



DHMI Genel Müdürlüğü
SSD.Bşk.lığınca çoğaltılmıştır

HAVACILIK FREYZYOLOJİSİ



Hizmette 75. Yılı

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü

ÖNSÖZ

Uluslararası sivil havacılık operasyonlarının güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesi, pilotlar ile kontrolörlerin birbirlerini doğru anlamalarına bağlıdır. Dolayısıyla radyo / telefon haberleşmesinde havacılık frezyolojisinin doğru, yerinde ve tam olarak kullanılması çok büyük önem taşımaktadır. Standart dışı frezyoloji kullanımı ise yanlış anlamalara sebep olabileceğinden, hava hadiselerinin yaşanmasına, hatta kaza / kırımlara yol açabilir.

“Havacılık Frezyolojisi El Kitabı” dökümanı radyo / telefon konuşmalarına bir standart getirilmesi; doğru, yerinde ve tam frezyoloji kullanımının sağlanması amacıyla hazırlanmıştır.

Dökümanda, hava trafiğinin kontrolünde kullanılabilecek örnek freyzler, kullanım yerleri ile ilgili kısa açıklamalar ve Türkçe anlamları bulunmaktadır. Ancak, Türkçe anlamların verilmesindeki amaç, “Türkçe freyzler” oluşturmak değil, freyzlerin doğru anlaşılmasını ve dolayısıyla da doğru kullanılmasını sağlamaktır.

Bununla birlikte, her durum için uygun frezyoloji örneklerinin detaylandırılmasının mümkün olmayacağı da unutulmamalıdır. Standart freyzlerin yeterli olmadığı durumlarda, yanlış anlamaları minimuma indirecek şekilde, mümkün olduğunca kısa ve açık konuşulmalı, herhangi bir karışıklık yada belirsizlik yaratacak sözcükler kullanılmamalıdır.

Bu el kitabı, temel ATC eğitimlerinde ve ünitelerimizde ATC hizmetinde kullanılmak üzere, ICAO ve EUROCONTROL Dökümanları ve diğer kaynaklardan derlenerek, Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı – Hava Trafik Müdürlüğü adına Merkez Hava Trafik Kontrolörü Fusun GEZER ŞİLTU tarafından hazırlanmıştır.

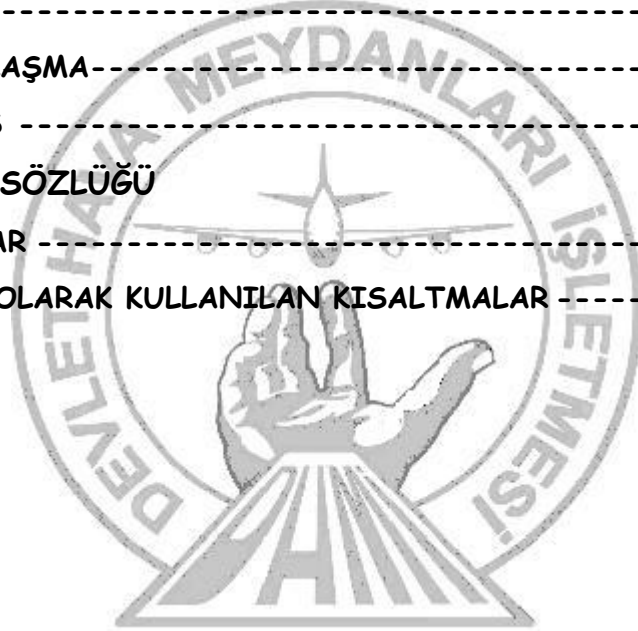
İÇİNDEKİLER

1.	OPERASYONEL USULLER	
	GİRİŞ-----	1
	1. HABERLEŞME TEKNİKLERİ -----	1
	2. HAVACILIK ALFABESİ-----	1
	3. HAVACILIK RAKAMLARI -----	2
	4. RAKAMLARIN KULLANILMASI -----	3
	5. HAVACILIK HABERLEŞMESİNDE ZAMAN-----	5
	6. STANDART KELİME VE FREYZLER -----	5
	7. HAVACILIK İSTASYONLARININ İSİMLERİ -----	7
	8. ÇAĞRI ADLARI -----	8
	9. HABERLEŞME USULLERİ -----	9
	10. HABERLEŞMENİN DEVRİ-----	10
	11. READ BACK GEREKLİLİKLERİ -----	14
	12. TEST PROSEDÜRLERİ -----	13
	13. HAVACILIK HABERLEŞMELERİYLE İLGİLİ AKSAKLIKLAR-----	14
	14. HABERLEŞMENİN KAYIT EDİLMESİ -----	14
2.	GENEL FREYZYOLOJİ	
	GİRİŞ-----	15
	1. SEVİYE TALİMATLARI -----	15
	2. POZİSYON RAPOR ETME-----	18
	3. UÇUŞ PLANLARI-----	18
	4. HAVACILIK MESAJLARI -----	19
	5. ATFM RADYO TELEFON FREYZYOLOJİSİ -----	20
3.	HAVA ARAÇLARI İÇİN MEYDAN HAVA TRAFİK KONTROL HİZMETLERİ	
	GİRİŞ-----	21
	1. KALKIŞ BİLGİLERİ VE MOTOR ÇALIŞTIRMA PROSÖDÜRLERİ-----	21
	2. YOL MÜSAADESİ -----	22
	3. PUSHBACK VE POWERBACK -----	23
	4. TAKSİ BİLGİLERİ -----	24
	5. KALKIŞ HAZIRLIKLARI -----	27
	6. KALKIŞ -----	29

7. MEYDAN TRAFİK PATERNİ	33
8. SON YAKLAŞMA VE İNİŞ	36
9. PAS GEÇME	38
10. İNİŞ SONRASI	38
11. ÖNEMLİ HAVAALANI BİLGİLERİ	39
4. YER ARAÇLARI İÇİN MEYDAN HAVA TRAFİK KONTROL HİZMETLERİ	
GİRİŞ	43
1. HAREKET TALİMATLARI	43
2. PİST KAT EDİŞLER	44
3. TOW HİZMETİ SAĞLAYAN ARAÇLAR	45
5. HELİKOPTERLER İÇİN TALİMATLAR	
GİRİŞ	47
1. HELİKOPTER TALİMATLARI	47
6. GENEL RADAR FREZYLOJİSİ	
GİRİŞ	49
1. RADAR TANIMLAMA	49
2. SSR FREYZLERİ	50
3. RADAR HİZMETİ	52
4. RADAR VEKTÖRÜ	52
5. TRAFİK BİLGİSİ VERME VE TRAFİKTEN KAÇINDIRMA	55
6. ACAS/TCAS	57
7. YAKLAŞMA KONTROL	
GİRİŞ	59
1. IFR KALKIŞLAR	59
2. VFR KALKIŞLAR	60
3. IFR GELİŞLER	61
4. VFR GELİŞLER	68
5. ÖZEL VFR UÇUŞLAR	68
6. SON YAKLAŞMAYA RADAR VEKTÖRLERİ	69
8. SAHA KONTROL	
GİRİŞ	77
1. SAHA KONTROL GENEL TALİMATLAR	77

2. POZİSYON BİLGİSİ	78
3. HIZ KONTROLÜ	78
4. SEVİYE BİLGİSİ	79
5. KONTROLLÜ HAVA SAHASINA GİRİŞ	80
6. KONTROLLÜ HAVA SAHASINDAN ÇIKIŞ	81
7. YOL KAT EDİŞ MÜSAADESİ	82
8. YOLDA BEKLEMEDEKİ UÇUŞLAR	82
9. RADAR	82
10. ATS ÜNİTELERİ ARASINDAKİ KOORDİNASYON	83
9. ACİL DURUM RTF PROSEDÜRLERİ	
GİRİŞ	87
1. ACİL DURUMUN BİLDİRİLMESİ	87
2. ACİL DURUM MESAJI	87
3. ACİL DURUM MESAJININ BAŞKA BİR HAVA ARACI TARAFINDAN İLETİLMESİ	89
4. SESSİZLİĞİN SAĞLANMASI	89
5. ACİL DURUM ALÇALMALARI	90
6. ACİL DURUM HABERLEŞMESİNİN VE RTF SESSİZLİĞİNİN İPTALİ	91
7. ALERTING - İKAZ FREYZLERİ	94
10. TEMAS KURAMAMA VE MUHABERE KAYBI	
GİRİŞ	93
1. TEMAS KURAMAMA SORUNU	93
2. RADIO FAILURE / MUHABERE KAYBI	94
11. UÇUŞ HADİSELERİ	
GİRİŞ	97
1. WAKE TURBULANCE - DÜMENSUYU TÜRBÜLANSI	97
2. WIND SHEAR - RÜZGAR KESMESİ	97
3. YAKIN GEÇME	97
4. 8.33 KHZ FREYZYOLOJİSİ	98
5. RVSM FREYZYOLOJİSİ	99
12. MEYDAN BİLGİLERİNİN İLETİLMESİ	
GİRİŞ	101

1. METEOROLOJİ BİLGİLERİ -----	101
2. SESLİ HAVA DURUM YAYINI (VOLMET) -----	101
3. PİST GÖRÜŞ MESAFESİ (RVR) -----	102
4. PİST YÜZEY DURUMU -----	102
5. OTOMATİK TERMİNAL BİLGİ SERVİSİ (ATIS) -----	103
13. ÖRNEK UÇUŞ FERYZYOLOJİLERİ	
GİRİŞ-----	105
1. MOTOR ÇALIŞTIRMA -----	105
2. MÜSAADE VERİLMESİ -----	104
3. PUSHBACK VE TAKSİ -----	106
4. KALKIŞ ÖNCESİ VE KALKIŞ -----	107
5. YOL -----	108
6. YAKLAŞMA-----	114
7. İNİŞ -----	117
14. TERİMLER SÖZLÜĞÜ	
1. TANIMLAR -----	119
2. YAYGIN OLARAK KULLANILAN KISALTMALAR -----	123





BÖLÜM 1 – OPERASYONEL USULLER

GİRİŞ

Bu bölümde radyo / telefon haberleşmesinde kullanılan teknikler, havacılık alfabesi, standart kelime ve freyler gibi genel konular yer almaktadır.

1.1. HABERLEŞME TEKNİKLERİ

1.1.1 Göndermelerin açık ve anlaşılır olması için yapılması gerekenler aşağıda özetlenmiştir;

- 1) Gönderme yapılmadan önce kullanılan frekans dinlenerek gönderilecek mesajın başka bir istasyonun(hava aracının) göndermesine karışmamasına dikkat edilmelidir.
- 2) Mikrofon ile konuşma tekniği geliştirilmeli; mikrofona çok yakın konuşma, mikrofona dudaklar ile dokunma ve eğer Head Set kullanılıyorsa mikrofonun alıcısını tutma gibi mesajların anlaşılabilirliğini azaltacak hareketlerden kaçınılmalıdır.
- 3) Normal konuşma tonu ile (bağırmeden veya kısık sestem kaçınarak), açık ve belirgin bir şekilde konuşulmalıdır.
- 4) Bir dakikada 100 kelimeyi geçmeyecek bir konuşma hızı ayarlanmalıdır. Ancak, mesajların yazılarak alınması gerektiği durumlarda daha yavaş konuşulmalı ve daha az sözcük iletilmelidir.
- 5) Konuşmalar sabit bir ses tonuyla (iniş, çıkış olmadan) yapılmalıdır.
- 6) Rakamların söylenmesinden önce ve sonra küçük bir ara verilmesi, bunların daha rahat anlaşılmasını sağlar.
- 7) Duraklamalardan kaçınılmalıdır. (“aaa, eee” gibi)
- 9) Gönderme butonuna, konuşmaya başlamadan önce basılmalı ve bitene kadar bırakılmamalıdır. (Bununla beraber, konuşmaya hazır olmadan butona basılmamalıdır.)
- 10) Kişilerin ana dillerinin İngilizce olmadığı her zaman göz önünde bulundurularak, konuşmalarda standart radyo telefon frezyolojisi kullanılmalıdır.
- 11) Kullanılan freylerin açık, kısa ve kesin olmasına dikkat edilmelidir.

Genel Hatırlatma = Her zaman mesajları bir defada göndermek hedeflenmelidir. Hızlı, kesintili, bloke edilmiş, bağırarak veya kısık sesle yapılan göndermeler, tekrar edilmek zorunda kalacağından aynı zamanda iş yükü ve emniyet riski doğurabilir.

1.1.2 Radyo / telefon haberleşmesinin en önemli ve potansiyel tehlikelerinden birisi mikrofonun takılı kalmasıdır. Bu nedenle kullanıcılar butonun / mandalın bir gönderme sonrasında eski konumunda olduğundan emin olmalı ve istenmeden açılmasını önlemek için uygun yerde bulunmasını sağlamalıdır.

1.1.3 İki çağrı arasında en az 10 sn. beklenmelidir. Bu; alıcı istasyon ilk çağrıyı cevaplamaya hazırlanırken gereksiz göndermeler yapılmasının da azaltılmasını sağlar.

1.1.4 RTF konuşmalarında aşırı saygı ve sevgi belirten ifadelerden kaçınılmalıdır.

1.2. HAVACILIK ALFABESİ

1.2.1. Radyo / telefon haberleşmesinde kullanılan alfabe ve Türkçe telaffuzları aşağıdaki tabloda bulunmaktadır:

TABLO 1

Harf	Kelime	Türkçe Telaffuzu
A	Alpha	<u>AL</u> FA
B	Bravo	<u>BRA</u> <u>VO</u>
C	Charlie	<u>ÇAR</u> Lİ
D	Delta	<u>DELL</u> TA
E	Echo	<u>E</u> KO
F	Foxtrot	<u>FOKS</u> TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO <u>TELL</u>
I	India	<u>İN</u> Dİ A
J	Julieta	<u>JUL</u> YETT
K	Kilo	<u>Kİ</u> LO
L	Lima	<u>Lİ</u> MA
M	Mike	MAYK
N	November	NO <u>VEM</u> BİR
O	Oscar	<u>OS</u> KİR
P	Papa	PA PA
Q	Quebec	KE <u>BEK</u>
R	Romeo	<u>RO</u> ME O
S	Sierra	Sİ <u>ER</u> RA
T	Tango	<u>TAN</u> GO
U	Uniform	<u>YU</u> Nİ FORM
V	Victor	<u>VİK</u> TİR
W	Whiskey	<u>VİS</u> Kİİ
X	X-ray	<u>EKS</u> REY
Y	Yankee	<u>YAN</u> Kİİ
Z	Zulu	<u>ZU</u> LU

Not : Kelimede vurgunun olacağı heceler altı çizili olarak gösterilmiştir.

1.2.2. Havacılık terminolojisinin bir parçası haline gelmiş olan bazı kısaltmalarda, havacılık alfabesi kullanılarak harflerin söylenmesi yerine, normal İngilizce alfabe harflerinin okunuşu kullanılabilir. (örn:ILS, QNH, RVR)

1.3. HAVACILIK RAKAMLARI

1.3.1. Radyo / telefon haberleşmesinde kullanılan rakamlar ve Türkçe telaffuzları aşağıdaki tabloda bulunmaktadır:

TABLO 2

Rakam veya rakamsal unsurlar	Türkçe Telaffuzu
0	ZİRO
1	VAN
2	TUU
3	TİRİİ
4	FOOVİR
5	FAYF
6	SİKS
7	SEVIN
8	EYT
9	NAYNİR
Decimal	DESİMİL
Hundred	HANDRID
Thousand	TAUZIND

1.4. RAKAMLARIN KULLANILMASI

1.4.1 Çağrı adları, uçuş seviyeleri, uçuş başları, rüzgar yönü ve hızı, transponder kodları ve altimetre değerleri gönderilirken her bir rakam ayrı ayrı gönderilecektir.

TABLO 3

Çağrı adı	Gönderme şekli
THY 246	Turkish two four six
CCA 238	Air China two three eight
Uçuş seviyeleri	Gönderme şekli
FL 100	flight level one zero zero
FL 180	flight level one eight zero
Uçuş başları	Gönderme şekli
080 Degrees	Heading zero eight zero
150 Degrees	Heading one five zero
Rüzgar yönü ve hızı	Gönderme şekli
200 degrees 18 Knots	Wind two zero zero degrees one eight knots
160 degrees 25 knots gusting 30 knots	Wind one six zero degrees two five knots gusting 30 knots
Transponder kodu	Gönderme şekli
6500	Squawk six five zero zero
2411	Squawk two four one one

Pist	Gönderme şekli
03	Runway zero three
36	Runway three six
Altimetre değerleri	Gönderme şekli
1010	QNH one zero one zero
1000	QNH one zero zero zero

1.4.2 İrtifa, bulut yüksekliği, görüş ve RVR bilgileri 100 ve 1000’li değerleri içerdikleri için bunların göndermeleri yapılırken 100 ve 1000’li değerler ile ifade edilir.

