

24 KASIM 2005 TARİHİNDEN İTİBAREN UYGULAMAYA GİRECEK OLAN PANS-ATM (Doc. 4444) DÖKÜMANINA GETİRİLEN DEĞİŞİKLİK ÖZETİ

1 – Tanımların bulunduğu 1. Bölümden Aerodrome taxi circuit, Aeronautical telecommunication service, Air-ground control radio station, Approach funnel, D-value, Flight status, Ground-to-air communication ve Signal area tanımları kaldırılmıştır.

“Holding point” ifadesi dökümanın tamamında değiştirilerek “Holding fix” yapılmış; tanımı da “A geographical location that serves as a reference for a holding procedure (Bir bekleme prosedürü için referans noktası olarak hizmet eden coğrafi bir mevki)” olarak değiştirilmiştir.

“Runway-holding position” tanımına bir not eklenerek, radyo telefon frezyolojisinde “holding point” kullanımının “runway-holding position” anlamına geldiği belirtilmiştir.

2 – Dokümanda dikey hız kontrolü ile ilgili olarak:

4.7.1.1.’de dikey ayırma minimumunun tahsis ve/veya muhafaza edilmesi için alçalan veya tırmanan iki uçağa dikey hız kontrolünün uygulanabileceği,

4.7.1.2.’de ise bir bekleme paternine establish olan veya giren uçaklar arasında dikey hız kontrolünün kullanılmayacağı

ifade edilmekteydi. İki paragraf arasındaki muhtemel anlam karmaşasını ortadan kaldırmak için ikinci paragraf (4.7.1.2) dokümandan çıkarılmıştır. Dokümanın son haline göre dikey ayırma minimumunun tahsis ve/veya muhafaza edilmesi için alçalan veya tırmanan tüm uçaklar arasında dikey hız kontrolü uygulanabilecektir.

3 – 4.10.3.2 paragrafının 3. notunda ve 9 Bölümünde VMC şartlarda kendi ayırmasını muhafaza ederek uçuşa ile ilgili talimatlarda aynı değişiklik yapılmıştır:

Annex 11 Dokümanında tanımlanan hava trafik kontrol servislerinin amaçları arasında mania ile çarpışmayı önlemenin bulunmadığı ve PANS-ATM dokümanında tanımlanan prosedürlerin de hava trafik kontrol üniteleri tarafından verilen talimatların uçağın manialar ile olan ayırmalarını muhafaza etme konusunda pilotların sorumluluğunu hafifletmediği belirtilmektedir.

Daha önceden, radar tarafından IFR bir uçuşa vektör verilmesi veya uçağı ATS rotasından dışarı çıkaracak direk bir rota verilmesi durumları, “except when” kullanılarak bu duruma bir istisna olarak getirilmekteydi. Yapılan değişiklik ile, IFR bir uçuşa hava trafik kontrol üniteleri tarafından vektör veya direk bir rota verilmesi durumlarında bölüm 8.6.5.2’de belirtilen usullerin geçerli olacağı belirtilmektedir. 8.6.5.2 bölümünde de radar kontrolörü tarafından IFR bir uçuşa vektör verilmesi durumlarında, uçak kendi seyrüseferini yapabileceği bir noktaya ulaşıncaya kadar, verilen talimatlarda mania müsaadelerinin her zaman bulunması gerektiği belirtilmektedir.

4 – Uçaklar arasında uzunlamasına ayırmanın sağlanması ve muhafaza edilmesinde Mach Number Tekniğinin (MNT) kullanılması ile ilgili bir değişiklik yapılmıştır:

5.4.2.1.1. paragrafının sonuna 2. bir not eklenerek uçuş mürettebatına “true Mach number” kullanmaları gerekliliği getirilmiştir. (Note 2. – The Mach Number Technique is applied using true Mach number.) Dokümanın tümünde de “Mach Number” ifadesinin başına “true” getirilerek “True Mach Number” ifadesi kullanılmıştır.

