "Noise Abatement Departure Procedures 1" (NADP1) which has been explained in ICAO Doc 8186 Vol-1 until passing 3000 FT.

## LTBA AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

### RNAV PROCEDURES FOR İSTANBUL ATATÜRK (LTBA) AIRPORT

#### 1- GNSS BASED RNAV STARS

The altitudes/levels depicted on the arrival procedures are for operational purposes. They do not represent permission to descend to those altitudes/levels unless otherwise authorized by ATC.

When an arriving aircraft on a STAR is cleared to descend to an altitude/level lower than the altitude(s)/level(s) specified in a STAR, the aircraft shall follow the published vertical profile of a STAR, unless such restrictions are explicitly cancelled by ATC.

The cancelation of the level restrictions depicted on the STARS will be subject to the ATC clearance by the phrase;

"OPEN DESCEND TO ..... (ALT./FL.)".

#### 2- GNSS BASED RNAV SIDS

When a departing aircraft on a SID is cleared to climb to an altitude/level higher than the initially cleared altitude/level or the altitude(s)/level(s) specified in a SID, the aircraft shall follow the published vertical profile of a SID, unless such restrictions are explicitly cancelled by ATC.

The cancelation of the level restrictions depicted on the SIDs will be subject to the ATC clearance by the phrase;

"OPEN CLIMB TO ..... (ALT./FL.)".

#### 3- EXECUTION OF DIRECT TO CLEARANCE

ATC may clear the aircraft "DIRECT TO" a waypoint published in a SID/STAR for sequencing or separation purposes. After reaching this waypoint, the aircraft are required to follow the remaining part of the SID/STAR.

**İNİŞ MEYDANI İSTANBUL ATATÜRK  
HAVALİMANI (LTBA) OLAN IFR UÇUŞLAR İÇİN  
MUHABERE KAYBI (R/F) USULLERİ**

**1- TMA dışındaki IFR uçuşlar için Muhabere Kaybı**

Transponder kod 7600 bağlanır. En son tahsis edilen ve onaylanan uçuş seviyesi kullanılarak uçuş planı rotası takip edilir. 3 dakika boyunca ilgili STAR uygulanır. Daha sonra, 6000 Feet'e alçalışta IST VOR' a devam edilir. IST VOR 6000 Feet'de terk edilir. İlgili İlk Yaklaşma Fiksine (IAF) devam edilir, Aletli Yaklaşma Usulü (IAP) uygulanır ve iniş gerçekleştirilir.

**2- TMA içindeki IFR uçuşlar için Muhabere Kaybı**

**2-1. 6000 Feet veya üzerindeki uçaklar**

Transponder kod 7600 bağlanır. 3 dakika boyunca en son tahsis edilen ve onaylanan ATC talimatları uygulanır. Daha sonra, 6000 Feet'e alçalışta IST VOR'a devam edilir. IST VOR 6000 Feet'de terk edilir. İlgili İlk Yaklaşma Fiksine (IAF) devam edilir, Aletli Yaklaşma Usulü (IAP) uygulanır ve iniş gerçekleştirilir.

**2-2. 3000 Feet veya üzerinde olup 6000 Feet'in altındaki uçaklar**

Transponder kod 7600 bağlanır. İlk Yaklaşma Fiksine (IAF) devam edilir, en son tahsis edilen ve onaylanan irtifaya alçalma yapılır ya da bu irtifa muhafaza edilir. Aletli Yaklaşma Usulü (\*) (IAP) uygulanır ve iniş gerçekleştirilir.

Not: Rüzgar altındaki uçaklar, irtifa veya seviyesine bakmaksızın bu usulü uygularlar.

(\*) 17 ve 23 Pistleri için Aletli Yaklaşma Usulleri, ilk yaklaşma fiksleri VURAL ve KOFUN yoluyla uygulanır.