TABLO 4

İrtifa	Gönderme şekli
800	Eight hundred feet
3 400	Three thousand four hundred feet
12 000	One two thousand
Bulut yüksekliği	Gönderme şekli
2 200	Two thousand two hundred feet
4 300	Four thousand three hundred feet
Görüş	Gönderme şekli
1000	visibility one thousand meter
700	visibility seven hundred meter
Runway visual range	Gönderme şekli
600	RVR six hundred meter
1 700	RVR one thousand seven hundred meter

1.4.3 Frekanslar iletilirken son iki hanesinin (5. ve 6. hanelerinin) sıfır olması durumunda 4 haneli, diğer durumlarda ise 6 haneli olarak; tüm rakamlar tek tek söylenmelidir.

TABLO 5

VHF kanalı	Gönderme şekli
118.000	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO
118.005	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ZERO FIVE
118.010	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ONE ZERO
118.025	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO FIVE
118.050	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO FIVE ZERO
118.100	ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE

1.5. HAVACILIK HABERLEŞMESİNDE ZAMAN

1.5.1 Radyo – telefon haberleşmesinde zaman belirtilirken sadece dakikaların kullanılması yeterlidir. Ancak, herhangi bir karışıklık olacağı düşünülürse, saat ile birlikte kullanılabilir.

TABLO 6

Rakam	Gönderme şekli
08.23	Two Three veya Zero Eight Two Three
13.00	One Three Zero Zero veya One Three on the hour
20.57	Five Seven veya Two Zero Five Seven

1.5.2 Pilotlar ATC ünitesiyle veya ATC üniteleri birbirleriyle zaman teyidi (Time-check) yapabilirler. Zaman teyidi yapılırken saniye 30'un altında ise, içinde bulunan dakikaya, 30'un üstünde ise bir sonraki dakikaya yuvarlanır.

✈ TCABC request time check (TCABC zaman teyidi talep ediyoruz)	📱 TCABC time 06:11
---	--------------------

1.6. STANDART VE FREYZLER

1.6.1 Radyo telefon haberleşmesinde standart kelime ve freyzerler kullanılır.

TABLO 7

KELİME/FREYZ	ANLAMI
ACKNOWLEDGE DOĞRULAMAK	Gönderilen mesajın alındığını ve anlaşıldığını bildir, teyit et
AFFIRM MUTABİK	Evet
APPROVED ONAYLANDI	Önerilen eylemin yapılmasına müsaade edildiğini belirtir.
BREAK KESİYORUM	Mesajlar arasındaki ayırmayı belirtir.
BREAK BREAK KESİYORUM, KESİYORUM	Yoğun bir anda veya acil müdahale gerektiren durumlarda, verilen bir mesajın kesilerek, başka bir uçağa mesaj iletmek amacıyla kullanılır.
CANCEL İPTAL	Önceden gönderilen mesajın iptal edildiğini belirtir.
CHANGING TO DEĞİŞTİRİYORUM	Kullanılan frekansı değiştirmekte (bir başka frekansa göndermekte) kullanılır.
CHECK KONTROL	Bir sistem yada prosedürün kontrolünü yapmak amacıyla kullanılır.

KELİME/FREYZ	ANLAMI
CLEARED MÜSAADE ETMEK	Belirlenen koşullar altında devam edilmesine / yeni bir eyleme başlanmasına müsaade etmek amacıyla kullanılır.
CLIMB TIRMAN	Tırman ve muhafaza et.
CONFIRM ONAYLA	Bir müsaade, bilgi veya eylem bilgisinin onaylanmasının talep edilmesi.
CONTACT TEMAS ET	Muhabereyi temin et.
CORRECT DOĞRU	Doğru ya da tam.
CORRECTION DÜZELTİYORUM	Bir göndermede hata yapıldığında kullanılır. Takiben doğru olan bildirilir.
DESCENT ALÇAL	Alçal ve muhafaza et.
DISREGARD İPTAL	Dikkate almayın. İptal etmek.
GO AHEAD DEVAM ET	Mesajınızı göndermeye devam edin. Ancak, bu talimat pilotlar tarafından hava aracının hareketine devam etmesi şeklinde algılanabileceğinden veya "go around" talimatı ile karıştırılabileceğinden, özellikle kule, ground ve delivery frekanslarında kullanımından kaçınılmalı ve bunun yerine "pass your message" freyzi kullanılmalıdır.
HOW DO YOU READ? NASIL DUYUYORSUNUZ?	Göndermenin anlaşılabilirliğinin nasıl olduğunu belirlemek için kullanılır.
I SAY AGAIN TEKRAR EDİYORUM	Vurgulamak veya daha açık söylemek için kullanılır
MAINTAIN MUHAFAZA ET	Önceden belirlenen koşullarda hareketi sürdürmeye devam edin. (Ör: Maintain VFR / VFR'ı muhafaza edin.)
MONITOR İZLEYİN (dinleyin)	Frekansı dinlemek
NEGATIVE OLUMSUZ	Hayır, izin verilmedi, doğru değil, kabul edilemez
OUT*	Göndermelerin değişimi sona erdi. Cevap <u>beklenmiyor</u> .
OVER*	Gönderme sona erdi. Cevap bekleniyor.
PASS YOUR MESSAGE MESAJINIZA DEVAM EDİN	Mesajınızı iletmeye devam edin.

KELİME/FREYZ	ANLAMI
READ BACK TEKRAR EDİN	Mesajın hepsini yada belirtilen kısmını, alındığı şekilde tekrar etmek.
RECLEARED YENİDEN MÜSAADE ETMEK	Verilen son müsaadede bir değişiklik yapıldığını ve bu yeni müsaade ile bir önceki mesajın tamamının veya bir kısmının değiştirildiğini belirtir. Ancak, bu freyz verilen müsadeler ile ilgili karışıklıkların yaşanmasına neden olabileceğinden fazla kullanımından <u>kaçınılmalıdır</u> .
REPORT RAPOR ET	İstenilen bilginin rapor edilmesi.
REQUEST İSTEMEK	İstemek.Talep etmek
ROGER TAMAM/ANLAŞILDI	Son göndermenin tamamını aldım, uygulayacağım.
SAY AGAIN TEKRAR EDİN	Son göndermenin bir kısmını veya tamamını tekrar et.
SPEAK SLOWER YAVAŞ KONUŞUN	Konuşmanın yavaşlatılması.
STAND BY DİNLEMEDE KALIN	Bekleyin, sizi arayacağım. Eğer, gecikme süresi uzar ise, arayan istasyon tekrar arayabilir. <u>“Stand by” bir onay veya itiraz değildir.</u>
UNABLE MÜMKÜN DEĞİL	İsteğiniz veya müsaadenizi yerine getirmem mümkün değil. Unable, genellikle bir sebebi takiben kullanılır.
WILCO UYGULAYACAĞIM	Mesaj alındı, yerine getirilecek. “WILL COMPLY”ın kısaltılması.
WORD TWICE KELİMELERİ İKİ KERE GÖNDER	Haberleşme zorlukları mevcut, bütün kelimeleri 2 kere gönderin.

* VHF haberleşmesinde genelde kullanılmaz

1.7. HAVACILIK İSTASYONLARININ İSİMLERİ

1.7.1 Havacılık istasyonları, isimlerine veya mevkilerinin sonlarına takılan ekler suretiyle tanımlanırlar.

TABLO 8

HİZMET TİPİ	SON EKLER
AREA CONTROL CENTRE SAHA KONTROL MERKEZİ	... CONTROL (ÖRN : ANKARA CONTROL) ... KONTROL (ÖRN : ANKARA KONTROL)
RADAR	... RADAR (ÖRN : ANKARA RADAR)
APPROACH CONTROL YAKLAŞMA KONTROL	... APPROACH (ÖRN : MENDERES APPROACH) ... YAKLAŞMA (ÖRN : MENDERES YAKLAŞMA)

AERODROME CONTROL MEYDAN KONTROL	... TOWER (ÖRN : KARS TOWER) ... KULE (ÖRN : KARS KULE)
SURFACE MOVEMENT KONTROL YER KONTROL	... GROUND (ÖRN : YEŞİLKÖY GROUND) ... YER (ÖRN : YEŞİLKÖY YER)
CLEARANCE DELIVERY MÜSAADE	... DELIVERY (ÖRN : YEŞİLKÖY DELIVERY) ... MÜSADE (ÖRN : YEŞİLKÖY MÜSAADE)

1.7.2 Tatmin edici bir haberleşme temin edilip onaylandığı ve herhangi bir karışıklık yaşanmayacağına kanaat getirildiği zaman, söz konusu ek'ler kullanılmayabilir.

1.7.3 Bütün telefon konuşmalarında, aramalara cevap verenin kendini tanıtmaması gerekir. Ayrıca direk telefon hatlarından yetkili hava trafik kontrolörlerinin haricinde kimse konuşmamalıdır.

1.8 **ÇAĞRI ADLARI**

1.8.1 Bir hava aracı ile haberleşmenin tesis edildiği ilk temasta çağrı adı tam ve açık olarak kullanılacaktır.



 Erzincan Tower TC-ABC (Erzincan Kule TC-ABC)	 TC-ABC Erzincan Tower (TC-ABC Erzincan Kule)
---	---



1.8.2 Tatmin edici bir iletişim kurulduktan sonra, kule eğer herhangi bir karışıklık olmayacağına kanaat getirirse, çağrı adını kısaltabilir. (Tablo 9'daki gibi) Pilot, herhangi bir havacılık istasyonu tarafından çağrı adının kısaltılmasından sonra, kısaltılmış çağrı adını kullanabilir.

TABLO 9

TAM ÇAĞRI ADI	KISALTILMIŞ HALİ
TC ABC	T BC
N 31029	N 029
N753DA	N 3DA
Turkish 123	Turkish 123

1.8.3 Bir hava aracı uçuşu sırasında çağrı adını değiştiremez. Bununla birlikte; eğer çağrı adı başka bir hava aracının çağrı adına benziyor ve bu nedenle karışıklığa sebep oluyorsa, ATC tarafından geçici bir süre ile çağrı adının değiştirilmesi istenebilir.

 THY 123 change your call sign to THY 444, until further advised (THY 123, ikinci bir ikaza kadar, çağrı adınızı THY 444 olarak değiştirin)	 Changing call sign to THY 444, THY 123 (Çağrı adımızı THY 444 olarak değiştiriyoruz, THY 123)
---	--



 THY 444 Revert to flight plan call sign at UDROS (THY 444, UDROS'da uçuş planında belirtilen çağrı adına dönün)	 Revert to flight plan call sign at UDROS, THY 444 (UDROS'da uçuş planında belirtilen çağrı adına dönülecek THY 444)
--	---

1.8.4 Eğer uçak “heavy” kategorisinde ise, yaklaşma kontrol ünitesi ve meydan kontrol kulesi ile ilk temasta, çağrı adından hemen sonra “Heavy” olduğunu belirtmelidir.



1.9 HABERLEŞME USULLERİ


1.9.1 Tesis edilmiş bir RTF bağlantısında çağrı adı ve yer istasyonlarının sıralaması şöyle olmalıdır:

Yerden havaya: çağrı adı – mesaj ya da cevap.


 TC-ABC, descent to FL 80 (TC-ABC, Uçuş seviyesi 80'a alçalın)	 Descending to FL 80, T-BC (Uçuş seviyesi 80'a alçalıyoruz, T-BC)
--	---

Havadan yere: a) Çağrı adı – mesaj (bir isteğin / bilginin istenmesi)
b) Readback/doğrulama – Çağrı adı (Cevap bilginin tekrarı).

 TC-ABC, Request descent. (TC-ABC, Alçalma talep ediyoruz.)	 T-BC, Descent to FL 90 (T-BC, FL 90'a alçalın)
---	---

 Descending to FL 90, T-BC (FL 90'a alçalıyoruz T-BC)

1.9.2 Eğer bir bilgi veya mesaj tüm hava araçlarına verilecek ise “All Station” (tüm istasyonlara) terimi kullanılmalıdır. Bu tür genel çağrılarda, doğruluğu onaylatmak amacıyla bir çağrı yapılmamışsa, hava araçlarından herhangi bir cevap beklenmez.

 All Station Esenboğa Approach,... VOR on test (Tüm istasyonlar Esenboğa Yaklaşma,... VOR test durumunda)

1.9.3 Eğer mesajın doğru olarak alınıp alınmadığı ile ilgili bir şüphe var ise, mesajın tamamı veya bir kısmının tekrarlanması (Tablo 10'da gösterildiği şekilde) istenecektir.

TABLO 10

FREYZ	ANLAMI
Say again / Tekrar edin	Tüm mesajı tekrarlayın
Say again..... item /maddesini tekrar edin. (Örn: Altimetreyi tekrar edin.)	Belirli bir kelime / bölümü tekrar edin

Say again.....part /bölümü tekrar edin. (Örn: Hava durumu bölümünü tekrar edin.)	
Say again all before.... /'den önceki bölümün tamamını tekrar edin. (Örn:Uçuş seviyesinden önceki bölümün tamamını tekrar edin.)	Tanımlanan kısmı tekrar edin
Say again all after.... /'den sonraki bölümün tamamını tekrar edin. (Örn: TA'dan sonraki bölümün tamamını tekrar edin.)	
Say again all between ... and ... / (Belirlenen iki kelime arasında kalanları) tekrar edin	

1.9.4 Arayan istasyon tam olarak tanımlanamamış ise, arayan istasyon tanımlanıncaya kadar, çağrı adını tekrar etmesi istenmelidir.

✈ Yeşilköy ground THY 123 (Yeşilköy yer kontrol THY 123)	📞 Station calling Yeşilköy ground, say again your call sign (Aryan istasyon Yeşilköy yer kontrol, çağrı adınızı tekrar söyleyin)
---	---

1.9.5 Göndermede hata yapıldığı zaman “CORRECTION (Düzeltilme / Düzeltiyorum)” kelimesi kullanılacaktır.



✈ THY 123, KFK 45, FL 290 MUT 15, correction MUT 05 (THY 123, KFK 45, FL 290, MUT 15 Düzeltiyorum MUT 05)	📞 THY 123, Roger (THY 123, Anlaşıldı)
--	--

1.9.6 Eğer düzeltme tüm mesajın tekrar edileceği şekilde olacaksa, “CORRECTION I SAY AGAIN (Düzeltiyorum, tekrar söylüyorum)”, ibaresi mesajın ikinci kez iletilmesinden önce kullanılacaktır.


✈ THY 123, KFK 45, FL 290, MUT 15. Correction I say again KFK 35, FL 290, MUT 05 (THY 123, KFK 45, FL 290, MUT 15 Düzeltiyorum, tekrar söylüyorum KFK 35, FL 290, MUT 05)	📞 THY 123, Roger (THY 123, Anlaşıldı)
--	--

1.10. HABERLEŞMENİN DEVRİ



1.10.1 Haberleşmenin devredilmesinde aşağıdaki freyz kullanılır:

 <p>THY 123 Contact İstanbul Control 119.3 (THY 123 İstanbul Kontrol 119.3 ile temas edin)</p>	 <p>İstanbul Control 119.3, THY 123 (İstanbul Kontrol 119.3, THY 123)</p>
---	--



1.10.2 Devir noktasına gelmesine rağmen, frekans değişikliği ile ilgili bir talimat almamış olan hava araçları havacılık istasyonunu ikaz edeceklerdir. Hava araçları, normal olarak frekans değiştirmeden önce ilgili ATC ünitesinden izin almak zorundadırlar.

 <p>THY123, Request change to 119.6 (THY123, 119.6'ya geçmeyi talep ediyoruz)</p>
--

1.10.3 Hava aracının başka bir istasyonla temas etmesinden önce bulunduğu frekansta beklemesi gerekiyorsa, 'stand by' veya "frekansını muhafaza et" komutlarıyla hava araçları bilgilendirilir veya gerekli bilgilerin yayınlandığı bir başka frekansa geçerek, o frekans izlemesi talimatı verilir.



