



**DHMI KONYA HAVALİMANI
MÜDÜRLÜĞÜ**

**GENİŞ GÖVDE
(D ve E KATEGORİ)
UÇAKLARLA
DÜZENLENECEK
OPERASYONLARA
İLİŞKİN
PROSEDÜR**

Konya Havalimanına Geniş Gövde (D Ve E Kategori) Uçaklarla Düzenlenecek Operasyonlara İlişkin Prosedür

A- Konya Havalimanı Müdürlüğü

a) DHMİ Nöbetçi Şefliği Tarafından;

1- Geniş gövde (D ve E kategori) uçak operasyonları prosedüründe belirtilen ve ilgili kurum, kuruluş ve birimlerce yerine getirilmesi gereken tüm görev ve sorumluluklar için gerekli olan koordinasyon ve kontrollerin yerine getirilerek, operasyonların emniyetli bir şekilde yapılmasının sağlanması.

b) DHMİ Apron Trafik Birimi Tarafından;

- 1- Geniş gövde (D ve E kategori) uçak operasyonlarında uçakların aprona ve park yerlerine giriş ve çıkışlarında Apron Trafik Birimi tarafından mutlaka operasyonun takip edilerek gerektiğinde follow-me hizmeti verilmesi, geniş gövde trafiğinin öngörülen iniş zamanı dikkate alınarak apron trafik birimi tarafından hava trafik kontrol ünitesiyle geniş gövde trafiği ve söz konusu trafiğin aprona parklandırılması hususunda koordinasyon kurulması,
- 2- Geniş gövde (D ve E kategori) uçaklar için apron uçak park pozisyonlarının uzunluk ve genişliklerinin mevcut durumda yetersiz olmasından dolayı geniş gövde uçaklar park pozisyonunda iken arkasından herhangi bir trafiğe izin verilmemesi, diğer park pozisyonundaki uçakların ve taksiyolunu kullanacak uçakların ayırma (emniyet) mesafeleri göz önüne alınarak değerlendirilmesi,
- 3- Geniş gövde (D ve E kategori) uçakların kullanacağı park pozisyonları için daha öncesinde yatılı uçak planlanmamasına dikkat edilmesi,
- 4- Geniş gövde (D ve E kategori) uçak operasyonlarında herhangi bir olumsuzluk olmadığı müddetçe uçağın öncelikle B Taksiyolunun kullanılarak aprona alınması ve 1-2 numaralı park pozisyonlarının planlanarak kullanılması, bu durumda geniş gövde (D ve E kategori) uçakların;
 - a) Gelişinde B Taksiyolu sonunda (Apron girişinde) uçakların marshalling görevlisi yönlendirmesi ile 1 - 2 nolu park pozisyonlarına emniyetli parklandırılmasının sağlanması,
 - b) Gidişinde ise Apron sonuna (B Taksiyolu başlangıcına) kadar uçakların motor çalıştırmaması, diğer park pozisyonlarındaki uçakların emniyet ve uygunluk durumu dikkate alınarak, uçağın 1-2 numaralı park pozisyonundan çıkışı öncelikle burun kuzey olacak şekilde, bunun emniyetli ve uygun olmaması halinde ise çıkışın burun güney olacak şekilde, gerekiyorsa yer hizmet kuruluşu tarafından wing walker hizmetinin verilmesi ve uçağın push-back aracıyla itilmek suretiyle B Taksiyoluna emniyetli çıkışının sağlanması,

5. **Zorunlu hallerde** B Taksiyolu ve 1-2 numaralı park pozisyonlarının kullanılmadığı durumlarda A Taksiyolunun ve 9-10 numaralı park pozisyonlarının planlanması, ancak bu durumda geniş gövde (D ve E kategori) uçakların;

- a) Gelişinde A Taksiyolu sonunda (Apron girişinde) uçakların motor durdurması ve yer hizmet kuruluşu tarafından uçağın push-back aracıyla çekilerek 9-10 numaralı park pozisyonlarına emniyetli şekilde parklandırılması, gerekiyorsa bu esnada yer hizmet kuruluşunca wing walker hizmeti verilmesi,
- b) Gidişinde ise Apron sonuna (A Taksiyolu başlangıcına) kadar uçakların motor çalıştırmaması, yer hizmet kuruluşu tarafından uçağın push-back aracı marifetiyle burun kuzey olacak şekilde A Taksiyoluna emniyetli çıkışının sağlanması, gerekiyorsa bu esnada yer hizmet kuruluşunca wing walker hizmeti verilmesi,

c) DHMİ ARFF Şefliği Tarafından;