**2-3. 3000 Feet'in altındaki uçaklar**

Transponder kod 7600 seçilir. İlgili Son Yaklaşma Fiksine devam edilir ve iniş gerçekleştirilir.

**RADIO FAILURE (RF) PROCEDURES FOR IFR  
FLIGHTS DESTINATION TO İSTANBUL (LTBA)  
ATATÜRK AIRPORT**

**1- RF for IFR flights outside TMA**

Select transponder code 7600. Follow the flight plan route using last assigned and acknowledged flight level. For 3 minutes execute relevant STAR. Then, descending 6000 Feet proceed to IST VOR. Leave IST VOR at 6000 Feet. Proceed to relevant Initial Approach Fix (IAF), execute Instrument Approach Procedure (IAP) and land.

**2- RF for IFR flights inside TMA**

**2.1 Aircraft at or above 6000 Feet,**

Select transponder code 7600. For 3 minutes execute last assigned and acknowledged ATC instructions. Then, descending 6000 Feet proceed to IST VOR. Leave IST VOR at 6000 Feet. Proceed to relevant IAF, execute IAP and land.

**2.2 Aircraft below 6000 Feet, at or above 3000 Feet**

Select transponder code 7600. Proceed to relevant IAF, descend or maintain last assigned and acknowledged altitude. Execute Instrument Approach Procedure (\*) and land.

Note: Aircraft on downwind legs shall execute this procedure regardless of altitude or level.

(\*) The Instrument Approach Procedures for RWYs 17 and 23 are to be executed via IAFs VURAL and KOFUN

**2.3 Aircraft below 3000 Feet,**

Select transponder code 7600. Proceed to relevant Final Approach Fix and land.

## LTFJ AD 2.22 UÇUŞ USULLERİ

### İSTANBUL SABİHA GÖKÇEN (LTFJ) HAVALİMANI İÇİN RNAV USULLER

#### 1- GNSS'E DAYALI RNAV STAR'LAR

Geliş usullerinde tanımlanmış irtifalar/seviyeler operasyonel amaçlıdır. Bu irtifalar/seviyeler, ATC tarafından müsaade verilmedikçe, alçalma izni yerine geçmezler.

ATC tarafından açıkça iptal edilmediği sürece, STAR ile inişe gelen bir uçak, STAR' da belirtilen irtifa/seviyelerden daha düşük bir irtifa/seviyeye alçalmak için serbest kılındığında STAR' da yayınlanmış dikey profili takip eder.

STAR' larda tanımlanmış irtifalar/seviyelerin iptali, aşağıda belirtilen freyz ile ATC iznine tabidir.

“OPEN DESCEND TO ..... (İrtifa/Uçuş Seviyesi)”.

#### 2- GNSS'E DAYALI RNAV SID'LER

ATC tarafından açıkça iptal edilmediği sürece, SID ile kalkış yapan bir uçak, ilk olarak serbest kılındığı irtifa/seviyeden veya SID' de belirtilen irtifa(lar)/seviye(ler)den daha yüksek bir irtifa/seviyeye tırmanmak için serbest kılındığında, SID' de yayınlanmış dikey profili takip eder.

SID' lerde tanımlanmış seviyelerin iptali, aşağıda belirtilen freyz ile ATC iznine tabidir.

“OPEN CLIMB TO ..... (İrtifa/Uçuş Seviyesi)”.

#### 3- “DIRECT TO” MÜSAADESİNİN UYGULANMASI

ATC, bir uçağı, ayırma veya sıralama amacıyla “Direct to” komutunu kullanarak SID/STAR' da yayınlanmış bir waypoint'e serbest kılabilir. Talimatı uygulayan uçaklar, bu waypoint'e ulaştıktan sonra SID/STAR'ın kalan kısmını takip edecektir.

## LTFJ AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

### RNAV PROCEDURES FOR İSTANBUL SABİHA GÖKÇEN (LTFJ) AIRPORT

#### 1- GNSS BASED RNAV STARs

The altitudes/levels depicted on the arrival procedures are for operational purposes. They do not represent permission to descend to those altitudes/levels unless otherwise authorized by ATC.