 <p>THY 123, stand by for Esenboğa Approach 119.6 (THY 123 Esenboğa Yaklaşma 119.6 için dinlemede kalın)</p>	 <p>Standing by for Esenboğa Approach 119.6, THY 123 (Esenboğa Yaklaşma 119.6 için dinlemedeyim, THY123)</p>
---	---



 <p>THY 123, Remain this frequency (THY 123, bu frekansını muhafaza edin)</p>	 <p>Remaining this frequency, THY 123 (Bu frekans muhafaza edilecek, THY123)</p>
--	---



 <p>THY 123 monitor ATIS 111.6 (THY 123 111.6 ATIS'i dinleyin)</p>	 <p>Monitoring 111.6 for ATIS THY 123 (ATIS için 111.6'yı dinliyorum, THY123)</p>
---	--

1.10.4 Hava aracına belirli bir yerde, zamanda veya verilen talimatı yerine getirmesini takiben başka bir frekansa geçmesi talimatı verilebilir.



 <p>THY 123, at time 12.20 contact Esenboğa Approach 119.6 (THY 123, saat 12.20'de Esenboğa Yaklaşma 119.6 ile temas kurun)</p>	 <p>Contact Esenboğa Approach 119.6 at time 12.20, THY 123 (Saat 12.20'de Esenboğa Yaklaşma 119.6 ile temas kurulacak, THY123)</p>
--	---

 <p>THY 123, over BEY contact Esenboğa Approach 119.6 (THY 123, BEY üzeri Esenboğa Yaklaşma 119.6 ile temas kurun)</p>	 <p>Contact Esenboğa Approach 119.6, over BEY, THY 123 (BEY üzeri Esenboğa Yaklaşma 119.6 ile temas kurulacak, THY123)</p>
---	---

 <p>THY 123, when passing FL 190 contact Esenboğa Approach 119.6 (THY 123, FL 190'ı geçişi müteakip Esenboğa Yaklaşma 119.6 ile temas kurun)</p>	 <p>Contact Esenboğa Approach 119.6, when passing FL 190, THY 123 (FL 190'ı geçişi müteakip Esenboğa Yaklaşma 119.6 ile temas kurulacak, THY123)</p>
---	---

 <p>THY 123,when ready contact Esenboğa Approach 119.6 (THY 123, hazır oluşu müteakip Esenboğa Yaklaşma 119.6 ile temas kurun)</p>	 <p>When ready contact Esenboğa Approach 119.6 THY 123 (Hazır oluşu müteakip Esenboğa Yaklaşma 119.6 ile temas kurulacak, THY123)</p>
---	--

1.10.5. Hava aracının verilen frekansta temas kuramaması ihtimali varsa, pilotun bu durum hakkında bilgilendirilmesi ve ilave talimatların verilmesi gerekmektedir.

 <p>THY 123, over GEM contact Ankara East 127.3, if no contact ...(instructions) (THY 123, GEM üzeri Ankara Doğu 127.3 ile temas kurun, temas kurulamazsa ... (ilave talimat))</p>	 <p>Contact Ankara East 119.6 over GEM, if no contact ...(instructions), THY 123 (GEM üzeri Ankara Doğu 127.3 ile temas kurulacak, eğer temas kurulamazsa ... (ilave talimat), THY123)</p>
---	---

1.10.6 Eğer radyo haberleşmesinin kesilmesi ihtimali varsa, kontrolör pilotu bilgilendirecek ve bu durum ile ilgili ilave talimat verecektir.

 <p>THY 123, if no transmissions received for 10 minutes, change frequency 119.3 (THY 123, 10 dakika boyunca gönderme alamazsanız, 119.3 frekansına geçin.)</p>	 <p>119.3, THY 123</p>
--	---



NOT: Radyo haberleşme kesintisi durumunda uçağın uygun SSR kodunu (7600) bağlaması beklenir.



1.11. READ BACK GEREKLİLİKLERİ



1.11.1 Read back gerekliliklerinin mecburi olduğu durumlar, muhtemel yanlış anlamaların yol açabileceği durumların ciddiyeti ile doğrudan ilgilidir. Read back prosedürlerinin pilot tarafından uygulanmasının mecburi olduğu durumlar aşağıda özetlenmiştir:



- ATC yol müsaadeleri,
- Pist giriş, kalkış, iniş, bekleme, pisti kat etme ve pist üzerinde geri dönüş ile ilgili müsaade ve talimatlar,
- Aktif pist, Altimetre, SSR kod, seviye talimatları, uçuş başı ve seyir sürati ile ilgili talimatlar, Frekans değişiklikleri, taksi ve yaklaşma talimatları.

1.11.2 Şartlı talimatlar da dahil olmak üzere, diğer müsaade ve talimatlar da tekrar edilecek veya anlaşıldığını / uygulanacağını belirtir şekilde teyit edilecektir.

 TC-ABC Hold position (TC-ABC pozisyonunuzu muhafaza edin)	 Holding T-BC (pozisyonumuzu muhafaza ediyoruz T-BC)
--	--

 T-BC contact ground 118.050 (T-BC yer kontrol 118.050 ile temas edin)	 Ground on 118.050, T-BC (Yer kontrol 118.050, T-BC)
--	--

 T-BC squawk 6402	 Squawk 6402 T-BC
--	--

 THY 123, after B747, passing left to right, taxi to holding point A2 RWY 23 (THY 123, soldan sağa geçen B 747'den sonra, 23 pisti A2 bekleme pozisyonuna taksiye serbestsiniz.)	 After B747 holding point A2 runway 23, THY 123 (B747 den sonra 23 pisti A2 bekleme pozisyonu, THY123)
---	--



1.11.3 Eğer read back alınamıyorsa pilotun tekrar etmesi istenmelidir. Benzer bir şekilde pilot da tamamı anlaşılmayan ifadelerin tekrarını istemelidir.

1.11.4 Bir müsaade veya bilginin read back'i yanlış ise, kontrolör "NEGATIVE" kelimesini kullanmalı ve doğru müsaade / bilgiyi iletmelidir.

 T-BC QNH 1003	 QNH 1013 T-BC
---	---

 T-BC Negative, QNH 1003	 QNH 1003, TBC
---	---

1.11.5 Pilotun bir ATC talimat / müsaadesini uygulayıp uygulayamayacağı hakkında bir şüphe varsa, kontrolör talimat / müsaadeyi takiben "if unable" ile başlayan alternatif bir talimat / müsaade verebilir. Pilot da uygulayamayacağı bir talimat yada müsaadeye karşılık, "UNABLE (mümkün değil)" kelimesini kullanarak nedenini belirtmelidir.



 THY 123 Ankara, climb to FL 290, cross İlhan at FL 250 or above (THY 123 Ankara uçuş seviyesi 290'a tırmanın, İlhan'ı uçuş seviyesi 250 veya üzerinde geçin)	 Ankara unable cross İlhan at FL 250 due weight, THY123. (Ankara İlhan'ı 250'da geçmemiz ağırlıktan dolayı mümkün değil, THY123.)
---	---


1.12 TEST PROSEDÜRLERİ


1.12.1 Göndermenin anlaşılabilirliği aşağıdaki tabloda belirtilen rakamsal değerlerle ifade edilir. Ancak göndermenin anlaşılabilirliği ile ilgili olarak verilebilecek diğer bilgiler (parazit, girişim, kesik – kesik, vb) istasyon testleri için yararlı olacaktır.

TABLO 11

ANLAŞILABİLİRLİK SEVİYESİ	ANLAMI
1	Unreadable / Anlaşılmaz
2	Readable now and than / Biraz anlaşılıyor
3	Readable but with difficulty / Güçlkle anlaşılıyor
4	Readable / Anlaşılır
5	Perfectly readable / Çok iyi anlaşılıyor

 <p>Esenboğa TWR TC-ABC Radio check on 119.1 (Esenboğa Kule TC-ABC radyo kontrol 119.1)</p>	 <p>TC-ABC Esenboğa TWR Reading you 5 (TC-ABC Esenboğa Kule 5 net duyuyorum)</p>
--	---

 <p>TC-ABC Esenboğa TWR Reading you 3 with a loud background whistle (TC-ABC Esenboğa Kule 3 şiddetle duyuyorum, fonda ıslık şeklinde bir gürültü var)</p>

 <p>Station calling Esenboğa TWR you are unreadable (Arayan istasyon Esenboğa Kule göndermeniz anlaşılmıyor.)</p>
--

1.13 HAVACILIK HABERLEŞMELERİYLE İLGİLİ AKSAKLIKLAR

1.13.1 Pilotlar, haberleşme ile ilgili aksaklıkların çözümlenmesi için uçuş esnasında veya varış meydanlarında durumu rapor edeceklerdir.

1.13.2 ATC ünitesi tarafından, Radyo Telefon Frekansı ile ilgili arızalar ve hizmet dışı kalan cihazlar hemen haberleşme teknik personeline iletilecektir.

1.14 HABERLEŞMENİN KAYIT EDİLMESİ

1.14.1 Tüm ATC ünitelerinin hava / yer ve yer /yer haberleşmeleri otomatik kayıt cihazları vasıtası ile kayıt altına alınmakta olup; konuyla ilgili "Sesli ve Görüntülü Kayıt Ortamları Yönergesi" bulunmaktadır.

BÖLÜM 2 GENEL FREZYLOJİ

GİRİŞ

Bu bölümde seviye talimatları, pozisyon raporları gibi genel freyzler ile ilgili örnekler yer almaktadır.

2.1 SEVİYE TALİMATLARI

2.1.1 Bu bölümde sadece temel seviye bilgileri detaylandırılmıştır. Daha detaylı freyzler ve kullanımları sonraki bölümlerde ele alınacaktır.

2.1.2 Tırmanma ve alçalma talimatlarında, uçuşun safhasına ve altimetre ayarlarına bağlı olarak, uçağın yere göre mesafesi “yükseklik / height, irtifa / altitude veya uçuş seviyesi / flight level” olarak verilecektir.









2.1.3 Uçuş sırasında freyzlerin yanlış anlaşılmasını önlemek amacıyla, seviye talimatları verilirken aşağıda belirtilenlere dikkat edilmesi gereklidir.



a) Bir hava aracının belirli bir yükseklik, irtifa veya uçuş seviyesine tırmanma / alçalmasıyla ilgili mesajlarda (2(iki) ile karıştırılabileceği için) “**TO**” bağlacı yükseklik, irtifa veya uçuş seviyesinden hemen önce **kullanılmamalıdır**. (Örn= Climb ~~to~~ 90) Söz konusu mesajlarda “TO” bağlacının kullanılması, sadece bağlaçtan hemen sonra “yükseklik”, “irtifa” veya “uçuş seviyesi” kelimelerinden birinin kullanılması ile mümkün olacaktır. (Örn= Climb **to** FL 90)


b) Hava aracının belirli bir yükseklik veya irtifaya tırmanma / alçalmasıyla ilgili mesajlar aynı zamanda uygun QFE veya QNH değerini de içermelidir. (Örn= Descent to altitude 6500 feet, QNH 1010)

c) Uçuş seviyesini içeren mesajlarda tüm rakamlar ayrı ayrı söylenmelidir.



2.1.3.1 Tırmanma ve alçalma talimatlarında kullanılacak frezyoloji örnekleri aşağıda bulunmaktadır.



 T-BC report your level (T-BC seviyenizi rapor edin)	 T-BC maintaning FL 80 (T-BC uçuş seviyesi 80'ı muhafaza ediyoruz)
 T-BC descent to FL 60 (TBC uçuş seviyesi 60' a alçalın)	 Descending to FL 60, T-BC (FL 60' a alçalıyoruz, T-BC)
 T-BC report your altitude (T-BC irtifanızı rapor edin)	 T-BC maintaning altitude 2500 feet, QNH 998 milibars (T-BC 2500 feet'i muhafaza ediyoruz, QNH 998 milibar)
 T-BC Descent to altitude 2000 feet, QNH 1000 (T-BC 2000 feet' e alçalın, QNH 1000)	 Descending to altitude 2000 feet, QNH 1000 (2000 feet'e alçalıyoruz, QNH 1000)


 T-BC report passing FL 80 (T-BC uçuş seviyesi 80'ı geçişi rapor edin)	 Report passing FL 80 T-BC (Uçuş seviyesi 80'ı geçiş rapor edilecek T-BC)
--	---



 T-BC passing FL 80 (T-BC Uçuş seviyesi 80'ı geçiyoruz)

 T-BC maintain altitude 2500 feet (T-BC 2500 feet'i muhafaza edin)	 Maintainig altitude 2500 feet T-BC (2500 feet'i muhafaza ediyoruz T-BC)
--	--



 T-BC climb to FL 170 (T-BC uçuş seviyesi 170' a tırmanın)	 Climbing to FL 170 T-BC (Uçuş seviyesi 170' a tırmanıyoruz T-BC)
--	---



 T-BC request descent (T-BC alçalma talep ediyoruz)	 T-BC descent to FL 70 (T-BC uçuş seviyesi 70' a alçalım)
--	--



 Descending to FL 70 TBC (Uçuş seviyesi 70'a alçalıyoruz)

 THY 123, after passing DEM descent to FL 80 (THY 123, DEM'ı geçişi mütakip uçuş seviyesi 80' a alçalım)	 After passing DEM, descent to FL 80, THY 123 (DEM' ı geçişi mütakip, uçuş seviyesi 80' a alçalacağız THY123)
--	---



2.1.3.2 Müstesna bazı durumlarda "immediately" kelimesi kullanılarak tırmanma ve alçalma oranlarının artırılması veya tırmanma / alçalmanın durdurulması istenebilir.



 THY 123 descent immediately to FL 200 due to traffic (THY 123 trafik nedeniyle acilen uçuş seviyesi 200'a alçalım)	 Descending immediately to FL 200, THY 123 (Uçuş seviyesi 200' a acele alçalıyoruz, THY 123)
---	--



 THY 123 stop descent at FL 210 (THY 123 uçuş seviyesi 210'da alçalışı durdurun)	 Stop descent at FL 210, THY 123 (Uçuş seviyesi 210'da alçalışı durduracağız THY123)
--	--

 <p>THY 123 continue descent to FL 180 (THY 123 uçuş seviyesi 180'a alçalıŖa devam edin)</p>	 <p>Continue descent to FL 180, THY 123 (Uçuş seviyesi 180'a alçalıŖa devam ediyoruz THY123)</p>
---	---

2.1.3.3 Ayrıca, tırmanma veya alçalmanın belirli bir bölümü veya geneli için özel talimatlar da verilebilir.



 <p>THY 123 climb to FL 280, expedite until passing FL 180 (THY 123 uçuş seviyesi 280'a tırmanın, FL 180'ı geçene kadar acele edin)</p>	 <p>Climbing to FL 280, expedite until passing FL180, THY 123 (Uçuş seviyesi 280' a tırmanıyoruz, FL 180'ı geçene kadar acele edeceğiz, THY123)</p>
--	--


 <p>THY 123 climb at 2000 feet per minute or greater (or less). (THY 123 dakikada 2000 feet veya daha fazla (veya daha az) tırmanın)</p>	 <p>Climbing at 2000 feet per minute or greater (or less), THY 123 (Dakikada 2000 feet veya daha fazla (veya daha az) tırmanılacak, THY123)</p>
---	--

 <p>THY 123 climb to reach FL 280 at KFK (THY 123 KFK'da uçuş seviyesi 280 alınacak Ŗekilde tırmanın)</p>	 <p>Climbing to reach FL 280 at KFK, THY 123 (KFK'da uçuş seviyesi 280 alınacak Ŗekilde tırmanılacak, THY123)</p>
---	---



2.1.3.4 Pilotların ATC talimatlarını alır almaz uygulamaları beklenir. Bununla birlikte, bir tırmanma veya alçalma zamanı pilota bırakıldığı zaman, "when ready" (hazır oluŖta) sözcüğü kullanılmalıdır. Bu durumda pilot normal olarak tırmanıŖa baŖladıđında terk ettiği seviyeyi rapor edecektir.

Hatırlatma:Yoğun kontrol ve koordinasyon gereken hallerde, bu inisiyatifin ATC tarafından elde tutulmasında fayda vardır.

 <p>THY 123, when ready, climb to FL 280 (THY 123 hazır oluŖta 280'a tırmanın.)</p>	 <p>When ready, climb to FL 280 THY 123 (Hazır oluŖta uçuş seviyesi 280'a tırmanacağız, THY123)</p>
--	--

 <p>THY 123 leaving FL 200, climbing FL 280 (THY 123 uçuş seviyesi 200'ı terk ediyor, FL 280' a tırmanıyor.)</p>

2.1.3.5 Eğer tırmanma / alçalma kendi sorumluluk sahamızda mümkün olamayacak ise, pilot bu konuda bilgilendirilecektir.

<p> THY 123 request FL 320 (THY 123 uçuş seviyesi 320 talep ediyoruz)</p>	<p> THY 123 request level change from Ankara ACC (at HANKO) or (at time 10.25) (THY 123 seviye deęişiklięini Ankara ACC'den (Hanko'da) veya (saat 10.25'de) talep edin)</p>
--	--



2.2 POZİSYON RAPOR ETME



2.2.1 Pozisyon rapor etme aşağıdaki unsurları içermelidir.



- Çağrı adı
- Pozisyon
- Zaman
- Seviye
- Sonraki pozisyon ve ETA

<p> THY 123, DEM 47, FL 290, FHR 07</p>	<p> THY 123</p>
--	--

2.2.2 Uçuřla ilgili bilgilerin radar vb. kaynaklardan alınması durumunda hava araçları zorunlu pozisyon raporu vermekten muaf tutulabilir.