- 1- Geniş gövde (D ve E kategori) uçak operasyonlarında uçak tiplerine uygun kurtarma ve yangınla mücadele kategorisini karşılayacak ARFF araç, malzeme, ekipman ve personelin operasyonlar esnasında hazır ve faal bulundurulması,
- 2- Operasyon süresine göre Havalimanı Yangın Kategorisi ile ilgili NOTAM yayınlanması,

B- 3. Ana Jet Üs Komutanlığı (ATC/KULE Ünitesi) Tarafından;

- 1- Geniş gövde (D ve E kategori) uçakların piste iniş yaptıktan sonra ve kalkış için line-up pozisyonuna geçmek için pist üzerinde dönüş yaptırılmaması,
- 2- Geniş gövde (D ve E kategori) uçak operasyonlarında A ve B Taksiyolunu kesen Üs çevre yolu güvenliğinin sağlanması, uçuş emniyetinin tehlikeye girmesini önlemek üzere çevre yollarını kullanan motorlu, motorsuz araçların ve yayaların kontrolünün sağlanması,
- 3- Geniş gövde (D ve E kategori) uçakların geliş operasyonlarında ilgili uçağın inişini müteakip pilotun kullanılacak taksiyolu ve park yerine göre bilgilendirilmesi (*örneğin B Taksiyolu kullanılarak Aprona giriş yapılacaksa, Apron girişinden itibaren marshalling görevlisinin takip edilerek 1-2 nolu park yerlerine parklandırılacağı vb.*)
- 4- Operasyonun tüm süreçlerinde Apron Trafik Birimiyle iletişim halinde kalınması,

C- Havaalanları Yer Hizmeti Kuruluşu Tarafından;

- 1- Geniş gövde (D ve E kategori) uçak operasyonları için gerekli araç, gereç, teçhizat ve personel planlamasının yapılarak operasyonlar esnasında hazır ve faal bulundurulması,
- 2- Tüm geniş gövde (D ve E kategori) uçak operasyonlarında gerektiğinde wing walker hizmetinin aksatılmadan yerine getirilmesi,
- 3- Geniş gövde (D ve E kategori) uçak operasyonları esnasında A Taksiyolunun kullanıldığı operasyonlarda;
 - a) Gelişinde uçağın push-back aracıyla çekilerek 9-10 numaralı park pozisyonlarına emniyetli parklandırılmasının sağlanması,
 - b) Gidişinde uçağın push-back aracı marifetiyle A Taksiyoluna emniyetli çıkışının sağlanması,
- 4- Geniş gövde (D ve E kategori) uçak operasyonları esnasında B Taksiyolunun kullanıldığı operasyonlarda;
 - a) Gelişinde B Taksiyolu sonunda (Apron girişinde) uçakların marshalling görevlisi yönlendirmesi ile 1 - 2 nolu park pozisyonlarına emniyetli parklandırılması,
 - b) Gidişinde ise Apron sonuna (B Taksiyolu başlangıcına) kadar uçakların motor çalıştırmaması, diğer park pozisyonlarındaki uçakların emniyet ve uygunluk durumu dikkate alınarak, uçağın 1-2 numaralı park pozisyonundan çıkışı öncelikle burun kuzey tarafa, bunun emniyetli ve uygun olmaması halinde ise çıkışın burun güney tarafa yapılarak, uçağın push-back aracıyla itilmek suretiyle B Taksiyoluna emniyetli çıkışının sağlanması,
- 5- Ayrıca öngörülemeyen ve anlık gelişebilecek durumlara karşı gerekli tüm tedbir ve önlemlerin alınarak herhangi bir aksaklığa mahal verilmemesi,

D- Havayolu Şirketi Tarafından;

1. Uygunluk taleplerine verilen cevap yazılarında da bildirildiği üzere; Geniş gövde (D ve E kategori) uçakların ebatları ve sağlanması gereken emniyet mesafeleri bakımından Havalimanımız AIP'si ve SHT-HES talimatında belirtilen apron kriterlerine uymadığı için uçuş, can ve mal emniyetinin sağlanmasını teminen, geniş gövde uçak tiplerinin Havalimanımız AIP'sinde yayınlı bulunan kriterleri ihlal etmeyecek şekilde değiştirilmesi gerektiği,
2. **Zorunlu nedenlerle** geniş gövde uçak tipleri ile ilgili değişiklik sağlanamaması durumunda ise SHT-HES ve Havalimanımız AIP'sinde yayınlanmış olan kriterler ihlal edileceğinden, geniş gövde (D ve E kategori) uçak operasyonlarında tüm sorumluluğun ilgili havayolu şirketi ve pilotlarında olduğunun göz önünde bulundurulması,