When an arriving aircraft on a STAR is cleared to descend to an altitude/level lower than the altitude(s)/level(s) specified in a STAR, the aircraft shall follow the published vertical profile of a STAR, unless such restrictions are explicitly cancelled by ATC.

The cancelation of the level restrictions depicted on the STARs will be subject to the ATC clearance by the phrase;

“OPEN DESCEND TO ..... (ALT./FL.)”.

#### 2- GNSS BASED RNAV SIDs

When a departing aircraft on a SID is cleared to climb to an altitude/level higher than the initially cleared altitude/level or the altitude(s)/level(s) specified in a SID, the aircraft shall follow the published vertical profile of a SID, unless such restrictions are explicitly cancelled by ATC.

The cancelation of the level restrictions depicted on the SIDs will be subject to the ATC clearance by the phrase;

“OPEN CLIMB TO ..... (ALT./FL.)”.

#### 3- EXECUTION OF DIRECT TO CLEARANCE

ATC may clear the aircraft “DIRECT TO” a waypoint published in a SID/STAR for sequencing or separation purposes. After reaching this waypoint, the aircraft are required to follow the remaining part of the SID/STAR.

## İNİŞ MEYDANI İSTANBUL SABİHA GÖKÇEN (LTFJ) OLAN IFR UÇUŞLAR İÇİN MUHABERE KAYBI (R/F) USULLERİ

### 1- TMA dışındaki IFR uçular için Muhabere Kaybı

Transponder kod 7600 bağlanır. En son tahsis edilen ve onaylanan uçuş seviyesi kullanılarak uçuş planı rotası takip edilir. 3 dakika boyunca ilgili STAR uygulanır. Daha sonra, 9000 Feet'e alçalışta SBH VOR' a devam edilir. Aletli Yaklaşma Usulü (IAP) uygulanır ve iniş gerçekleştirilir.

### 2- TMA içindeki IFR uçuşlar için Muhabere Kaybı

#### 2-1. 9000 Feet veya üzerindeki uçaklar

Transponder kod 7600 bağlanır. 3 dakika boyunca en son tahsis edilen ve onaylanan ATC talimatları uygulanır. Daha sonra, 9000 Feet'e alçalışta SBH VOR'a devam edilir. Aletli Yaklaşma Usulü (IAP) uygulanır ve iniş gerçekleştirilir.

#### 2-2. 9000 Feet'in altındaki uçaklar

Transponder kod 7600 bağlanır. SBH VOR'a devam edilir, en son tahsis edilen ve onaylanan irtifaya alçalma yapılır ya da bu irtifa muhafaza edilir. Aletli Yaklaşma Usulü (IAP) uygulanır ve iniş gerçekleştirilir.

## SABİHA GÖKÇEN CTR İÇİNDEKİ IFR UÇUŞ USULLERİ

Haritalarda gösterilen geliş ve gidiş rotaları ATS sorumluluğunda değiştirilebilmektedir. Geçici olarak bazı istisnai durumlarda gelen trafiklere hava yolunda belirtilmiş rapor noktalarında bekleme talimatı verilir.

## SABİHA GÖKÇEN CTR İÇİNDEKİ VFR UÇUŞ USULLERİ

- Uçuş planı ilgili uçuş için doldurulmalıdır.
- ATC müzadesi Kontrol Kulesinden alınmalıdır
- ATC müzadesinin değişikliği, sadece öncelikli bir izin vereceği zaman yapılmalıdır.
- Uçuş, yerden görerek dikey referans alınarak idare edilmelidir.