<p> THY 123 next report at DEM (THY 123 bir sonraki rapor noktası DEM)</p>	<p> WILCO THY 123 (Uygulayacağım THY 123)</p>
---	--

<p> THY 123 omit position reports until DEM (THY 123 DEM'e kadar pozisyon raporu vermeyin)</p>	<p> WILCO THY 123 (Uygulayacağım THY 123)</p>
---	--

<p> THY 123 resume position reporting (THY 123 yeniden pozisyon raporu vermeye başlayın)</p>	<p> WILCO THY 123 (Uygulayacağım THY 123)</p>
---	--

2.3 UÇUŞ PLANLARI

2.3.1 Bir pilot uçuş esnasında uçuş planı sunabilir.



<p>TWR, TC-ABC I wish to file an airborne flight plan (..... TWR, TC-ABC uçuş planı doldurmak istiyorum)</p>	<p> TC-ABCTWR, pass your message (TC-ABC.....TWR mesajınıza devam edin.)</p>
---	---

2.3.2 Bir uçuş planının formatı şöyle olmalıdır.



- Çağrı adı ve tipi
- Pozisyon ve uçuş başı
- Uçuş seviyesi ve uçuş koşulları
- Kalkış Havaalanı
- Rapor noktalarına olan muhtemel zamanı
- Rotası ve niyet edilen ilk iniş noktası
- Gerçek hava sürati
- Hava yolu yada tavsiye edilen yol

Hatırlatma = Havada uçuş planı talebi ile alınan bilgiler, havacılık üniteleri arasında gerekli dağıtımın yapılabilmesi amacıyla AIS / FIC ünitelerine mutlaka iletilmelidir.

2.3.3 Uçuş sırasında pilot IFR uçuş planını iptal edebilir.

 Control T-BC Cancel my IFR Flight Plan (..... Kontrol T-BC uçuş planını iptal ediyorum)	 T-BC Roger IFR Flight Plan cancelled at time 47 (T-BC anlaşıldı, IFR uçuş planınız saat 47 itibariyle iptal edildi.)
---	---



2.3.4 Pilot IFR uçuş planını iptal etmek istediğinde, eğer şartlar IMC ise ATC Üniteleri pilota bu meteorolojik şartları bildirecektir.

 T-BC IMC repertod in the vicinity of (T-BC civarında IMC rapor edildi.)	 Roger remaing IFR T-BC (Anlaşıldı, IFR'ı muhafaza ediyorum, T-BC.)
--	---

2.4 HAVACILIK MESAJLARI:

2.4.1 ATC ile ilk temasta “mesajınıza devam edin / Pass your message” freyzine karşılık aşağıdaki bilgiler verilmelidir.

- Çağrı adı ve tipi
- Kalkış noktası ve pozisyon bilgileri
- Uçuş başı
- Seviye
- Sonraki rapor noktası / dönüş noktası / varış meydanı
- İstediği hizmet türü veya talebi

 Approach TC-ABC (..... Yaklaşma TC-ABC.)	 TC-ABC APP, Pass Your Message (TC-ABC APP, mesajınıza devam edin.)
--	---

✈ TC-ABC, T 67, from 15 NM South-east of DEM, Heading 295, Altitude 2500 feet 10.08, request.....

(TC-ABC, T 67, kalkış meydanı DEM nin 15 NM güney doğusundaız, uçuş başı 295, irtifa 2500 feet, tahminisi 10.08)..... talep ediyoruz

2.5 ATFM RADYO TELEFON FREZYOLOJİSİ

ATFM (Hava Trafik Akış Yöneti) / SLOT uygulamaları ile ilgili olarak kullanılabilcek radyo telefon frezyolojisi aşağıdaki tabloda özetlenmiştir.

TABLO 12

FREZYOLOJİ	KULLANILACAK DURUMLAR
Slot time (.....) / slot zamanı	Hesaplanmış kalkış zamanı (CTOT - calculated take off time) (pilota ilk temasta verilmelidir.)
Revised slot time (.....) / düzeltilmiş slot zamanı	Hesaplanmış kalkış zamanının slot düzeltme mesajı (SRM - slot revision message) ile değişmesi durumunda verilir.
Slot cancelled, report ready / Slot iptal edildi, hazır olunca ikaz edin	Hesaplanmış kalkış zamanının iptal edilmesi slot iptal mesajı (SLC - slot cancellation message)
Flight suspended until further notice due (reason) / Uçuş ikinci bir ikaza kadar ertelendi (sebebi)	Uçuş erteleme mesajı (FLS - flight suspension message)
Suspension cancelled, report ready / Erteleme iptal edildi, hazır oluşu ikaz edin	Ertelemenin iptal mesajı (DES - de-suspension message)
Unable to approve start up clearance due slot expired, request new slot / slot zamanının geçmesinden dolayı motor çalıştırma müsaadesinin onaylanması mümkün değil, yeni slot zamanı talep edin	Verilen hesaplanmış kalkış zamanının (CTOT) uygulanması için çok geç kalındığında motor çalıştırma talebi reddedilir.
Unable to approve start up clearance due slot (time) request start up time / slot (zamanı)'dan dolayı motor çalıştırma müsaadesinin onaylanması mümkün değil, yeni motor çalıştırma zamanı talep edin	Verilen hesaplanmış kalkış zamanının (CTOT) uygulanması için çok erken olduğu durumlarda motor çalıştırma talebi reddedilir.

BÖLÜM 3 HAVA ARAÇLARI İÇİN MEYDAN HAVA TRAFİK KONTROL HİZMETLERİ

GİRİŞ

Doğru zamanda kullanılan kısa ve kesin frezyoloji, meydan ve meydan civarında hızlı, emniyetli ve düzgün trafik akışının sağlanması açısından büyük önem taşır. Sadece bilgi ve talimatları ileterek değil; pilotlara özellikle düşük görüş şartlarında meydan civarındaki trafikler ile ilgili bilgiler vererek de yardımcı olunmalıdır.

Emniyet açısından bir gerekeç olmadıkça, kokpitteki iş yükünün en yüksek olduğu zamanlar olan yaklaşmanın en son safhasında ve kalkış sırasında mümkün olduğunca mesajlar / talimatlar verilmemelidir.

3.1 KALKIŞ BİLGİLERİ VE MOTOR ÇALIŞTIRMA PROSEDÜRLERİ:

3.1.1 Pilotlar kalkış hazırlığı yaparken, kontrolörlerden zamanın teyidini veya doğru zamanı isteyebilirler.

<p>✈ ground THY 123, request time check (..... Yer kontrol THY 123, zaman teyidi)</p>	<p>📡 THY 123Ground, Time 09.33 (THY 123Ground, Saat 09.33)</p>
--	--

3.1.2 ATIS'in olmadığı meydanlarda, pilotlara motor çalıştırmadan önce meydanın o anki bilgilerin verilmesi gerekir.

<p>✈ ground THY 123 request departure information (..... Yer kontrol THY 123 kalkış bilgileri talep ediyoruz.)</p>	<p>📡 THY 123Ground, Departure RWY 06, Wind 070 degrees 4 knots, QNH 1008, temperature -2, dewpoint -3 RVR 550 meters (THY 123 Yer kontrol kalkış pisti 06, rüzgar 070 dereceden 4 knot, QNH 1008, sıcaklık -2, ışıba -3, RVR 550 metre)</p>
---	---

<p>✈ Runway 06, QNH 1008, Will call for Start up THY 123 (Pist 06,QNH 1008, Motor çalıştırma için arayacağım THY123)</p>
--

3.1.3 ATIS'den bilgi alınması durumu ise (tanıtması ile birlikte) pilotlar tarafından kuleye iletilmelidir.

<p>✈ Ground THY 123, Stand 24, Information Charlie, QNH 1022 Request Start Up (..... Yer kontrol, THY 123, park yeri 24, Charlie bilgisi alındı, QNH 1022, motor çalıştırma müsaadesi)</p>	<p>📡 THY 123 Ground, Expect start up at 45 (THY123 Yer Kontrol, Motor Çalıştırma zamanı 45 olacak)</p>
---	---

3.1.4 Motor çalıştırma, hava araçlarının yerde muhtemel gecikmelere bağlı fazla yakıt tüketimini engellemek için ATC planlamasına göre verilmelidir. Normal olarak motor çalıştırma verilemeyen durumlarda ise hava araçlarına muhtemel motor çalıştırma zamanı verilir.

<p>..... Ground, THY 123, Information Charlie, QNH 1022, Request Start Up (..... Yer Kontrol, THY 123, Charlie bilgisi alındı, QNH 1022, motor çalıştırma müsaadesi)</p>	<p>THY 123 Ground, Start up approved QNH 1023 (THY 123 Yer Kontrol, motor çalıştırma onaylandı. QNH 1023)</p>
--	--

veya,

<p>THY 123 Ground, Start up at time 35, QNH 1023 (THY 123 Yer Kontrol, muhtemel motor çalıştırma zamanı 35, QNH 1023)</p>

veya,

<p>THY 123Ground, Expect start up at time 59, QNH 1023 (THY 123 Yer Kontrol, muhtemel kalkış 59 olacak, QNH 1023)</p>

veya,

<p>THY 123Ground, Expect departure time 59, start up at own discretion, QNH 1023 (THY 123 Yer Kontrol, muhtemel kalkış 59, motor çalıştırma kendi sorumluluğunuzda serbest, QNH 1023)</p>

3.2 YOL MÜSAADESİ


3.2.1 Müsaadeler ICAO PANS-ATM Dökümanına (Doc 4444) uygun yol bilgilerini, seviyeleri ve standart aletli kalkış prosedürlerini kapsayacak şekilde verilmelidir.


3.2.2 Pilotların müsaadeleri yazdığı düşünerek kontrolörler müsaadeleri yavaş ve açık bir biçimde okumalıdır. Böylece gereksiz tekrarlardan kaçınılmış olur.


3.2.3 Yol müsaadesi, mümkünse, hava aracının motor çalıştırmadan hemen sonra; pilotların taksi, piste giriş veya kalkış manevralarına başlamalarından önce ve hava aracının tam çağrı adı ile birlikte verilmelidir. Ancak ayrı bir delivery frekansı bulunması ya da pilot tarafından talep edilmesi durumunda, ATC otoritesi tarafından da uygun görülüyorsa, motor çalıştırmadan önce de uçağa yol müsaadesi okunabilir.


3.2.4 ATC otoritesi tarafından aksi bildirilmedikçe, pilotlar ATC yol müsaadesinin tamamını tekrar edecektir. Read back'ler her zaman uçağın tam adını içermelidir.


<p>THY 123 clear to via at FL After departure execute SID SQUAWK (THY 123 yolu ile uçuş seviyesinde' ya serbestsiniz. Kalkıştan sonra SID (uygulanacak), SQUAWK)</p>

 Cleared to via at FL , SID, squawk 5501, THY 123.
(..... Hava Limanına yoluyla uçuş seviyesinde serbest, squawk 5501, THY 123)


 THY 123, correct
(THY 123 mutabıkız)


 TC-ABC clear to..... VFR, squawk 6522.
(TC-ABC görerek şartlarda 'a serbestsiniz, squawk 6522)

 Cleared to VFR, squawk 6522 TC-ABC.
(Görerek şartlarda 'a serbest, squawk 6522 TC-ABC)

 T-BC correct.
(T-BC mutabıkız)

 *TC ABC after departure clear to CTR/TMA boundary via route Echo. QNH 1008 squawk 6522.
(TC ABC kalkışı mütakip Echo yoluyla CTR/TMA sınırına serbestsiniz. QNH 1008, squawk 6522)

 *After departure cleared to CTR/TMA boundary via route Echo. QNH 1008, squawk 6522 TC ABC.
(Kalkışı mütakip Echo yoluyla CTR/TMA sınırına serbest. QNH 1008, squawk 6522 TC ABC)

 *TBC correct.
(TBC mutabıkız)

(* VFR rotaların olduğu TMA lerde kullanılır)

3.3 **PUSH BACK VE POWERBACK**

3.3.1 Bir çok hava alanında, fazla sayıda uçağın güvenli bir şekilde park yapabilmesi amacıyla, uçaklar burnu terminale dönük ve dik olarak park ettirilir. Uçaklar, bu durumda taksiye başlamadan önce push back yapmak zorundadır. Bazı uçaklar burunları terminale dönük olduğu halde kendi kabiliyetleri ile buldukları pozisyondan geri çıkabilme kabiliyetine sahiptirler. Bu prosedür Power back olarak bilinir. Push back ve power back talepleri ATC'nin mahalli prosedürlerine göre karşılanır.

<p>✈️ THY 123, Stand 27, request push back / powerback (THY 123 park yeri 27 pushback / powerback müsaadesi)</p>	<p>🛫 THY 123 pushback / powerback approved (THY 123 pushback / powerback onaylandı)</p>
--	---

3.3.2 Uçağın herhangi bir sebeple hemen pushback / powerback yapması istenmiyorsa, bu pilota bildirilmelidir.

<p>🛫 THY 123 negative, Expect one minute delay, due B 747 taxiing behind (THY 123 negative arkanızda taksi yapan B 747'den dolayı muhtemel 1 dk. gecikmeniz olacak)</p>

3.3.3 Uçağın pushback / powerback yapması ile ilgili bir sınırlama yoksa, pushback / powerback manevraları pilot insiyatifine bırakılabilir.

<p>🛫 THY 123 pushback at own discretion (THY 123 pushback kendi sorumluluğunuzda serbest)</p>

3.4 TAKSİ BİLGİLERİ

3.4.1 Taksi talimatları, her zaman hava araçlarının durmak zorunda olacağı bir müsaade limiti içermelidir. Kalkacak hava aracı için müsaade limiti genelde kullanılan pistin bekleme pozisyonudur. Fakat bu durum, meydana gelen trafiklerin öncelik durumlarına bağlı olarak değişebilir.

<p>✈️ Tower THY 123 Heavy, Request taxi, Information Bravo (THY 123 Heavy, taksi müsaadesi, Information Bravo alındı.)</p>	<p>🛫 THY 123 H, taxi to holding point Runway 36 R, QNH 1021 (THY 123 H, 36 sağ pisti bekleme noktasına taksi serbest, QNH 1021.)</p>
--	--

<p>✈️ Holding point RWY 36 R, QNH 1021, THY 123 H (36 sağ pisti bekleme noktası, QNH 1021, THY123 H)</p>
--

Veya

<p>✈️ Tower TC-ABC, at the south hangars, request taxi (..... Kule TC-ABC, güney tarafındaki hangarlarda, taksi müsaadesi)</p>	<p>🛫 T-BC taxi via taxiway Charlie to holding point Runway 18 L, time 23, QNH 967 (hold short of Runway 18L) (T-BC Charlie taksi yolu ile 18 sol pisti bekleme noktasına taksi serbest, saat 23, QNH 967 (18 sol pistine girmeden bekleyin))</p>
---	--

✈ Taxi to holding point, Runway 18 L,
Via taxiway Charlie, QNH 967 T-BC

(Charlie taksiyolu ile 18 sol pisti bekleme noktasına taksi serbest QNH 967 T-BC)

3.4.2 Eğer ATIS bilgisinin alındığı motor çalıştırma sırasında teyit edilmemiş ise (ya da pilot VFR bir uçuş gerçekleştirmek üzere kendi inisiyatifinde motor çalıştırmış ise), meydan meteoroloji bilgileri taksi talimatı sırasında da verilebilir. Pilotlar tarafından ATIS bilgisinin alındığı bildirilirken QNH değerinin karşılıklı kontrolüne de dikkat edilmelidir.