5 – Doküman da havada yapılan beklmeler konusunda geçen “holding point” ifadeleri değiştirilerek yerine “holding fix” ifadesi kullanılmıştır.

6 – Dokümanda geçen ”weather meteorological conditions” ifadesindeki weather kaldırılarak “meteorological conditions” ifadesi kullanılmıştır. (“severe weather conditions” ifadesi yerinede “significant meteorological conditions” ifadesi kullanılmıştır.)

7 – “Ayırma minimumlarının azaltılması (Reduction of seperation minima)” bölümünün ismi değiştirilerek “aynı pisti kullanan uçaklar arasında pist ayırma minimumlarının azaltılması (Reduced runway separation minima between aircraft using the same runway)” yapılmıştır. Daha düşük minimumların uygulanamayacağı durumları belirten 4 madde ise çıkarılarak, bunların daha ayrıntılı açıklandığı 2 sayfalık yeni bir metin eklenmiştir. Söz konusu metinde pist ayırma minimumlarının azaltılması için gerekli şartlar ve altına düşülemeyecek asgari durumlar belirtilerek uçak kategorilerine göre nasıl uygulanacağı detaylandırılmıştır.

8 – Distress ve urgency mesajları ile ilgili değişiklik yapılarak, mesajların önem dereceleri Annex 10 - Aeronautical Telecommunication, Volume II ile aynı hizaya getirilmiştir. Acil durum mesaj kategorilerinin Dokümandaki yeni hali aşağıda bulunmaktadır:

- a) distress aşaması ile ilgili mesajları içeren distress mesajları ve distress trafik (SS-Can güvenliği)
- b) belirsizlik ve alarm aşaması ile ilgili mesajları içeren urgency mesajları (önem derecesi daha önce SS-Can güvenliği iken, şimdi DD-Çok acele yapılmıştır.)

9 - 11.4.3.2.3. paragrafında meteoroloji bilgilerinin devam eden paragraflardaki bilgileri içermekte olduğu belirtilmekte ve devamında bulunan paragraflarda ise konu başlıkları ile onların açıklamaları yer almaktaydı. Ancak yapılan değişiklik ile paragraf başlıkları aşağıdaki şekilde maddeleştirilmiş ve açıklamaları (11.4.3.2.3.1 ile 11.4.3.2.3.9. (dahil olmak üzere) arasında bulunan paragraflar) dokümandan çıkarılmıştır:

- a) mean surface wind direction and speed and significant variations thereform;
- b) visibility, including significant directional variations;
- c) runway visual range;
- d) present meteorological conditions;
- e) amount and height of base of low cloud;
- f) air temperature and dew-point temperature;
- g) altimeter setting(s); and
- h) supplementary information.

Yapılan bu değişikliğin sebebi ise Annex 3 – Meteorological Service for International Air Navigation Dokümanında zaten söz konusu bilgilerin bulunması; PANS-ATM ile Annex 3 dokümanında aynı konunun tekrarlanması ve ileride dokümanların sağlaması gereken bilginin dağılımda yaşanabilecek aksaklıkların önlenmesi olarak belirtilmiştir. Yukarıda yapılan maddelendirme ile de PANS-ATM Dokümanında sadece hava trafik hizmetleri dahilinde uçağa sağlanacak meteoroloji bilgileri için temel gereklilikler bırakılmıştır.

10 – Koşullu freyzlerin (conditional phrases) anlatıldığı 12.2.7 nolu paragrafta “The aircraft or vehicle causing the condition in the clearance issued shall be the first aircraft/vehicle to pass in

front of the other aircraft concerned. (Verilen talimatta bir koşul olmasına neden olan uçak veya taşıt, talimat verilen uçağın önünden geçecek ilk uçak veya taşıt olacaktır.)” cümlesi eklenmiştir.