## RADIO FAILURE (RF) PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS DESTINATION TO İSTANBUL SABİHA GÖKÇEN (LTFJ)

### 1- RF for IFR flights outside TMA

Select transponder code 7600. Follow the flight plan route using last assigned and acknowledged flight level. For 3 minutes execute relevant STAR. Then, descending 9000 Feet proceed to IST VOR. Leave SBH VOR at 6000 Feet. Execute Instrument Approach Procedure (IAP) and land.

### 2- RF for IFR flights inside TMA

#### 2.1 Aircraft at or above 9000 Feet,

Select transponder code 7600. For 3 minutes execute last assigned and acknowledged ATC instructions. Then, descending 9000 Feet proceed to SBH VOR. Execute IAP and land.

#### 2.2 Aircraft below 9000 Feet

Select transponder code 7600. Proceed to SBH VOR, descend or maintain last assigned and acknowledged altitude. Execute Instrument Approach Procedure and land.

## PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS WITHIN SABİHA GÖKÇEN CTR

The inbound and outbound routes shown on the charts may be varied at the discretion of ATS, if necessary, in case of congestion, inbound aircraft may also be instructed to hold at one of the designated airways, reporting points.

## PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN SABİHA GÖKÇEN CTR

- Flight plan shall be filled for the flight concerned.
- ATC clearance shall be obtained from the control tower
- Deviation from ATC clearance may only be made when prior permission has been obtained.
- The flight shall be conducted with vertical visual reference to ground.

**İSTANBUL/ATATÜRK AIRPORT RNAV (GNSS) STAR RWY 05**

At first contact with IST RADAR report if unable to comply the RNAV procedure.

At first contact with YESILKOY RADAR report only callsign.

IAS 220 Kts at or below FL150. IAS 200 Kts on base leg/closing heading to final approach. IAS 180 Kts on final approach course within 12 NM to touchdown. IAS 160 Kts to 4 NM to touchdown.

These speeds are applied for ATC separation purposes and are mandatory. All speed restrictions are to be flown as accurately as possible. Aircraft unable to conform to these speeds should inform ATC and state what speeds to be used.

Designator	Abbreviated Description	Descend
TURKO 1A	TURKO[R]-ZEMBA[K250-;R]-BA611-BA612[R]-ERLEB-BA791[K220-;R]-BA792-BA793-BA794-BA795-BA796-BA797-BA798[HDG,M234]	As cleared
GELBU 1A	GELBU-EKI[R]-ZEMBA[K250-;L]-BA611-BA612[R]-ERLEB-BA791[K220-;R]-BA792-BA793-BA794-BA795-BA796-BA797-BA798[HDG,M234]	As cleared
ENESU 1A	ENESU-CRL[K250-]-BA611[L]-BA612[R]-ERLEB-BA791[K220-;R]-BA792-BA793-BA794-BA795-BA796-BA797-BA798[HDG,M234]	As cleared
TETSA 1A	TETSA[K250-;R]-UNTUT-RIMBO-BA612[L]-ERLEB-BA791[K220-;R]-BA792-BA793-BA794-BA795-BA796-BA797-BA798[HDG,M234]	As cleared
PAZAR 1A	PAZAR[L]-BA046-GAYEM[K250-;R]-BA044-VATOM[L]-BA582[K220-]-BA583-BA584-BA585-BA586-BA587-BA588[HDG,M234]	As cleared
ERKAL 1A	ERKAL-GAYEM[K250-;L]-BA044-VATOM[L]-BA582[K220-]-BA583-BA584-BA585-BA586-BA587-BA588[HDG,M234]	As cleared
PIMAV 1A	PIMAV-EKDAM-YAA[K250-;R]-BA580-BA581-BA582[K220-;L]-BA583-BA584-BA585-BA586-BA587-BA588[HDG,M234]	As cleared
DEKEK 1A	DEKEK-YAA[K250-]-BA580-BA581-BA582[K220-;L]-BA583-BA584-BA585-BA586-BA587-BA588[HDG,M234]	As cleared