✈ Tower TC-ABC, at the south hangars, request taxi
(..... Kule TC-ABC, güney tarafındaki hangarlarda, taksi müsaadesi)

TC-ABC Runway 06, wind 080 degrees 10 knots, QNH 967, visibility 8 km., time 04, taxi to holding point Runway 06 via taxiway Alpha

(TC-ABC pist 06, rüzgar 080 dereceden 10 knot, QNH 967, görüş 8 km., saat 04, Alpha taksi yolu ile 06 pisti bekleme noktasına taksi serbest)

✈ Taxi to holding point Runway 06, Via taxiway Alpha, wind 080 degrees 10 knots QNH 967, visibility 8km., T-BC

(Alpha taksiyolu ile 06 pisti bekleme noktasına taksi serbest, rüzgar 080 dereceden 10 knot, QNH 967, görüş 8 km., T-BC)

3.4.3 Eğer pilot tarafından talep edilirse, detaylı taksi bilgisi verilmelidir.

✈ Tower TC-ABC, request detailed taxi instructions
(..... Kule TC-ABC, detaylı taksi müsaadesi)

T-BC, turn first left, then
(T-BC ilk soldan dönün, devamında)

3.4.4 Hava aracının taksi yaparken, aktif olarak kullanılan pisti kat etmesi gerektiği durumlarda kullanılabilecek freyz örnekleri aşağıda bir senaryo dahilinde verilmiştir. (TC-ABC çağrı adlı hava aracı bulunduğu batı apronundan hangara giderken 36 sağ pistini kat etmektedir.)

✈ Tower TC-ABC, at west apron, request taxi to hangar
(..... Kule TB-ABC, batı apronunda, hangara taksi müsaadesi.)

T-BC, taxi to holding point RWY 36 R, Via taxiway Charlie

(T-BC 36 sağ pisti bekleme noktasına Charlie taksi yolu ile taksi serbest)

✈ Taxi to holding point RWY 36 R, Via Charlie, T-BC

(36 sağ pisti bekleme noktasına Charlie ile taksi serbest, T-BC)

<p>✈ T-BC, approaching holding point RWY 36 R, request cross (T-BC 36 sağ pisti bekleme noktasına yaklaşıyorum, katediş müsaadesi)</p>	<p>🗼 T-BC hold short runway 36 R. I will call you for cross. (T-BC 36 sağ pisti bekleme noktasında bekleyin. Kat ediş için arayacağım)</p>
--	--

<p>✈ T-BC, Holding short (T-BC, Pozisyonumuzu muhafaza ediyoruz)</p>

<p>🗼 T-BC cross RWY 36 R at the threshold, report vacated, continue taxi to hangar area (T-BC 36 sağ pistini eşikten katedin, pisti terk edışı rapor edin, hangar bölümüne taksiye devam edin)</p>	<p>✈ Crossing, wilco, T-BC (Kat ediyorum, uygulayacağım, T-BC)</p>
--	--

<p>✈ T-BC RWY Vacated (T-BC pist terk edildi.)</p>	<p>🗼 T-BC, roger</p>
--	----------------------

NOT: Pist terk ediş raporu uçağın kat edışı kule tarafından gözle takip edilebiliyorsa istenmeyebilir.

3.4.5 Hava aracının taksi yaparken, aktif olarak kullanılan piste girerek, pist üzerinde dönmesi gerektiği durumlarda kullanılacak freyz örnekleri aşağıda bir senaryo dahilinde verilmiştir. (TC-ABC çağrı adlı hava aracı bulunduğu batı apronundan 18 pisti için taksi yapmak yerine 36 pistine girip, pist üzerinde geri dönüş yapmak istemektedir.)



<p>✈ Tower, TC-ABC, at west apron, request taxi (..... Kule TC-ABC, batı apronunda, taksi müsaadesi)</p>	<p>🗼 T-BC taxi to holding point 18 via taxiway Alpha, QNH 1008 (T-BC 18 pisti bekleme pozisyonuna Alpha taksi yoluyla taksi serbest, QNH 1008)</p>
--	---


<p>✈ QNH 1008, Request taxiway Bravo and backtrack T-BC (QNH 1008, Bravo taksiyolu ve backtrack talep ediyoruz T-BC.)</p>	<p>🗼 T-BC, Approved. Taxi via Bravo to holding point RWY 36 (T-BC, anlaşıldı. 36 pisti bekleme noktasına bravo taksiyolu ile taksi serbest.)</p>
---	--

<p>✈ Taxi to holding point RWY 36, via taxiway Bravo (36 pisti bekleme noktasına Bravo taksiyolu ile taksi serbest.)</p>
--



<p>✈ T-BC, holding point RWY 36, (T-BC 36 pisti bekleme noktasındayım)</p>	<p>🗼 T-BC backtrack RWY 36. (T-BC backtrack RWY 36)</p>
--	---

3.4.6 Eğer uçağın manevralarını hızlandırması gerekiyorsa, bu bilgi pilota iletilmelidir.


 THY 123, request cross Runway 36R (THY 123 36 sağ pistini katetmek istiyoruz.)	 THY 123, expedite taxi, Traffic on final RWY 24, report RWY 24 vacated (THY 123, taksiyi hızlandırın, 24 pisti son yaklaşımda trafik var, pisti terk edişi rapor edin)
---	---

 Expediting, wilco THY123 (Hızlandırıyorum, uygulayacağım, THY 123)



3.4.7 Uçağın taksi manevraları sırasında başka bir uçağa yol vermesi gerekiyorsa aşağıdaki freyz kullanılacaktır:

 THY 123, Give way to B 737 passing left to right (THY 123, soldan sağa geçen B 737'ye yol verin)	 Giving way to B 737, THY 123 (B 737'yol veriyorum, THY 123)
---	--

veya

 Traffic insight, THY123 (Trafik takip ediliyor THY 123)
--

3.4.8 İnişten sonra hava aracı pist üzerinden geri dönüş isteyebilir.

 Tower, TC-ABC, request backtrack Runway 18R (..... Kule, TC-ABC ,18 sağ pisti için backtrack talep ediyoruz.)	 T-BC, backtrack approved (T-BC 18 sağ pisti için backtrack serbest)
--	--



3.4.9 Taksi manevraları ile ilgili olarak kullanılabilecek ilave talimatlar aşağıda sıralanmıştır:

- Taxi straight ahead / (Direk taksiye devam edin)
- Taxi with caution / (Taksi yaparken müteyakkız olun)
- Caution taxi slower (reason) / (Dikkat yavaş taksi yapın (sebebi))



3.5 KALKIŞ HAZIRLIKLARI



3.5.1 Kalkış öncesi manevralarında kullanılacak olan talimatların kalkış (take - off) müsaadesi şeklinde algılanmaması için kalkış öncesi talimatlarında "TAKE OFF" yerine "DEPARTURE" ifadesi kullanılmaktadır. Böylece yanlış anlamalar ve çok ciddi hadiselerin yaşanması önlenilecektir.


3.5.2 Yoğun hava alanlarında kule ve ground birbirinden ayrılmıştır. Bu durumda, genellikle hava araçları bekleme pozisyonuna yaklaştıklarında kule frekansına devredilirler.

 THY 123, Contact Tower 119.3 (THY 123 Kule 119.3 ile temas edin)	 TWR 119.3, THY 123
---	--

3.5.3 Bir çok hava aracı kalkıştan hemen önce motor kontrollerini yapar ve bekleme pozisyonuna geldiklerinde kalkış için hazır olurlar. Ancak hava aracının kalkış için hazır olmama ihtimaline karşılık, hazır oluşu ikaz etmeleri istenebilir.

 T-BC, report when ready for departure (TBC kalkış için hazır oluşu ikaz edin)	 Wilco, T-BC
--	---



 T-BC, ready for departure (TBC kalkış için hazır)	 T-BC Line Up (T-BC piste girin)
--	--

 Lining Up T-BC (Piste giriyoruz T-BC)
--



3.5.4 Hızlı hareket etme gerekliliğinin olduğu durumlarda, pilota acil kalkış yapıp yapamayacağı sorulabilir veya kalkış için koşullar oluşmadan bir hava aracından piste girerek (line- up) beklemesi istenebilir.

 T-BC, Are you ready for immediate departure? (T-BC acele kalkış yapabiliyor musunuz)	 Ready for immediate departure, T-BC (Acele kalkış için hazırız T-BC)
---	---

veya

 T-BC line up, be ready for immediate departure (T-BC piste girin, acele kalkış için hazır olun)	 Lining up T-BC (Piste giriyoruz T-BC)
--	--

veya

 THY 123 Line - up and wait. Vehicle crossing end of RWY (THY 123, piste girip bekleyin. Pist sonundan geçen araç var.)	 Lining up and wait THY 123 (Piste girip bekliyoruz THY 123)
--	--



3.5.5 Trafiği hızlandırmak amacıyla, kalkış yapacak uçağa, inen bir uçağın arkasından piste girmesi talimatı da verilebilir. Ancak bu durumda ilgili hava aracının ve diğer araçların kontrolör ve pilot tarafından görülmeleri gerekmektedir. Belirli bir koşulun yerine getirilmesinden / gelmesinden sonra ilgili talimatın uygulanmasının gerektiğini bildiren bu freyzlere “**koşullu freyzer**” denir. Koşullu freyzer bir hareket ile ilgilidir ve aşağıdaki sırayı takip etmelidir:


A - Çağrı adı

B - Koşul


C - Talimat

D - Koşulun kısa tekrarı

 <p>THY 123, behind DC 9 on short final, line-up behind (THY 123 son yaklaşmadaki DC 9'u takiben piste girin)</p>	 <p>Behind DC 9 on short final, line up behind THY 123 (Son yaklaşmadaki DC 9'u takiben piste girilecek, THY 123)</p>
--	---

 <p>THY 123, that is correct (THY 123, doğru)</p>
--

veya

 <p>THY 123, negative, I say again, behind DC 9 on short final, line-up behind (THY 123 son yaklaşmadaki DC 9'u takiben piste girin)</p>

3.6 KALKIŞ

3.6.1 Acil durumlar haricinde uçağa kalkış ve son yaklaşma sırasında talimat / müsaade verilirken dikkatli olunmalı ve kokpit iş yükü de dikkate alınmalıdır.

3.6.1.1 Sadece hava aracına kalkış talimatı verileceği zaman '**TAKE-OFF**', diğer tüm talimat / müsaadelerde ise, yanlış anlaşılması ve kalkış müsaadesi ile karıştırılmasının önlenmesi için '**DEPARTURE**' kullanılacaktır.

3.6.1.2 Kalkış için kullanılacak olan standart frez aşağıdaki gibi olmalıdır.



 <p>T-BC, RWY 36 Cleared for take off (T-BC 36 pistinden kalkış serbest)</p>	 <p>Cleared for take- off, RWY36, T-BC (36 pistinden kalkış serbest T-BC)</p>
---	--

NOT: Yer rüzgarında belirgin bir değişiklik var ise bu da söylenmelidir.



3.6.2 Trafikten dolayı , kontrolör uçağın hiçbir bekleme / gecikme yapmaksızın kalkmasını isteyebilir. Pilot "CLEARED FOR IMMEDIATE TAKE – OFF / Acele kalkış serbest" talimatını aldığı zaman ;


A - Bekleme pozisyonunda ise; Piste giriş için acele bir şekilde taksi yapacak ve uçağı hiç durdurmadan kalkışa başlayacak,



B - Eğer piste girmiş ise; kalkışını hiç geciktirmeden yapacaktır.

 <p>THY 123, cleared for immediate take off (THY 123, acele kalkış serbest)</p>	 <p>Cleared for immediate take- off, THY 123 (Acele kalkış serbest, THY 123)</p>
--	---



3.6.3 Düşük görüş koşullarında pilottan kalkışını rapor etmesi istenebilir.

 THY 123 RWY03R cleared for take- off. Report airborne (THY 123 03 sağ pistinden kalkış serbest. Kalkışı rapor edin)	 RWY 03 R cleared for take- off. Wilco, THY 123 (03 sağ pistinden kalkış serbest. Arayacağım, THY123)
--	---



 THY 123 Airborne (THY 123 Kalktı)
--

 THY 123 Contact Radar 119.1 (THY 123 Radar 119.1 ile temas edin)	 Radar 119.1, THY 123 (Radar 119.1, THY 123)
---	--



3.6.4 Eğer yer rüzgarının yönü veya şiddetinde bir değişiklik olmuş ise, bu kalkış talimatı ile birlikte pilota verilecektir.



 THY 123, Wind 340 degrees 7 knots, RWY 36, Cleared for take- off (THY 123, rüzgar 340 dereceden 7 knot, 36 pistinden kalkış serbest)	 Wind 340 degrees 7 knots, RWY 36, Cleared for take- off, THY 123 (Rüzgar 340 dereceden 7 knot, 36 pistinden kalkış serbest, THY123)
---	--

3.6.5 Birden fazla (özellikle paralel) pistin kullanıldığı ve pilotun aktif pisti karıştırma olasılığının olduğu durumlarda pistin numarası mutlaka söylenmelidir.

 THY 123, RWY 09 L cleared for take- off (THY 123, 09 sol pistinden kalkış serbest)	 RWY 09 left, cleared for take- off THY 123 (09 sol pistinden kalkış serbest THY123)
--	---

3.6.6 Pilotun talep etmesi veya meydan civarındaki trafikler nedeniyle gerekli görülmesi durumlarında, kalkış sonrasında uygulanacak prosedürler ile ilgili olarak bilgi verilebilir. Bu bilgiler normalde meydan civarında uçan hava araçları ile ayırmanın sağlanması amacıyla verilir.

 THY 123, after departure, climb straight ahead until 2500 feet, before turning right. Runway 24 Cleared for take off. (THY 123 kalkışı müteakip 2500 feet'i geçene kadar pist doğrultusunda tırmanın, takiben sağa dönüş olacak, 24 pistinden kalkış serbest)	 After departure climb straight ahead 2500 feet, right turn, Rynway 24, cleared for take off, THY 123. (THY 123 kalkışı müteakip 2500 feet'i geçene kadar pist doğrultusunda tırmanılacak, takiben sağa dönülecek, pist 24, kalkış serbest, THY 123)
---	---



 T-BC after departure request right turn (T-BC kalkışı müteakip sağa dönüş talep ediyoruz)	 T-BC right turn approved cleared for take- off (T-BC sağa dönüş uygun, kalkış serbest)
---	---

→ Right turn approved cleared for take off
T-BC



(Sağa dönüş onaylandı kalkış serbest TBC)

3.6.7 Beklenmeyen trafik durumlarında ya da kalkış yapacak uçağın beklenenden daha fazla zaman harcamasına bağlı olarak, zaman zaman kalkış müsaadesinin iptali ya da pistin acele bir şekilde terk edilmesi istenebilir.



 THY 123 take - off immediately or vacate RWY (THY 123 acele kalkın yada pisti terk edin.)	 Taking Off, THY 123 (Kalkıyoruz, THY123)
--	---

 THY 123 Take off immediately or hold short of RWY (THY 123 acele kalkın yada pist bekleme noktasında bekleyin)	 Holding short, THY 123 (Bekliyoruz, THY 123)
---	---



3.6.8 Beklenmedik gelişmelerin yaşanması durumunda, hava trafiğinin emniyetinin tehlikeye gireceği düşünülüyorsa, kalkış için talimat almış ve kalkmak üzere olan bir uçağa “cancel take - off / kalkış müsaadesi iptali” talimatı verilebilir. Bu talimat tekrar edilmelidir.

 T-BC hold position, cancel take off, I say again cancel take off, acknowledge (T-BC pozisyonunuzu muhafaza edin, kalkışı iptal edin, tekrar ediyorum, kalkışı iptal edin, doğrulayın)	 Holding TBC (Pozisyonumuzu muhafaza ediyoruz TBC)
--	--

3.6.9 Tehlikeli bir durumun yaşanmasının önlenmesi için, kalkış koşusuna başlayan bir uçağa, “stop immediately / acele durun” talimatı verilir. Bu talimat ve çağrı adı tekrar edilmelidir.

 THY 123 stop immediately, I say again THY 123, stop immediately, Acknowledge (THY 123 acilen durun, tekrar ediyorum, THY 123 acilen durun, doğrulayın)	 Stopping, THY 123 (Duruyoruz, THY 123)
---	---

3.6.10 Pilot kalkışı iptal ettiği zaman, mümkün olan en kısa sürede kalkış iptalinin nedenleri konusunda kuleyi bilgilendirmeli ve sonraki manevraları talep etmelidir.

 THY 123 Stopping (THY 123 duruyorum)	 THY 123, Roger
---	--

<p>✈️ THY 123 request backtrack for another departure (THY 123 ikinci bir kalkış için backtrack talep ediyoruz.)</p>	<p>🗼 THY 123 backtrack approved (THY 123 backtrack onaylandı)</p>
--	---

3.6.11 Hava aracı yayımlanmış bir kavşak kalkış pozisyonundan kalkış talep edebilir. Bu talep aşağıda verilen freyz ile iletilecektir.