3. **Zorunlu nedenlerle** Havalimanımıza düzenlenecek geniş gövde (D ve E kategori) uçak operasyonunun minimum sayıda ve Havalimanımızda en az süre konaklayacak şekilde planlama yapılması,
4. Apronda aynı anda birden fazla geniş gövde uçak olacak şekilde planlanacak operasyonlara kesinlikle izin verilemeyeceğinden, Konya Havalimanına yönelik geniş gövde (D ve E kategori) uçak operasyonu planlamalarının buna göre yapılması,
5. Pilotların bu Prosedürle ilgili bilgilendirilerek, geniş gövde (D ve E kategori) uçak operasyonlarında Havalimanı yetkilileri ve ATC talimatlarına kesinlikle riayet etmesi gerektiği ve Konya Havalimanı AIP sayfalarında yazılı bilgilerin titizlikle incelenerek operasyonların icra edilmesi gerektiği hususlarında uyarılması,
6. Yer hizmeti şirketi ile gerekli koordinasyonun kurularak operasyonel bir aksaklığa mahal verilmemesi,

**E- Akaryakıt İkmal Kuruluşu (THY OPET Havacılık Yakıtları A.Ş. vb...)
Tarafından;**

- 1- Geniş gövde (D ve E kategori) uçak operasyonları esnasında diğer uçak trafikleri dikkate alınarak stoktaki akaryakıt miktarının yeterli seviyede olmasının sağlanması,
- 2- Geniş gövde (D ve E kategori) uçak operasyonları esnasında herhangi bir gecikmeye mahal verilmemesi için araç, gereç ve personel planlamasının yapılarak, operasyonlar esnasında hazır ve faal bulundurulması,



DHMI KONYA AIRPORT AUTHORITY

**PROCEDURE
REGARDING
OPERATIONS TO BE
CONDUCTED WITH
WIDE-BODY (CATEGORY
D AND E) AIRCRAFT**

PROCEDURE FOR OPERATIONS WITH (CATEGORY D AND E) AIRCRAFT AT THE KONYA AIRPORT

A- KONYA AIRPORT AUTHORITY

a) By Duty Official of DHMI;

Ensuring that operations are carried out safely by carrying out the necessary coordination and controls for all duties and responsibilities specified (D and E category) aircraft operations procedure and to be fulfilled by the relevant institutions, organizations and units.

b) By Airside Operation Units of DHMI;

- 1- During at operations with (D and E category) aircraft, the Airside Operations Unit must follow up the operation and provide follow-me service when necessary, ensuring coordination between the Airside Operation Unit and the Air Traffic Control unit regarding the parking of traffic on the apron, taking into account the anticipated landing time of the traffic,
- 2- Since the length and width of the apron aircraft parking positions for (D and E category) aircraft are currently insufficient, no traffic should be allowed behind the (D and E category) aircraft while they are in the parking position, Evaluation of the aircraft in other parking positions and the aircraft that will use the taxiway, taking into account the clearance distances.
- 3- It should be ensured that no overnight aircraft have been planned previously for the parking positions to be used by aircraft Category D and E).
- 4- In aircraft (Category D and E) operations, unless there is any negative situation, the aircraft should primarily be directed to the apron using Taxiway B, and parking positions 1 and 2 should be planned and used.

a-In this case, upon the arrival of aircraft (Category D and E), the aircraft should be safely parked at positions 1 and 2 at the end of Taxiway B (at the apron entrance) under the guidance of the marshalling officer.

b- in this case, when aircraft (Category D and E) are departing, the aircraft should not start their engines until reaching the end of the apron (beginning of Taxiway B). The safety and suitability of other aircraft in different parking positions should be considered. When the aircraft exits from parking positions 1 or 2, the nose should initially be directed north, and if this is not safe or suitable, the exit should be made with the nose south. If necessary, the ground handling service provider should offer wing walker assistance, and the aircraft should be safely pushed back onto Taxiway B using a push-back vehicle."

- 5- **In cases of necessity** where Taxiway B and parking positions 1 and 2 cannot be used, Taxiway A and parking positions 9 and 10 should be planned.

a-In this case, when aircrafts (Category D and E) are arriving, the aircraft should shut down their engines at the end of Taxiway A (at the apron entrance), and the ground handling service provider should safely tow the aircraft with a push-back vehicle to parking positions 9 and 10.