Type	Fix identifier (Waypoint name)	Latitude	Longitude
FlyBy	BA044	41:00:39.84N	029:19:14.88E
FlyBy	BA046	41:07:52.08N	029:45:14.42E
FlyBy	BA580	40:37:03.00N	029:05:38.06E
FlyBy	BA581	40:45:35.61N	028:58:47.41E
FlyBy	BA582	40:52:54.01N	028:52:54.59E
FlyBy	BA583	40:50:17.52N	028:47:17.13E
FlyBy	BA584	40:47:35.37N	028:41:28.57E
FlyBy	BA585	40:46:01.17N	028:38:06.58E
FlyBy	BA586	40:44:26.86N	028:34:44.73E
FlyBy	BA587	40:42:52.45N	028:31:23.05E
FlyBy	BA588	40:41:17.94N	028:28:01.53E
FlyBy	BA611	41:03:54.59N	028:06:00.15E
FlyBy	BA612	41:14:04.89N	028:27:43.72E
FlyBy	BA791	41:00:26.56N	028:38:49.33E
FlyBy	BA792	40:57:49.39N	028:33:11.75E
FlyBy	BA793	40:56:14.95N	028:29:49.42E
FlyBy	BA794	40:54:40.41N	028:26:27.25E
FlyBy	BA795	40:53:05.77N	028:23:05.23E

Type	Fix identifier (Waypoint name)	Latitude	Longitude
FlyBy	BA796	40:51:31.02N	028:19:43.37E
FlyBy	BA797	40:49:56.18N	028:16:21.67E
FlyBy	BA798	40:48:21.23N	028:13:00.13E
FlyBy	DEKEK	40:20:03.64N	029:19:23.38E
FlyBy	EKDAM	40:26:05.17N	029:37:02.34E
FlyBy	ENESU	41:28:31.45N	027:19:49.82E
FlyBy	ERKAL	40:59:12.12N	029:58:47.13E
FlyBy	ERLEB	41:07:15.85N	028:33:17.09E
FlyBy	GAYEM	41:02:45.00N	029:37:48.00E
FlyBy	GELBU	40:56:07.13N	027:08:26.95E
FlyBy	PAZAR	41:17:56.00N	029:59:58.00E
FlyBy	PIMAV	40:24:02.24N	029:57:13.46E
FlyBy	RIMBO	41:22:51.43N	028:33:08.10E
FlyBy	TETSA	41:44:46.19N	028:46:45.41E
FlyBy	TURKO	40:38:58.00N	027:35:12.00E
FlyBy	UNTUT	41:35:33.29N	028:41:00.42E
FlyBy	VATOM	40:59:08.42N	029:06:26.26E
FlyBy	ZEMBA	40:57:01.16N	027:51:25.90E



## İSTANBUL/ATATÜRK HAVALİMANI

REFERENCE TO THE PANS-ATM DOC 4444, THE FLIGHT CREW EXECUTING RNAV SIDS FOR ISTANBUL ATATURK AIRPORT SHALL BE AWARE OF THE REQUIREMENT AS STATED BELOW:

CLIMB CLEARANCE ABOVE LEVELS SPECIFIED IN A SID

WHEN A DEPARTING AIRCRAFT ON A SID IS CLEARED TO CLIMB TO A LEVEL HIGHER THAN THE INITIALLY CLEARED LEVEL OR THE LEVEL(S) SPECIFIED IN A SID, THE AIRCRAFT SHALL FOLLOW THE PUBLISHED VERTICAL PROFILE OF A SID, UNLESS SUCH RESTRICTIONS ARE EXPLICITLY CANCELLED BY ATC.