<p>✈️ THY 123 request departure from runway (number) Intersection (name of intersection) (THY 123 24 pisti C2 kavşağından kalkış müsaadesi talep ediyoruz)</p>	<p>🗼 THY 123 approved, taxi to holding point runway (number) intersection (name of intersection) (THY 123, onaylandı. 24 pisti C2 kavşağı bekleme noktasına taksi serbest)</p>
--	--

veya

<p>🗼 THY 123 Negative, taxi to holding point runway.... (THY 123 olumsuz, 24 pisti bekleme noktasına taksi serbest)</p>

3.6.11.1 ICAO Doc.7030 (Avrupa Bölgesel usul ve kuralları) doğrultusunda hava trafik kontrolörü de bir hava aracını kavşak kalkışı için yönlendirebilir. Gerek görüldüğünde freyzyoloji aşağıda belirttiği şekilde kullanılacaktır.

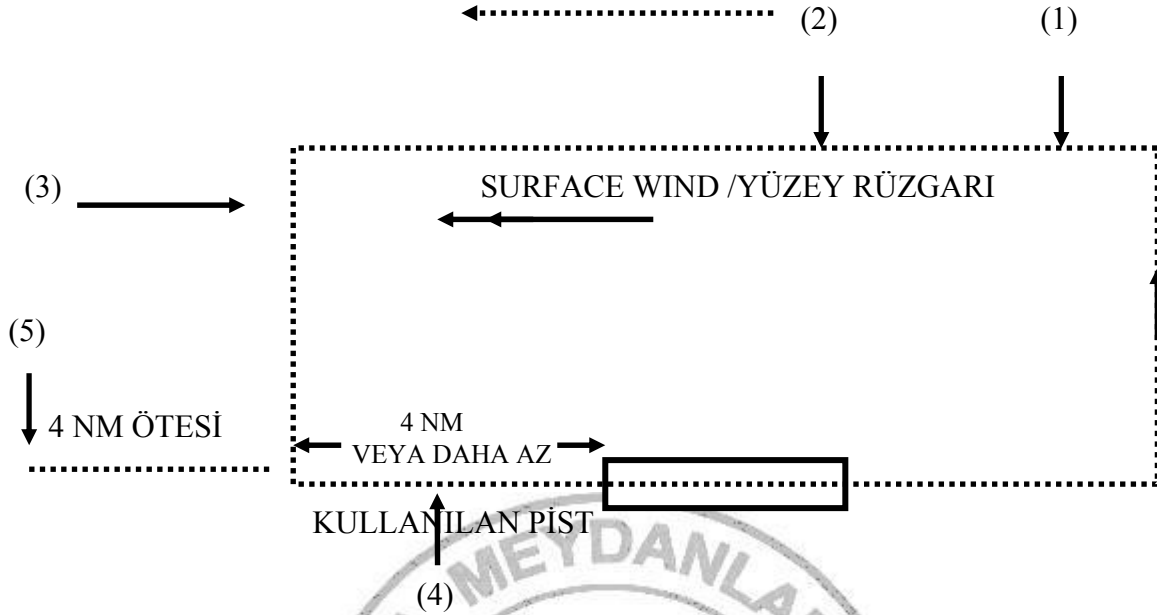
<p>🗼 THY 123, advise able to depart from runway 03 R intersection E2 (THY 123, 03 sağ pisti E2 kavşağından kalkış yapabilmisiniz, ikaz edin.)</p>

3.6.11.2 Kavşak kalkışı yapacak pilota kalkış için kullanılacak azaltılmış kalkış koşu mesafesi verilecektir.

<p>🗼 THY 123 reduced take-off run available runway 24, from intersection C2, 2710 meters. (THY 123, 24 pistinin C2 kavşağından azaltılmış kalkış koşu mesafesi, 2710 metredir.)</p>

3.7 MEYDAN TRAFİK PATERNİ

3.7.1 Meydan Trafik Paternindeki Kritik Pozisyonlar



TİPİK BİR SOLDAN MEYDAN TRAFİK PATERNİ

POZİSYON 1 : Hava aracının, crosswind / yan rüzgardan döndüğü pozisyon olup; burada downwind leg / rüzgar altı rapor edilir.

POZİSYON 2 : Eğer rüzgar altı bacağını 1 numaralı pozisyonda rapor etmek mümkün olmazsa, downwind / rüzgar altı bu pozisyonda rapor edilir .

POZİSYON 3 : Base leg / esas bacak bu pozisyonda rapor edilir.

POZİSYON 4 : Final / Son yaklaşma burada rapor edilir. İniş müsaadesi bu pozisyonda verilir.

POZİSYON 5 : Direk yaklaşma veya long final / uzun yaklaşma (8 ile 4 NM arası) yapılıyorsa, bu pozisyonda rapor edilir.

NOT : Light kategorideki uçaklar için paternin boyutları normal olarak küçülse bile, RTF rapor noktaları muhafaza edilmelidir.

3.7.2 Paterne dahil olma / Joining - circuit talimatı paterndeki diğer trafikler de göz önüne alınarak, en uygun zamanda verilmelidir. ATIS'in olduğu durumlarda, ilk temasta hava aracı ATIS bilgilerini aldığı belirtilmelidir. Hava araçları normalde paterne soldan dahil olduklarından soldan girişi belirtmeye gerek yoktur. Ancak paternin yönü değişken ise veya karışıklık ihtimali var ise soldan patern belirtilebilir. Trafik paternine sağdan giriş ise belirtilmelidir.

<p>✈ TWR TC-ABC, T67, 10 miles South, altitude 2500 feet QNH 1008 request joining / landing Instructions</p> <p>(..... TWR TC-ABC, T67, 10 mil meydan güneyi, irtifa 2500 feet, QNH 1008 yaklaşma/iniş müsaadesi)</p>	<p>📻 T-BC Join downwind RWY 24, Wind calm, QNH 1007</p> <p>(T-BC 24 pisti için rüzgar altına serbestsiniz, rüzgar sakin, QNH 1007)</p>
--	--



Join downwind RWY 24, wind calm, QNH 1007, T-BC

(24 pisti için rüzgar altına giriyoruz, rüzgar sakın, QNH 1007, T-BC)

Veya



T-BC Join righthand downwind RWY 24, Wind calm, QNH 1007

(T-BC 24 pisti için sağdan rüzgar altına serbestsiniz, rüzgar sakın, QNH 1007)



Join right hand downwind RWY 24, wind calm, QNH 1007, T-BC

(24 pisti için sağdan rüzgar altına giriyoruz, rüzgar sakın, QNH 1007, T-BC)

3.7.3 Trafikler kullanılan pist, meydana göre pozisyonları ve yönlerine bağlı olarak direkt yaklaşmayı isteyebilirler.



.....TWR, TC-ABC, T67, 10 miles South, altitude 2500 feet, QNH 1008 request straight in approach RWY 36

(..... Kule, TC-ABC, T67, 10 mil meydana güneyi, irtifa 2500 feet, QNH 1008 36 pisti için direkt yaklaşma istiyorum)



T-BC, cleared Straight in approach RWY 36, wind 340 degrees 5 knots, QNH 1007

(T-BC, 36 pistine direkt yaklaşma serbest, rüzgar 340 dereceden 5 knot QNH 1007)

3.7.4 Trafik paternine katılan pilot takip eden noktaların raporlarını vermelidir.



T-BC Downwind
(T-BC Rüzgar altı)



T-BC number 2, follow the cessna on base

(T-BC 2 numarasınız, esas bacaktaki cessna'yı takip edin)



Number 2, in sight Cessna, T-BC
(2 numara, Cessna'yı gördük, T-BC)



T-BC Base leg
(T-BC Esas bacak)



T-BC



T-BC Final
(T-BC Son yaklaşma)



T-BC, wind 320 degrees 7 kts, RWY 36, Cleared to land

(T-BC rüzgar 320 dereceden 7 kts, 36 Pistine iniş serbest,)

✈️ RWY 36, Cleared to land, T-BC
(36 Pisti için iniş serbest, T-BC)

3.7.5 Paterndeki trafiklerin hızlandırılması veya geciktirilmesi için kullanılan talimatlar:

🗼 T-BC Extend downwind, number 2,
Cessna on 4 miles final
(T-BC rüzgar altını uzatın, 2 numarasınız
son yaklaşma 4 milde bir cessna var)

✈️ Extending downwind, number 2, Cessna
in sight TB-C
(Rüzgaraltını uzatıyorum, 2 numara,
Cessna takip ediliyor T-BC)

🗼 T-BC Orbit right, due traffic on the
runway, report again on final
(T-BC pistteki trafik nedeniyle sağdan
orbit atın, son yaklaşımda tekrar rapor edin)

✈️ Orbit right, Wilco T-BC
(Sağa orbit, uygulayacağım, T-BC)

🗼 T-BC number 1, make short approach,
cherokee on 6 miles final
(T-BC, bir numarasınız, kısa yaklaşma yapın,
son yaklaşma 6 nm.'da cherokee var)

✈️ Making short approach T-BC
(Kısa yaklaşma yapıyorum, T-BC)

3.7.6 Uçuş eğitimi yapan pilotlar, taksi zamanından kazanmak için "Touch and go" çalışması yapmak isteyebilirler. Touch and go; uçağın teker koyup, hiç durmadan koşmaya devam ederek tekrar kalkış yapmasıdır.

✈️ T-BC downwind, request touch and go
(T-BC rüzgaraltı, touch and go talep ediyoruz)

🗼 T-BC Roger
(T-BC anlaşıldı.)

✈️ T-BC Final
(T-BC Son yaklaşma)

🗼 T-BC, RWY 36, cleared touch and go,
wind calm
(T-BC 36 pistine touch and go serbest,
rüzgar sakin)

✈️ RWY 36 cleared touch and go T-BC
(36 Pisti için Touch and go serbest
T-BC)

Ya da



T-BC, unable to approve due traffic,
make full stop landing. Wind calm,
RWY 36, cleared to land

(T-BC trafikten dolayı mümkün olmayacak.
Rüzgar sakin, 36 pisti için iniş serbestsiniz)



RWY 36 cleared to land T-BC
(36 Pistine iniş serbest T-BC)

3.7.7 Meydan paterninde touch and go çalışması yapan bir pilot, trafik yönetimine yardımcı olmak amacıyla, en son paterni uygulayacağında bunu kontrolöre bildirmelidir.



T-BC downwind, final full stop
(T-BC rüzgar altındayız, tam iniş olacak)



T-BC Roger
(T-BC Anlaşıldı.)

3.8 SON YAKLAŞMA VE İNiŞ :

3.8.1 Bir hava aracı pisti tam olarak karşıladığı zaman son yaklaşmayı rapor etmelidir.



T-BC final
(T-BC son yaklaşma)



T-BC, RWY 36, Wind 320 degrees 4
knots. Cleared to land

(T-BC, Rüzgar 320 dereceden 4 knot, 36
pistine iniş serbest.)



RWY 36 cleared to land T-BC
(36 pisti için iniş serbest T-BC)

3.8.2 Eğer, hava aracı final approach'a dönüşünü touchdown'a 4 NM'den daha uzak bir mesafede gerçekleştirmişse "Long final / uzun yaklaşma" terimi kullanılmalıdır. İniş, touch and go, low approach müsaadelerinde mutlaka kullanılan pist belirtilmelidir.



THY 123 Long final
(THY 123 uzun yaklaşma)



THY 123, Report final, wind 340
degrees 8 knots


(THY 123, son yaklaşmayı rapor edin, rüzgar
340 dereceden 8 knot)




Wilco THY 123
(Uygulayacağım, THY 123)



THY 123 Final
(THY 123 son yaklaşma)



 THY 123, RWY 36, Cleared to land *
(THY 123, 36 pistine iniş serbest)

 Runway 36 Cleared to land THY 123
(36 pistine iniş serbest THY 123)

* : Hava aracına daha önce verilen rüzgar değerinde bir değişiklik olmamış ise, iniş müsaadesi ile birlikte rüzgar durumunun yeniden verilmesine gerek yoktur.



NOT: Final'ı rapor etmesinin yerine Outer marker / dış markeri rapor etmesi de istenebilir.

3.8.3 Hava aracı son yaklaşımda ve pist iniş için müsait değilse, ancak kısa bir süre içerisinde müsait olacağı ve hava aracının inişini emniyetle tamamlayabileceği değerlendiriliyorsa, kontrolör iniş müsaadesini geciktirerek yaklaşıma devam ettirebilir. Kontrolör iniş müsaadesinin neden ertelendiğini söylemek zorunda değildir. Pilotlar "continue approach / yaklaşıma devam edin" talimatının inişi garantilediği anlamına gelmediğini bilmeli ve iniş müsaadesini yada pas geçme talimatını beklemelidir.

<p> T-BC Final (TBC son yaklaşma)</p>	<p> T-BC Continue approach wind 360° 15 knots (T-BC yaklaşmaya devam edin rüzgar 360° 15 knots)</p>
--	--

 Continue approach T-BC
(Yaklaşmaya devam ediyoruz T-BC)

3.8.4 Pilotlar, kontrol kulesinin veya yerden görerek kontrolün yapılabileceği başka bir noktanın üzerinden alçak geçiş yapmayı talep edebilirler.

<p> THY 123 request low pass. Unsafe left gear indication. (THY 123 alçak geçiş talep ediyoruz. Emniyetsiz sol teker göstergesi)</p>	<p> THY 123, cleared low pass, RWY 36 (THY 123, 36 pisti için alçak geçiş serbest)</p>
---	---

3.8.5 Eğer alçak geçiş iniş takımlarının kontrolü amacıyla yapılıyorsa, iniş takımlarının konumunu tanımlayabilecek aşağıdaki cevaplar kullanılabilir:



A - Landing gear appears down / İniş takımları aşağıda görünüyor.

B - Right (or left, or nose) Wheel appears up (down) / Sağ (sol, yada burun) tekerleri yukarıda (aşağıda) görünüyor.

C - Wheels appear up / Tekerler yukarıda görünüyor.



D - Right (or left, or nose) Wheel does not appear up (down) / Sağ (sol, yada burun) tekerleri yukarıda (aşağıda) görünmüyor.

3.8.6 Pilot eğitim amacıyla, iniş yapmaksızın piste paralel veya pist boyunca belirli bir yükseklikten alçak yaklaşma için müsaade isteyebilir. Pilota alçak yaklaşma müsaadesi ile birlikte yükseklikle ilgili kısıtlamalar ve pas geçme talimatları da verilebilir.

 THY 123 request low approach for training (THY 123 eğitim amacıyla alçak yaklaşma talep ediyoruz)	 THY 123 cleared low approach RWY 36 report final (THY 123 36 pisti için alçak yaklaşma serbest, son yaklaşmayı rapor edin)
--	---

3.9 PAS GEÇME

3.9.1 Missed Approach / Pas geçme prosedürleri, emniyetsiz bir durumun önlenmesi için yapılır. Pas geçme prosedürünün başlaması ile birlikte kokpit iş yükü kaçınılmaz bir surette artacak olup; bu durum göz önünde bulundurulmalı ve hava aracına verilecek talimatlar mümkün olduğunca kısa tutulmalıdır.

 THY 123 go around, I say again, go around (THY 123 pas geçin, tekrar ediyorum, pas geçin)	 Going Around THY 123 (Pas geçiyoruz THY 123)
--	---



3.9.2 Aksine bir talimat verilmedikçe, aletli yaklaşma yapan (IFR) bir hava aracı yayınlanan missed approach / pas geçme prosedürünü uygulayacak, VFR uçan bir hava aracı ise normal trafik paternine devam edecektir.



3.9.3 Pas geçme prosedürünün pilot tarafından başlatılması durumunda "Going around / pas geçiyoruz" freyzi pilot tarafından kullanılacaktır.



 T-BC, going around (T-BC pas geçiyoruz)	 T-BC, Roger (T-BC anlaşıldı)
---	---



3.10 İNİŞ SONRASI


3.10.1 Çok gerekli olmadıkça, kontrolör pilota iniş koşturması bitene kadar taksi bilgilerini vermeyecek, aksi bildirilmedikçe pilotlarda herhangi bir talimat alana kadar veya pisti temizleyene kadar kule frekansında kalacaktır.