11 – Annex 11 – Air Traffic Services’de read-back’i zorunlu olan bilgi ve talimatlar:

- ATC yol müsaadeleri;
- Pistte giriş, kalkış, iniş, bekleme, pisti kat etme ve pist üzerinde geri dönüş ile ilgili müsaade ve talimatlar; ve
- Kullanılan pist, altimetre, SSR Kodu, Seviye talimatları, Uçuş başı ve hızı ile ilgili talimatlar, İlgili ATS otoritesi tarafından gerekli görülürse intikal seviyesi.

şeklinde verilmektedir. Ancak, PANS-ATM dokümanında pilotlar tarafından tekrarlanması zorunlu olan emniyetle ilgili bilgi ve talimatlar 12.2.8 paragrafında: kullanılan pist, altimetre, SSR Kodu, Seviye talimatları, Uçuş başı ve hızı ile ilgili talimatlar, İlgili ATS otoritesi tarafından gerekli görülürse intikal seviyesi olarak belirtilmekteydi.


Annex 11 ile uyumluluğun sağlanması için 12.2.8 paragrafı ve devamında bulunan not dokümandan çıkarılmış olup; mevcut uygulamada bir değişiklik olmamıştır.

12 – Kontrolün transferi ve/veya frekans değişikliği ile ilgili freyz değiştirilmiş:

Daha önce = Stand by (frequency) for (unit call sign)

Şimdi = Stand by for (unit call sign) (frequency)



Örnek =

 THY 123 Request change to 119.6	 Stand by for Esenboğa Approach 119.6
---	---

13 – Saha Kontrol Hizmetlerinde ayırma talimatları ile ilgili freyzlerin bulunduğu 12.3.2.7 bölümüne, uçağın verilen herhangi bir ATC müsaadesinden sapma talebinin karşılanamayacağı durumlarda kullanılmak üzere Dokümana eklenen yeni bir freyz aşağıda bulunmaktadır:

- Unable, traffic (direction) bound (type of aircraft) (level) estimated (or over) (significant point) at (time) call sign (call sign) advise intentions.

Örnek =

 THY 123 Request FL 240, due weather	 Unable, traffic west bound, B738, FL 240, estimated ANK at 14.40, call sign THY 123, advise intentions
---	--

14 – Pist emniyetini geliştirme çalışmaları dahilinde “Taxi to holding position” freyzi “Taxi to holding point” olarak değiştirilmiştir:


1. Daha önce = Taxi to holding position [number] [Runway (number)] [Hold short of runway (number) (or cross runway (number))] [Time (time)]
Şimdi = Taxi to holding point [number] [Runway (number)] [Hold short of runway (number) (or cross runway (number))] [Time (time)]
2. Daha önce = Taxi to holding position [number] [Runway (number)] via (specific route to be followed) [Time (time)] [Hold short of runway (number) (or cross runway (number))]
Şimdi = Taxi to holding point [number] [Runway (number)] via (specific route to be followed) [Time (time)] [Hold short of runway (number) (or cross runway (number))]

3. Daha önce = Taxi to holding position [number] (followed by aerodrome information as applicable) [Time (time)]

Şimdi = Taxi to holding point [number] (followed by aerodrome information as applicable) [Time (time)]

Bu değişikliğin yapılma sebebi olarak, freyzin bazı ülkelerde kural dışı olarak “Taxi into position and hold” şeklindeki yanlış bir ifadenin kullanımı ile ICAO freyzinin karıştırılmasını önlemek olarak gösterilmiştir. Freyzde kullanılan ”holding point” Annex14 – Aerodromes’da kullanılan “runway holding position” ile eş anlamlı olarak kullanılmıştır. Dokümanlarda “runway holding position” ın tanımına bir not eklenerek radyo telefon freyzyolojisinde “runway holding point” kullanımının “runway holding position” anlamına geldiği belirtilmiş ve Annex14, Annex 2– Rules of the Air ile PANS-ATM dokümanlarının tutarlı olması sağlanmıştır.

Örnek =

 THY123 Taxi to holding point Runway 36R via A1, Hold short of runway 36R.

15 – Pilotların “Runway vacated” raporunu vermeleri için gerekli şart daha önceden “when the entire aircraft is well clear of the runway” iken, şimdi “when the entire aircraft is beyond the relevant runway-holding position” olarak değiştirilmiştir.