THE CANCELLATION OF THE LEVEL RESTRICTIONS DEPICTED ON THE SIDS WILL BE SUBJECT TO THE ATC CLEARANCE BY THE PHRASE OPEN CLIMB TO ALT/FL...  
A0797/11

**FROM:** 11 MAR 2011 07:15 **TO:** 09 JUN 2011 23:59 EST

+ REFERENCE TO THE PANS-ATM DOC 4444, THE FLIGHT CREW EXECUTING RNAV SIDS FOR ISTANBUL ATATURK AIRPORT SHALL BE AWARE OF THE REQUIREMENT AS STATED BELOW:

CLIMB CLEARANCE ABOVE LEVELS SPECIFIED IN A SID

WHEN A DEPARTING AIRCRAFT ON A SID IS CLEARED TO CLIMB TO A LEVEL HIGHER THAN A INITIALLY CLEARED LEVEL OR THE LEVEL(S) SPECIFIED IN A SID, THE AIRCRAFT SHALL FOLLOW THE PUBLISHED VERTICAL PROFILE OF A SID, UNLESS SUCH RESTRICTIONS ARE EXPLICITLY CANCELLED BY ATC.

THE CANCELLATION OF THE LEVEL RESTRICTIONS DEPICTED ON THE SIDS WILL BE SUBJECT TO THE ATC CLEARANCE BY THE PHRASE OPEN CLIMB TO ALT/FL...  
G0960/11

**FROM:** 11 MAR 2011 07:15 **TO:** 09 JUN 2011 23:59 EST

+ PLEASE AMEND TO READ 1ST PARAGRAPH OF THE RNAV(GNSS) SID AND STAR PROCEDURES (AIC B05/11) FOR ISTANBUL/ATATURK AERODROME AS 'THESE PROCEDURES ARE MANDATORY FOR P-RNAV APPROVED AIRCRAFT' INSTEAD OF 'THESE PROCEDURES ARE TO BE EXECUTED BY P-RNAV APPROVED AIRCRAFT UNLESS OTHERWISE AUTHORISED BY ATC'.

REF AIC 05/11 DATED 10 MAR 2011  
A0783/11

**FROM:** 10 MAR 2011 00:00 **TO:** 04 MAY 2011 23:59

+ ISTANBUL/ATATURK HAVALIMANI ICIN RNAV(GNSS) SID VE STAR USULLERININ (AIC B05/11) 1. INCI PARAGRAFINDAKI 'THESE PROCEDURES ARE TO BE EXECUTED BY P-RNAV APPROVED AIRCRAFT UNLESS OTHERWISE AUTHORISED BY ATC' IFADESINI 'THESE PROCEDURES ARE MANDATORY FOR P-RNAV APPROVED AIRCRAFT' OLARAK DUZELTINIZ.

REF AIC 05/11 DATED 10 MAR 2011  
G0940/11

**FROM:** 10 MAR 2011 00:00 **TO:** 04 MAY 2011 23:59

+

+ ATATURK AERODROME,

THE P-RNAV APPROVED AIRCRAFT ARRIVING/DEPARTING TO/FROM LTBA IS REQUIRED TO SUBMIT A FLIGHT PLAN OR MODIFICATION MESSAGE (CHG) CONCERNING THE ROUTE SECTION OF THEIR RPLS WHICH ARE DESCRIBED IN AIC A05/11 DATED 10 MAR 2011.

PLS SEE THE SUBJECT IN AIC FOR FURTHER DETAILS.  
A0786/11

**FROM:** 10 MAR 2011 00:00 **TO:** 04 MAY 2011 23:59 EST

SABIHA GOKCEN AERODROME,

THE P-RNAV APPROVED AIRCRAFT ARRIVING/DEPARTING TO/FROM LTFJ IS REQUIRED TO SUBMIT A FLIGHT PLAN OR MODIFICATION MESSAGE (CHG) CONCERNING THE ROUTE SECTION OF THEIR RPLS WHICH ARE DESCRIBED IN AIC A05/11 DATED 10 MAR 2011.

PLS SEE THE SUBJECT IN AIC FOR FURTHER DETAILS.