 THY 123, Vacate left (THY 123, Soldan pisti terk edin)	 Vacate left, THY 123 (Soldan pist terk edilecek, THY123)
---	---


 THY 123, expedite vacating (THY 123, acele pisti terk edin)	 Expediting, THY 123 (Acele edilecek, THY 123)
--	--



 T-BC taxi to the end, report Runway vacated (T-BC pist sonuna taksi serbest, pist terk ediş ikaz)	 Taxi to the end, Wilco T-BC (Pist sonuna taksi serbest, Uygulayacağım T-BC)
--	--

 THY 123, Take first right, when vacated contact ground 119.4 (THY 123, ilk sağdan dön, pist terk edilince yer kontrol 119.4 ile temas edin)	 Take first right, when vacated ground 119.4, THY 123 (İlk sağdan dönülecek, pist terk edilince yer kontrol 119.4 ile temas edilecek, THY 123)
--	--

 T-BC Runway vacated (T-BC Pist terk edildi)
--

 THY 123, Contact ground 119.4 (THY 123, yer kontrol 119.4 ile temas edin)	 Ground 119.4, THY 123 (Yer kontrol 119.4 ile temas edilecek, THY 123)
--	--


 Ground, THY 123, RWY vacated, (..... Ground, THY 123, pist temizlendi)


 THY 123, Ground, taxi to stand 17 via taxiway Alpha (THY 123, Ground, 17 nolu park yerine Alpha taksi yoluyla serbestsiniz.)	 Taxi to stand 17 via taxiway Alpha, THY 123 (17 nolu park yerine Alpha taksi yoluyla serbest, THY 123)
--	---


3.11 ÖNEMLİ HAVA ALANI BİLGİLERİ

3.11.1 Önemli hava alanı bilgileri, hava aracının manevra sahasında güvenilir bir şekilde hareketinin sağlanması için, pilota taksiye başlamadan önce, motor çalıştırma sırasında yada son yaklaşıma girmeden önce mutlaka verilmelidir.

3.11.2 Aşağıda önemli hava alanı bilgilerinin hava araçlarına iletilmesi ile ilgili örnekler bulunmaktadır:

 THY 123, Caution construction work at the end of stand 37 (THY 123 dikkatinize, 37 nolu park yerinin sonunda yapım çalışması var)
--

 THY 123, Caution work in progress ahead north side of taxiway Alpha (THY 123, Dikkatinize Alpha taksi yolunun kuzey kısmında çalışma var)
--

 THY 123, Caution center line taxiway lighting unserviceable (THY 123, Dikkatinize taksi yolunun merkez hattı ışıkları gayri faal)
--



THY 123, Caution PAPIs RWY 21 R
Unserviceable

(THY 123, Dikkatinize, 21 sağ pistinin
PAPI'leri gayri faal)



THY 123, Caution large flock of birds,
north of runway 21R, near center
taxiway

(THY 123, Dikkatinize, taksi yolu merkezine
yakın, 21 sağ pistinin kuzeyinde büyük kuş
sürüsü var)



Runway 36 wet (or damp, water
patches, flooded (depth), snow removed
(length and width *as applicable*),
covered with patches of dry snow (or
wet snow, slush, frozen slush, ice, ice
underneath, ice and snow, snow drifts, frozen
ruts and ridges)

(36 Pisti ıslak (veya nemli, su birikintileri
mevcut, temizlenmiş kar (mümkünse kalınlığı
ve boyutu ile), kuru kar parçaları (veya ıslak
kar, eriyen kar, donmuş kar, buz, altı buzlu
kar, buzlu kar, kar yığınları, donmuş tekerlek
izleri) ile kaplı)



Runway report at 11.00 runway 36
(type of precipitation) up to (depth of
deposit) milimeters, breaking action
good (medium to good, medium, medium to
poor, poor, unreliable) (and / or breaking
coefficient)

(36 pisti saat 11.00 pist raporu; (yağış tipi)
(brikinti derinliği) milimetre, frenleme durumu
iyi (orta-iyi, orta, orta-zayıf, zayıf,
güvenilmez) (ve / veya frenleme katsayısı))



Breaking action reported by A 310 at
11.00 good (or medium, or poor)

(A 310 tarafından saat 11.00'da rapor edilen
frenleme durumu iyi (veya orta, veya kötü))

3.11.3 Kule veya pilot tarafından o anki gözleme dayalı hava durumu bilgisini aktarmak için aşağıdaki kalıplar kullanılabilir:



Tower observes (weather information)
(Kulenin gözlemi (hava durumu bilgisi))



Pilot reports (weather information)
(Pilot raporu (hava durumu bilgisi))





BÖLÜM 4 YER ARAÇLARI İÇİN MEYDAN HAVA TRAFİK KONTROL HİZMETLERİ;

GİRİŞ

Meydan İşletmesinde araçların aralıksız ve hızlı bir şekilde hareket etmesi önemlidir. Meydan içerisinde hava ve yer araçlarının kullanmakta olduğu alanlar mümkün olduğunca birbirinden ayrılmıştır. Ancak, bir çok araç hem bakım, hem de hava araçlarının operasyonlarını desteklemek amacıyla, manevra sahasına girerler.


Genelde, hava araçları yer araçları kadar manevra kabiliyetine sahip değildir. Ayrıca, hava araçları kokpitinden yer hareketlerini görüş bir araçla kıyaslanırsa daha kısıtlıdır. Bundan dolayı araçlar, hava araçlarına çok yaklaşacaksa, araç sürücüleri tetikte olmalı, mevcut kuralları ve ATC talimatlarını harfiyen uygulamalıdır.

Doğru RTF tekniği, bütün kullanıcılar tarafından hassasiyetle tatbik edilmelidir. Hareket alanındaki tüm araçların, sadece kulenin verdiği bilgi ve talimatları değil, mümkünse bütün konuşmaları sürekli dinlemeleri çok önemlidir. Ayrıca sürücülerin diğer trafikler ile ilgili hareket ve teşebbüslerin farkında olarak hareket etmeleri, meydana gelebilecek kaza riskini azaltmaktadır.

4.1 HAREKET TALİMATLARI



4.1.1 Sürücüler ilk çağrıda kendilerini; araç çağrı adı, buldukları pozisyon ve gitmek istedikleri yeri içerecek şekilde tanımlayacaklar.


 <p>Ground, fire truck 1, stand number 27, request proceed to work in progress taxiway Hotel (Yer Kontrol, Ateş1, 27 no'lu park yerindeyiz. Çalışmalara katılmak amacıyla Hotel Taksi yoluna gitmek istiyoruz.)</p>	 <p>Fire truck 1 proceed to taxiway Hotel via Kilo and Alpha (Ateş1, Hotel taksi yoluna Kilo ve Alfa yollarıyla devam edin.)</p>
---	---

 <p>Proceed to taxiway Hotel via Kilo and Alpha (Hotel taksi yoluna Kilo ve Alfa taksi yoluyla serbest)</p>
--

4.1.2 Eğer kontrolör çok meşgulse, stand by / dinlemede kalın cevabını verebilir. Bu sürücünün, kontrolör arayana kadar bekleyeceği anlamına gelir. Sürücü izin verilinceye kadar hiçbir işlem yapmayacaktır.



4.1.3 Trafiklerin sorun olduğu durumlarda kontrolör sürücüye "hold position / pozisyonunuzu muhafaza edin" freyzini kullanabilir. Bunun anlamı; kontrolör onu arayıp izin verene kadar sürücünün hareket etmemesidir.


 <p>Ground, fire truck 1 at Charlie, request proceed to hangar 3 (Yer kontrol, Ateş 1, Charlie'deyiz, hangar 3'e gidiş müsaadesi)</p>	 <p>Fire truck 1, proceed holding point RWY 24 (Ateş 1, 24 pisti bekleme noktasına devam edin)</p>
---	---

 <p>Proceed holding point RWY 24 Fire truck 1. (24 pist bekleme pozisyonuna devam ediyoruz Ateş 1)</p>

NOT: Araç bekleme pozisyonuna vardığında, pisti kat etmek için mutlaka izin bekleyecektir.



4.1.4 Gerektiğinde veya mahalli usüllerle belirlenmişse emniyetin sağlanması amacıyla, müsaadeler Aprondaki hareketleri de içermelidir.


 <p>Ground, Fire truck 4, stand 21 request proceed to stand 26 (Yer kontrol, Ateş 4 park yeri 21, 26 no'lu park yerine gidiş müsaadesi)</p>	 <p>Fire truck 4, after the B 737 on your right has passed, proceed to stand 26, caution jet blast (Ateş 4, sağ tarafınızdan B 737 geçtikten sonra, 26 nolu park yerine devam edebilirsiniz, jet blast'a dikkat edin.)</p>
--	---

 <p>After the B 737 has passed proceed stand 26 Truck 4 (B 737 geçtikten sonra 26 no'lu park yerine devam edeceğiz, ateş 4)</p>
--

4.2 PİST KATEDİŞLER

4.2.1 Sürücülerin gidecekleri yerler, pist kat edişleri gerektiriyorsa, çok dikkatli olmalıdırlar. Araçların önce holding point / bekleme noktasına gidip, daha sonra pist kat ediş müsaadesi isteme zorunluluğu vardır. Sürücü kendisine pozitif bir müsaade verilip onaylanmadığı sürece pisti kat etmeyecektir. Pistin temizlendiğine dair rapor pist temizlenmediği sürece verilmeyecektir.

 <p>Ground, Fire truck 1 request proceed to maintenance base (Yer kontrol Ateş 1, bakım ünitesine gitmek istiyoruz)</p>	 <p>Fire truck 1, proceed holding point RWY 36 via Alpha and Bravo (Ateş 1, 36 pisti bekleme noktasına Alpha ve Bravo yoluyla serbestsiniz)</p>
--	--

 <p>Proceeding holding point RWY 36 via Alpha and Bravo, Fire truck 1 (36 pisti beklenme noktasına Alfa ve Bravo yoluyla devam ediyoruz, Ateş 1)</p>



Fire truck 1, holding point RWY 36
request cross

(Ateş 1, 36 pisti bekleme noktasındayız, kat
ediş müsaadesi)



Fire truck 1 hold position

(Ateş 1 pozisyonunuzu muhafaza edin)



Holding, fire truck 1
(Muhafaza ediyoruz, Ateş 1)



Fire truck 1, cross runway 36 proceed to
maintance base via foxtrot

(Ateş 1, 36 pistinin kat edip foxtrot (taksi
yolu) ile bakım ünitesine devam edin)



Crossing RWY 36, proceeding to
maintance base, via foxtrot, fire truck 1
(36 pistini kat edip foxtrot (taksi yolu) ile bakım
ünitesine devam ediyoruz, Ateş1)

4.2.2 Eğer bir araç pistte çalışıyorsa uçağa kalkış müsaadesi verilmeden önce araç mutlaka uyarılmalıdır.



Fire truck 1 vacate RWY 21 take next
right, report vacated
(Ateş 1, 21 pistini bir sonraki sağdan
terkedin, terkediş ikaz)



Vacate next right, Wilco, fire truck 1
(Bir sonraki sağdan terk edilecek,
Ateş 1)



Runway 21 Vacated, fire truck 1
(21 pisti terk edildi, Ateş 1.)

4.2.3 Bir araç manevra sahasında potansiyel bir tehlike teşkil edecek şekilde hareket ediyorsa, derhal uyarılmalı ve durması dahil, uygun talimat verilmelidir.





Fire truck 1, stop immediately aircraft
crossing ahead
(Ateş 1 hemen durun, karşıdan uçak
kat ediyor)




Stopping, Fire truck 1
(Duruyoruz, Ateş 1)

4.3 TOW HİZMETİ SAĞLAYAN ARAÇLAR

4.3.1 Eğer bir uçağa tow yapacak olan araç ile konuşma imkanı var ise, muhtemel karışıklıkları önlemek ve tanımlamaya yardımcı olmak amacıyla araç sürücüleri ilk temasta uçağın tipi ve yapılan işlemi belirtmelidirler. Verilecek talimatlarda araçların yapacakları işten dolayı performansının ve manevra kabiliyetinin azalacağı göz önünde bulundurulmalıdır.

 Ground, Truck 9 request tow B 737, from stand 25 to maintance hangar 3 (Yer kontrol, Araç 9, B 737'yi park yeri 25'ten 3 nolu bakım hangarına çekim müsaadesi)	 Truck 9, tow approved from stand 25 to maintance hangar 3 via echo (Araç 9, 25 nolu park yerinden 3 nolu bakım hangarına Echo yoluyla çekim serbest)
---	---

 Tow approved via Echo, Truck 9 (Echo (taksi yoluyla) çekim onaylandı Araç 9)
--











BÖLÜM 5 HELİKOPTERLER İÇİN TALİMATLAR

GİRİŞ

Bu bölümde helikopterlerle ilgili genel talimatlar bulunmaktadır.

5.1 HELİKOPTER TALİMATLARI

5.1.1 Helikopterlerin taksi, iniş ve kalkış manevraları için kullanılan frezyoloji örnekleri aşağıda bulunmaktadır.

	 <p>..... kule, TC-HAB, Request air-taxiing from stand number 2 (or Helicopter parking position)</p> <p>(..... kule, TC-HAB, 2 nolu park yerinden (ya da helikopter park yerinden) hava taksi talep ediyoruz,)</p>
 <p>TC-HAB air-taxi via (direct, as request or specified route) to heliport (operating or movement area, active / inactive runway) avoid (aircraft / vehicle)</p> <p>(TC-HAB (direkt, istenen veya belirli bir yol ile) heliporta (operasyon veya manevra sahasına, aktif / aktif olmayan piste) hava taksi serbest. (uçak / araçtan) sakının.)</p>	 <p>Air- taxi via (direct, as request or specified route) to heliport (operating or movement area, active / inactive runway) avoid (aircraft / vehicle) TC-HAB.</p> <p>((direkt, istenen ya da özel bir yol ile) Heliporta (operasyon veya manevra sahsına, aktif / aktif olmayan piste) hava taksi yapılacak. (Uçak / araçtan) sakınılacak TC-HAB.)</p>
 <p>TC-HAB air-taxi to stand number (or Helicopter parking position)</p> <p>(TC-HAB nolu park yeri (ya da helikopter park yerine) hava taksi serbest)</p>	 <p>Air-taxi to stand number (or Helicopter parking position) TC-HAB</p> <p>(..... nolu park yeri (ya da helikopter park yerine) hava taksi sebest TC-HAB)</p>
 <p>TC-HAB air-taxi to (or via) (location or routing as appropriate)</p> <p>(TC-HAB (..... ya veya yoluyla) hava taksi yapın)</p>	 <p>Air-taxi to (or via) (location or routing as appropriate) TC-HAB</p> <p>((..... ya veya yoluyla) hava taksi yapılacak TC-HAB)</p>
 <p>Caution (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personel, etc)</p> <p>(Dikkatinize (toz, kar yağışı, kar yığını, taksi yapan hafif uçak, personel, vs.))</p>	



Request departure instruction, TCHAB
(Kalkış talimatı, TCHAB)



Cleared for take off from present position (taxiway, final approach and take off area, runway and number)

(Mevcut pozisyonunuzdan (taksiyolundan, son yaklaşma ve kalkış hattından, numaralı pistten) kalkış serbest.)



TCHAB after departure turn right (left, or climb)
(TCHAB kalkışı mütakip sağa dönün (sola dönün, veya tırmanın))



Request straight-in (or circling approach, left (or right) turn to (location)) TCHAB
(İniş için direk (turlu yaklaşma, sola (sağa) dönüş) talep ediyoruz TCHAB)



TCHAB Make straight-in (circling approach, left (or right) turn to (location, runway, taxiway, final approach and take off area). Hold short of (active RWY, extended runway centre line) Remain (direction or distance) from (runway, runway center line, other helicopter or aircraft).

(TCHAB direk yaklaşma (turlu yaklaşma, (inilecek yer, pist, taksiyolu, son yaklaşma ve iniş alanına) sola (ya da sağa) dönüş) serbest. (aktif pist, uzatılmış pist merkez hattında) bekleyin. (Pist, pist merkez hattı, diğer helikopter ya da uçaklar) dan (mesafe ve yön) muhafaza edin.)



Caution (power lines, unlighted obstructions, wake turbulence, etc)
Cleared to land

(Dikkatinize (enerji hatları, ışıklandırılmamış engeller, dümensuyu türbülansı, v.s) İniş serbest.)

BÖLÜM 6 GENEL RADAR FREZYLOJİSİ

GİRİŞ






Bu bölümde hava aracı ve radarlı ATC üniteleri arasında kullanılan genel radar frezyoloji yer almakla birlikte; yaklaşma kontrol ve saha kontrole özel frezyolojiler 7. ve 8. Bölümlerde detaylı olarak ele alınmıştır.

Radar hizmetinin sağlanması ile ilgili bilgi "Radar kontrolü altında" frezyi ile bildirilir. Ancak normalde, radar ünitesi tarafından kullanılan çağrı isminin son eki de verilen hizmeti belirtmede yeterlidir.

Radar hizmetinde pilot tarafından verilen uçuş başı bilgisi ve kontrolörler tarafından verilen uçuş başı talimatları manyetik derecelerdir.