Değişikliğin yapılma sebebi ise gelen veya taksi yapmakta olan bir uçağın pilotunun pisti boşalttığı raporunu ne zaman verebileceğini kesin ve net bir şekilde tanımlamak olarak belirtilmiştir.

16 - Koşullu freyzerde (conditional phrases) yer alan koşulun tekrar edilmesi gerekliliği getirilmiştir:

1. Daha önce = (condition) Line up

Şimdi = (condition) Line up (brief reiteration of the condition)

2. Daha önce = (condition) Lining up


Şimdi = (condition) Lining up (brief reiteration of the condition)

3. Daha önce = [That is] correct (or I say again.... (as appropriate))

Şimdi = [That is] correct (or negative) [I say again].... (as appropriate)

Değişikliğin yapılma sebebi olarak ise bu bölümün başında koşullu freyzerin kullanımı ile ilgili olarak yapılan açıklamalar ile freyzerin tutarlı olmasını sağlamak olarak belirtilmiştir.

Örnek =

 THY 123, Behind B738 on short final, Line up, behind.

17 – Kalkış talimatlarıyla ilgili freyzerin bulunduğu 12.3.4.11 bölümünde, “a” maddesindeki “Cleared for take-off [report airborne]” freyzi ve “b” maddesinin (Runway (number) Cleared for take-off freyzinin) başında bulunan “...when more than one runway in use (birden fazla pistin kullanıldığı zaman....)” ifadesi Dokümandan çıkarılmıştır. Yapılan değişiklik ile söz konusu bölümün şimdiki hali aşağıda gösterilmiştir:

a) Runway (number) Cleared for take-off [report airborne]

b) (Traffic information) Runway (number) Cleared for take-off [report airborne]

Örnek =



THY 123, Runway 03R, Cleared for take-off

18 – 12.3.4.13 bölümünde bulunan Meydan Trafik Paternine giriş ile ilgili freyzlerden “d” maddesindeki “Join right hand (position in circuit) (runway number) [surface] wind (direction and speed) (units) [Temperature [minus] (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [(traffic (detail)] ” freyzi ve başında bulunan “...when right hand traffic circuit in use (sağdan meydan turu kullanıldığı zaman...)” ifadesi “b” maddesi ile mükerrer olduğu için çıkarılmış; “b” maddesinde bulunan freyze ise “direction of circuit” eklenerek aşağıdaki gibi değiştirilmiştir:

b) Join [(direction of circuit)] (position in circuit) (runway number) [surface] wind (direction and speed) (units) [Temperature [minus] (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [(traffic (detail)]

Böylelikle, mevcut freyz kullanımı ile ilgili bir değişiklik olmamakla birlikte, Dokümanda aynı freyzin tekrarlanmasından kaçınılmıştır.

Örnek =



Join right hand downwind, runway 23,
wind 260 degrees 5 knots, Temperature
minus 2, QNH 1010 mbr.

19 – İniş talimatlarıyla ilgili freyzlerin bulunduğu 12.3.4.16 bölümünde, “a” maddesindeki “Cleared to land” freyzi ve “b” maddesinin (Runway (number) Cleared to land freyzinin) başında bulunan “...multiple runway operations (çoklu pist operasyonları...)” ifadesi çıkarılmıştır. Yapılan değişiklik ile söz konusu bölümün şimdiki hali aşağıda gösterilmiştir:

a) Runway (number) Cleared to land;

b) (Traffic information) Runway (number) Cleared to land;

Örnek =



THY 123, Runway 03R, Cleared to land

20 - Acil Durumlar, muhabere kaybı ve beklenmedik durumların anlatıldığı 15. Bölümünde 15.2 “Okyanus Hava Sahasında Beklenmedik Olaylarla İlgili Özel Prosedürler” başlığı altında 5 sayfalık yeni metin girilmiştir. Söz konusu metnin eklenme sebebi, dikey ayırmanın kaybolması durumunda çarpışma riskini azaltmak için okyanus üzeri özel yanlamasına ayırmaları tesis etmek ve uzak kıtasal hava sahasının kullanımı için gerekli prosedürleri içermek olarak belirtilmiştir. Stratejik yanlamasına ayırma usulleri, uygulamaya katılacak tüm ülkeler ile yapılan bir koordinasyon sonrasında bölgesel olarak uygulanacak olup, Türk hava sahasında geçerli değildir.