If necessary, wing walker assistance should be provided by the ground handling service during this process.

b-In this case, aircrafts (Category D and E) are departing, the aircraft should not start their engines until reaching the end of the apron (beginning of Taxiway A). The ground handling service provider should ensure the aircraft safely exits onto Taxiway A with the nose directed north, using a push-back vehicle. If necessary, wing walker assistance should be provided by the ground handling service during this process.

c) By ARFF Units of DHMI;

1-In aircraft (Category D and E) operations, ARFF (Aircraft Rescue and Firefighting) vehicles, materials, equipment, and personnel that meet the required rescue and firefighting categories for the aircraft types must be available and operational during the operations.

2- A NOTAM (Notice to Airmen) regarding the Airport Fire Category should be issued according to the duration of the operation.

B- BY THE ATC UNIT

- 1- Aircraft (Category D and E) should not be instructed to backtrack on the runway after landing and before moving to the line-up position for takeoff.
- 2- In aircraft (Category D and E) operations, ensuring the safety of the base perimeter road that intersects Taxiways A and B, and controlling motorized and non-motorized vehicles as well as pedestrians using the perimeter roads to prevent compromising flight safety.
- 3- In the arrival operations of aircraft (Category D and E), the pilot should be informed about the taxiway to be used and the parking position after the aircraft's landing (*for example, if Taxiway B is to be used to enter the apron, the aircraft will be parked at parking positions 1-2, following the instructions of the marshalling personnel from the apron entry, etc.*).
- 4- Maintaining communication with the Airside Operation Unit throughout all stages of the operation.

C-BY THE AIRPORT GROUND SERVICE ORGANIZATION

- 1- Planning of the necessary vehicles, equipment, tools, and personnel for aircraft operations (Category D and E), ensuring that they are available and operational during the operations.
- 2- Ensuring that wing walker services are provided without disruption when required during all aircraft operations (Category D and E).
- 3- During aircraft operations (Category D and E) when the A Taxiway is used, ensuring that the aircraft is safely parked at positions 9-10 by being towed with a push-back vehicle upon arrival.
- 4- During aircraft operations (Category D and E) when the A Taxiway is used, ensuring that the aircraft safely exits onto the A Taxiway with the help of a push-back vehicle during departure.
 - a-During aircraft operations (Category D and E) when the B Taxiway is used, ensuring that upon arrival, aircraft are safely parked at positions 1-2 at the end of the B Taxiway (at the apron entrance) under the guidance of the marshalling officer.

b- During aircraft operations (Category D and E) when the B Taxiway is used, ensuring that aircraft do not start their engines until reaching the end of the apron (beginning of the B Taxiway) during departure. Considering the safety and suitability of other aircraft at parking positions, the aircraft should initially exit from positions 1-2 with the nose facing north. If this is not safe or suitable, the aircraft should exit with the nose facing south, and be safely towed onto the B Taxiway by the push-back vehicle.

5- All necessary precautions and measures should be taken against unforeseen and immediate developments to avoid any disruptions.

D- BY THE AIRLINE COMPANY

- 1- As stated in the response letters to the suitability requests; due to the dimensions of the aircraft (categories D and E) and the required safety clearance, which do not comply with the apron criteria specified in our Airport's AIP and SHT-HES instructions, in order to ensure flight, personnel, and property safety, the types of aircraft (categories D and E) must be modified in such a way that they do not violate the criteria published in our Airport's AIP.
- 2- In case changes regarding aircraft (categories D and E) types cannot be made due to mandatory reasons, since the criteria published in the SHT-HES and our Airport's AIP would be violated, it should be considered that the full responsibility for aircraft (D and E category) aircraft operations lies with the relevant airline company and pilot.
- 3- **Due to mandatory reasons**, the aircraft (D and E category) aircraft operations to be conducted at our Airport should be planned with the minimum number of flights and the shortest possible duration of stay at our Airport.
- 4- Since operations planned with multiple aircraft (D and E category) on the apron at the same time will not be allowed under any circumstances, the planning of aircraft (D and E category) aircraft operations for Konya Airport should be made accordingly.
- 5- Pilots should be informed about this procedure and must strictly adhere to the instructions of the Airport authorities and ATC during aircraft (D and E category) operations. They should also be reminded to carefully review the information written in the Konya Airport AIP pages and ensure that operations are carried out accordingly.
- 6- Necessary coordination should be established with the ground handling company to avoid any operational disruptions.

E- BY THE FUEL SUPPLY ORGANIZATION

- 1- During flight operations (Category D and E), ensuring that the fuel stock is at sufficient levels by considering other aircraft traffic.
- 2- During flight operations (Category D and E), planning of vehicles, equipment, and personnel to avoid any delays, ensuring they are available and operational during the operations.