A0787/11

**FROM:** 10 MAR 2011 00:00 **TO:** 04 MAY 2011 23:59 EST

- 
- + REFERENCE TO THE PANS-ATM DOC 4444, THE FLIGHT CREW EXECUTING RNAV SIDS FOR ISTANBUL SABIHA GOKCEN AIRPORT SHALL BE AWARE OF THE REQUIREMENT AS STATED BELOW:

CLIMB CLEARANCE ABOVE LEVELS SPECIFIED IN A SID

WHEN A DEPARTING AIRCRAFT ON A SID IS CLEARED TO CLIMB TO A LEVEL HIGHER THAN THE INITIALLY CLEARED LEVEL OR THE LEVEL(S) SPECIFIED IN A SID, THE AIRCRAFT SHALL FOLLOW THE PUBLISHED VERTICAL PROFILE OF A SID, UNLESS SUCH RESTRICTIONS ARE EXPLICITLY CANCELLED BY ATC.

THE CANCELLATION OF THE LEVEL RESTRICTIONS DEPICTED ON THE SIDS WILL BE SUBJECT TO THE ATC CLEARANCE BY THE PHRASE OPEN CLIMB TO ALT/FL...

A0798/11

**FROM:** 11 MAR 2011 07:20 **TO:** 09 JUN 2011 23:59 EST

- 
- + REFERENCE TO THE PANS-ATM DOC 4444, THE FLIGHT CREW EXECUTING RNAV SIDS FOR ISTANBUL SABIHA GOKCEN AIRPORT SHALL BE AWARE OF THE REQUIREMENT AS STATED BELOW:

CLIMB CLEARANCE ABOVE LEVELS SPECIFIED IN A SID

WHEN A DEPARTING AIRCRAFT ON A SID IS CLEARED TO CLIMB TO A LEVEL HIGHER THAN THE INITIALLY CLEARED LEVEL OR THE LEVEL(S) SPECIFIED IN A SID, THE AIRCRAFT SHALL FOLLOW THE PUBLISHED VERTICAL PROFILE OF A SID, UNLESS SUCH RESTRICTIONS ARE EXPLICITLY CANCELLED BY ATC.

THE CANCELLATION OF THE LEVEL RESTRICTIONS DEPICTED ON THE SIDS WILL BE SUBJECT TO THE ATC CLEARANCE BY THE PHRASE OPEN CLIMB TO ALT/FL...

G0961/11

**FROM:** 11 MAR 2011 07:20 **TO:** 09 JUN 2011 23:59 EST

-----

PLEASE AMEND TO READ 1ST PARAGRAPH OF THE RNAV(GNSS) SID AND STAR PROCEDURES (AIC B05/11) FOR ISTANBUL/SABIHA GOKCEN AERODROME AS 'THESE PROCEDURES ARE MANDATORY FOR P-RNAV APPROVED AIRCRAFT' INSTEAD OF 'THESE PROCEDURES ARE TO BE EXECUTED BY P-RNAV APPROVED AIRCRAFT UNLESS OTHERWISE AUTHORISED BY ATC'.

REF AIC 05/11 DATED 10 MAR 2011

A0784/1

**FROM:** 10 MAR 2011 00:00 **TO:** 04 MAY 2011 23:59

- 
- + ISTANBUL/SABIHA GOKCEN HAVALIMANI ICIN RNAV(GNSS) SID VE STAR USULLERININ (AIC B05/11) 1. INCI PARAGRAFINDAKI 'THESE PROCEDURES ARE TO BE EXECUTED BY P-RNAV APPROVED AIRCRAFT UNLESS OTHERWISE AUTHORISED BY ATC' IFADESINI 'THESE PROCEDURES ARE MANDATORY FOR P-RNAV APPROVED AIRCRAFT' OLARAK DUZELTINIZ.

REF AIC 05/11 DATED 10 MAR 2011

G0941/11

**FROM:** 10 MAR 2011 00:00 **TO:** 04 MAY 2011 23:59