21 – Hava-Yer Muhabere Kaybının anlatıldığı bölüm yeni giren metin nedeniyle yeniden numaralandırılmış ve paragraf numarası 5.3 olmuştur. Söz konusu bölümde muhabere kaybı yaşanması durumunda hava aracının neleri yapması gerektiği içerisinde bulunduğu meteorolojik şartlara göre (VMC ve IMC) ayrılarak anlatılmıştır. VMC şartlarda muhabere kaybı yaşayan uçak ile ilgili olan “a” maddesinde bir değişiklik yapılmamış; IMC şartlar altında yapılması gerekenlerle ilgili olan “b” maddesi ise düzenlenerek basitleştirilmiştir. Maddenin şimdiki hali:

b) Eğer hava aracı IMC şartlarda muhabere kaybı yaşıyorsa veya şartlar pilotun uçuşunu a) maddesinde belirtilen şekilde tamamlamasının mümkün olmadığını gösteriyorsa:

1) Bölgesel hava seyrüsefer anlaşmalarınca aksi şekilde belirtilmemiş ise; hava trafiğinin kontrolünde radarın kullanılmadığı hava sahasında, en son tahsis edilen hız ve seviyeyi veya eğer yüksekse minimum uçuş yüksekliğini, mecburi bir rapor noktası üzerinde pozisyon raporu veremeyişini izleyen 20 dakika boyunca muhafaza edecek ve ondan sonra doldurulmuş uçuş planında belirtilen hız ve seviyeyi ayarlayacak,

2) Hava trafiğinin kontrolünde radarın kullanıldığı hava sahasında,

i) son tahsis edilen seviye veya minimum uçuş yüksekliğine ulaşma zamanı; veya

ii) Transponder kodu 7600’ü bağlama zamanı; veya

iii) mecburi rapor noktası üzerinde uçağın pozisyon raporu vermemesinden hangisi geç ise onu izleyen 7 dakika boyunca en son tahsis edilen hız ve seviyeyi veya eğer yüksekse minimum uçuş yüksekliğini muhafaza edecek ve ondan sonra doldurulmuş uçuş planında belirtilen hız ve seviyeyi ayarlayacak;

3) Radar vektörü almışsa veya ATC tarafından bir limit belirtilmeksizin RNAV’a dayalı olarak off set uçuşa devam ettiriliyorsa, kullanılan minimum uçuş yüksekliği de dikkate alınarak, bir sonraki rapor noktasından daha geç olmamak kaydıyla, mümkün olan en kestirme şekilde cari uçuş planında belirtilen yola yeniden dahil olunacak;

4)....(Metnin devamında bulunan 2, 3, 4 ve 5. maddeler aynen alınmış, sadece 4, 5, 6 ve 7 şeklinde yeniden numaralandırılmıştır).

Yapılan bu değişikliğin sebebi, muhabere kaybı ve uçuş sırasında beklenmedik durumlar ile ilgili global ve bölgesel uygulamaları, yeni teknolojiler ve mevcut bilgi birikiminden yararlanarak birleştirmek olarak belirtilmiştir. Prosedürün basitleştirilmesi ve uygulamaların harmonize edilmesi ile hava seyrüseferinin emniyetinin de artırılacağı belirtilmiştir.

22 – Dokümanın Annex 3’de kullanılan meteoroloji terminolojisi ile uyumlu olmasının sağlanması için, dokümanın tamamında değişiklik yapılarak “weather conditions” yerine “meteorological conditions” ifadesi kullanılmıştır.