6.1 RADARDA TANIMLAMA

6.1.1 Bir hava aracı radar servisi sağlanmasına başlamadan önce tanımlanmalıdır. Tanımlama yöntemleri aşağıda örneklendirilmiştir.



 T-BC, report heading and flight level (T-BC, uçuş başı ve uçuş seviyenizi rapor edin)	 T-BC, heading 350, at FL 90 (T-BC, uçuş başı 350, uçuş seviyesi 90)
 T-BC, for identification turn left heading 320 (T-BC, tanımlama için sola uçuş başı 320'a dönün)	 Left heading 320, T-BC (Sola uçuş başı 320, T-BC)
 T-BC, identified, 18 miles south-west of Ankara (T-BC, Ankara'nın 18 mil güney-batısında tanımlandınız)	



Not : "Identified" yerine "Radar contact" da kullanılabilir.



6.1.2 Kontrolör hava aracını tanımladığında, pilota tanımlanmış olduğu bilgisini hava aracının pozisyonu ile birlikte vermelidir. Eğer tanım sağlanamazsa:

 T-BC not identified. Resume own navigation. (T-BC tanımlanamadınız. Kendi seyrüseferinize devam edin)	 Wilco T-BC (Uygulayacağım T-BC)
--	--

6.1.3 Radar hizmeti bitirildiğinde veya radar tanımının kaybolması durumlarında pilot uyarılacak ve uygun talimatlar verilecektir.

 <p>THY 123 radar service terminated. Contact on 119.3 (THY 123 Radar hizmeti bitirildi. 119.3 ile temas edin)</p>	 <p>Changing to 119.3, THY 123 (..... 119.3'e geçiyorum THY 123)</p>
---	---



 <p>T-BC radar control terminated due radar failure. Resume own navigation. Position 25 miles west of (T-BC radar kaybı nedeniyle radar kontrolü bitirildi. Kendi seyrüseferinize devam edin. Pozisyonunuz'nın 25 mil batısı.)</p>	 <p>Wilco, T-BC (Uygulayacağım T-BC)</p>
---	---

 <p>T-BC will shortly lose identification temporarily due..... Remain this frequency. (T-BCnedeniyle tanım geçici süreli kaybolacaktır. Bu frekansı muhafaza edin)</p>	 <p>Remaining this frequency, T-BC (Bu frekans muhafaza edilecek T-BC)</p>
---	---


 <p>T-BC identification lost due radar failure Contact İstanbul Control on 128.750 (T-BC radar kaybı nedeniyle tanım kayboldu. İstanbul Kontrol 128.750 ile temas edin)</p>	 <p>Changing to İstanbul Control 128.750, T-BC (İstanbul Kontrol 128.750'e geçiyorum, T-BC)</p>
--	--

6.2 SSR (SECONDARY SURVEILLANCE RADAR – İKİNCİL GÖZETİM RADARI) FREYZLERİ

6.2.1 SSR freyzerini kullanabilmek için, hava aracının SSR donanımına sahip olup olmadığının belirlenmesi gerekli olabilir.

 <p>TC-ABC Advice transponder capability (TC-ABC Transponder yeterliliğinizi bildirin)</p>	 <p>Transponder T-BC (TransponderT-BC)</p>
---	---

veya

 <p>Negative transponder, T-BC (Transponder negatif, T-BC)</p>











6.2.2 Hava aracında SSR transponderının olduğu belirlendikten sonra, kontrolörler tarafından kullanılacak freyzerler aşağıdaki tabloda bir araya getirilerek anlamları ile birlikte verilmiştir. Bir SSR kodunun tahsisi radar servisinin sağlandığı anlamına gelmez.







Tablo 12

Freyz	Anlamı
Squawk (code)	Transponder kodunun bağlanması
Confirm squawk	Transponder'a bağlanan mod ve kodu doğrula
Reset squawk (mode)(code)	Tahsis edilen mod ve kodu transponder'a yeniden gir
Squawk ident	Özel tanımlama fonksiyonunu çalıştır.
Squawk mayday	Acil durum kodunu bağla (7700)
Squawk Standby	Transponderı geçici olarak durduran fonksiyonu seç
Squawk charlie	Mod-C (Yükseklik raporlama) bilgisini gönder
Check altimeter setting and confirm (level)	Altimetre ayarını kontrol et ve uçuş seviyeni doğrula
Stop squawk Charlie *	Mod-C bilgisinin gönderilmesini durdur.
Stop squawk charlie, wrong indication *	Hatalı çalışma nedeni ile Mod-C bilgisini göndermeyi durdur.
Confirm (level)	(Verilen seviye bilgisinin) teyidini istemek

* : Hava aracının pozisyon ve kimlik bilgisinin kaybolma ihtimalinin olduğu durumlarda bu freyzerler kullanılmalıdır.









6.2.2 Pilotlar SSR talimatlarının read-back'ini yapmak zorundadır.

 THY 123, squawk 6411	 6411, THY 123
 THY 123, squawk ident	 Squawk ident THY 123
 THY 123, squawk 6411 and ident	 6411 and ident, THY 123
 THY 123, confirm squawk	 Squawking Alpha 6411, THY 123
 THY 123, reset squawk 6410	 Resetting 6410, THY 123

 THY 123, check altimeter setting	 1013 set, THY 123
 THY 123, stop squawk Charlie, wrong indication, confirm level. (THY 123, squawk Charlie göndermenizi durdurun, yanlış tanımlama, seviyeyi onaylayın)	 Stopping squawk Charlie, flight level 110, THY 123 (Squawk Charlie' yi durduruyoruz, uçuş seviyesi 110, THY 123)
 THY 123, confirm transponder operating	 THY 123 negative, transponder unserviceable

6.3 RADAR HİZMETİ



6.3.1 Pilotlar tavsiye / bilgi hizmeti aldıkları veya radar kontrolü altında olduklarına dair bilgilendirilmelidir.

 THY 123, under Radar Control (THY 123, Radar kontrolü altındasınız)	 Radar Control, THY 123 (Radar kontrolü altındayız, THY 123)
 THY 123, Radar Advisory (THY 123, Radar tavsiye hizmeti)	 Radar Advisory, THY 123 (Radar tavsiye hizmeti, THY 123)
 THY 123, Radar Information (THY 123, Radar bilgi hizmeti)	 Radar Information, THY 123 (Radar bilgi hizmeti, THY 123)
 THY 123, Radar service terminated (THY 123, Radar hizmeti sona erdi.)	 THY 123



6.4 RADAR VEKTÖRÜ

6.4.1 Hava araçları çeşitli nedenlerle (gerekli ayırmanın sağlanması amacıyla, yaklaşma hattına oturmasının sağlanması amacıyla) vektör edilebilir. Pilotlar radar vektörünün nedenleri hakkında bilgilendirilmelidir. (Örn = trafik nedeniyle, ayırma için, geciktirme için.) Radar vektörü verirken kullanılacak freyzler aşağıda örneklendirilmiştir.



6.4.2 Uçağa sağa (yada sola) dönüş verilerek belirli bir uçuş başında uçuşu istenebilir.



 THY 123, Turn left heading 050, for delaying action, (THY 123, geciktirme için sola 050 başa dönün)	 Left heading 050, THY 123 (Sola 050 baş, THY 123)
---	--

6.4.3 Uçağa sağa (yada sola) ne kadar dönüş yapacağı da verilebilir.



 THY 123, turn left 20 degrees, for downwind. (THY 123, rüzgar altı için sola 20 derece dönün)	 Turn left 20 degrees, THY 123 (Sola 20 derece dönüyoruz THY 123)
---	---

6.4.4 Kontrolör için uçağın uçuş başını bilmek gerekli olabilir. Ayırma, uçağın mevcut uçuş başını muhafaza etmesi talimatı verilerek de sağlanabilir.

 THY 123, report heading (THY 123, uçuş başınızı bildirin)	 THY 123 heading 050, (THY123 Uçuş başını 050)
--	--

 THY 123, continue present heading (THY 123, mevcut uçuş başını muhafaza edin)	 Continue heading, THY 123 (Uçuş başını muhafaza ediyoruz THY123)
--	---


veya

 THY 123, continue present heading and report that heading (THY 123, mevcut uçuş başını muhafaza edin ve uçuş başınızı bildirin.)	 Continue heading 050 THY 123 (Uçuş başı 050'a devam ediliyor, THY 123)
--	--



6.4.5 Kontrolör uçağın uçuş başına ihtiyaç duymaksızın, belirli bir uçuş başında uçmasını isteyebilir. Pilot cevap olarak sağa (yada sola) döneceğini yada kaç derece döneceğini bildirebilir.

 T-BC fly heading 275 (T-BC uçuş başı 275'e uçun)	 Roger, turning left heading 275 T-BC (Anlaşıldı, sola uçuş başı 275'e dönülüyor)
---	---



veya,



 Roger, turning right 20 degrees, heading 275, T-BC (Anlaşıldı, sağa 20 derece dönülüyor, uçuş başı 275, T-BC)
--

6.4.6 Uçağın belirli bir seyrüsefer yardımcısını veya bir noktayı belirli bir başla terk etmesi de istenebilir.



 THY 123, Leave DEM VOR heading 110 (THY 123, DEM VOR'ı uçuş başı 110'da terk edin)	 Roger, will leave DEM VOR heading 110 THY 123 (Anlaşıldı, DEM VOR 110 uçuş başı ile terk edilecek THY 123)
---	---

6.4.7 Vektör verme işlemi tamamlandığında, pilotlara kendi seyrüseferlerine devam etme talimatı, pozisyon bilgisi ve gerekli diğer uygun talimatlar ile birlikte verilir.



 <p>THY 123, resume own navigation, position is 15 miles northeast of DEM VOR</p> <p>(THY 123 kendi seyrüseferinizle devam edin. Pozisyonunuz DEM VOR 'ın 15 mil kuzeydoğusu)</p>	 <p>Wilco THY 123 (Uygulayacağım THY 123)</p>
--	--



 <p>THY 123, resume own navigation direct DEM VOR. Magnetic track 070, distance 27 miles.</p> <p>(THY 123, DEM VOR'a direk kendi seyrüseferinizle devam edin. Uçuş başı 070, mesafe 27 mil.)</p>	 <p>Wilco THY 123 (Uygulayacağım THY 123)</p>
---	--

6.4.8 Uçağa uçuş başı verilmiş, ancak hava şartları gibi nedenlerle vektör sonrası kendi seyrüseferlerine devam etme pilot insiyatifine bırakılmış ise, aşağıdaki talimat verilebilir.

 <p>THY 123, Fly heading 110, when able pceed direct DEM VOR</p> <p>(THY 123, Uçuş başı 110 olacak, mümkün olduğunda direk DEM VOR'a devam edin)</p>	 <p>Heading 110, Wilco THY 123 (Uçuş başı 110, Uygulayacağım THY 123)</p>
--	---



6.4.9 Bazen bir uçağa, geciktirmek veya gerekli ayırmayı sağlamak amacıyla, tam bir dönüş (orbit veya 360 derecelik dönüş) yapması talimatı verilebilir.

 <p>T-BC delaying action, orbit left for sequencing</p> <p>(T-BC geciktirme manevrası, sıralama için sola orbit yapınız)</p>	 <p>Orbit left T-BC (Sola orbit T-BC)</p>
--	--

 <p>THY 123, delaying action. Make a three sixty turn left</p> <p>(THY 123, geciktirme manevrası. Soldan 360 derecelik bir dönüş yapınız)</p>	 <p>360 turn left THY 123 (Sola 360 derece dönüyorum THY 123)</p>
--	--

Not: 360°'lik dönüşler "three sixty turn" şeklinde söylenir.


6.4.10 Hava aracı dönüşüne devam ederken, beirli bir uçuş başında durması talimatı verilebilir.

 <p>THY 123 stop turn heading 110 (THY 123 uçuş başı 110'da durunuz.)</p>	 <p>Heading 110 THY 123 (Uçuş başı 110 THY 123)</p>
--	--

6.5. TRAFİK BİLGİSİ VERME VE TRAFİKTEN KAÇINDIRMA



6.5.1 Trafik bilgisi aşağıdaki formatta verilmelidir:



- ilgili trafiğin saat istikametinde yönü; veya eğer uçak bir dönüş içerisindeyse, önemli noktalara göre ilgili trafiğin yaklaşık pozisyonu
- ilgili trafiğe olan mesafe
- ilgili trafiğin uçuş yönü
- ilgili trafiğin yaklaşık hızı veya eğer biliniyorsa uçağın tipi ve seviyesi

	Traffic (number) o'clock (distance) (direction of flight) (any other pertinent information)
	Trafik saat istikametinde, (mesafe) (uçuş yönü) (diğer uygun bilgiler)

6.5.2 Aşağıdaki terimlerden uygun olanı kullanılarak ilgili trafiğin hareketi tanımlanabilir.

- Unknown (bilinmeyen)
- Slow moving (yavaş hareket eden)
- Fast moving (hızlı hareket eden)
- Closing (yaklaşan)
- Opposite (or same) direction (karşı (veya aynı) istikamette),
- Overtaking (arkadan yaklaşıyor),
- Crossing left to right (soldan sağa kat ediyor),
- Parallel (paralel),
- Biliniyorsa tipi ve seviyesi,
- Climbing (or descending) (tırmanıyor (alçalıyor))

	T-BC, unknown traffic, 10 o'clock, 6 miles, crossing left to right, height (altitude/level) unknown, fast moving. If not sighted turn left heading 270 (T-BC, bilinmeyen trafik, saat 10 istikametinde, 6 mil, soldan sağa kat ediyor, yüksekliği (irtifası/seviyesi) bilinmiyor, hızlı hareket ediyor. Trafiği takip edemiyorsanız sola uçuş başı 270'a dönün.)		Left heading 270, T-BC (Sola uçuş başı 270, T-BC)
---	---	---	--

	T-BC unknown traffic, 4 o'clock, 8 miles, FL240, climbing, westbound, fast moving. (T-BC, bilinmeyen trafik, saat 4 istikametinde, 8 mil, uçuş seviyesi 240, tırmanıyor, hızlı hareket ediyor.)		Traffic in sight, T-BC (Trafiği takip ediyoruz, T-BC)
---	--	---	--


veya,

✈ Negative contact, T-BC
(Takip edemiyorum, T-BC)


veya,

✈ Looking out, T-BC
(Bakıyorum, T-BC)


6.5.3 Pilot vektör isteyebilir veya kontrolör pilota, vektör isteyip istemediğini sorabilir.

 T-BC Do you want vectors?
(T-BC vektör ister misiniz?)

✈ Affirm, Request vectors, T-BC
(Mutabık, vektör talep ediyoruz, T-BC)


 T-BC turn left heading 270
(T-BC sola uçuş başı 270'a dönün.)

6.5.4 Kontrolör pilotu ayırmanın sağlandığından (sorunun bittiğinden) haberdar edecektir.


 T-BC, clear of traffic, resume own navigation, direct DEM, magnetic track 350, distance 13 miles
(T-BC trafik temizlendi. Direk DEM rotasında, kendi seyrüseferinizi muhafaza ediniz. Manyetik rota 350, mesafe 13 mil)

✈ Wilco T-BC
(Uygulayacağım T-BC)

6.5.5 Bir çarpışma riskinin olacağı düşünülüyorsa, pilotun acil olarak kaçınma hareketi yapması istenebilir.

 T-BC turn left immediately heading 270 to avoid (unidentified) traffic at 10 o'clock, 5 miles
(T-BC saat 10 istikametinde ve 5 mil mesafedeki (tanımlanmamış) trafikten kaçınma için acilen sola uçuş başı 270'a dönün.)

✈ Left heading 270, T-BC
(Sola uçuş başı 270, T-BC)



 T-BC Turn left 30 degrees immediately to avoid (unidentified) traffic at 10 o'clock, 5 miles
(T-BC saat 10 istikametinde ve 5 mil mesafedeki (tanımlanmamış) trafikten kaçınma için, acilen sola 30 derece dönün,)

✈ 30 degrees to the left, T-BC
(Sola 30 derece, T-BC)



6.6 ACAS / TCAS

6.6.1 TCAS sistemleri, çevredeki diğer trafiklerin transponderlarını sorgulayarak potansiyel bir çarpışma ihtimali olup olmadığını hesaplar ve pilota bu yönde uyarılar verir. Sistemin uyarısı muhtemel çarpışmanın pilota ilgili trafiği tanımlayabilmesi için imkan tanıyacağı (Traffic Advisory – TA) ve gerekli kaçınma hareketini yapabileceği (Resolution Advisory – RA) zamana bağlı olarak değişir.



6.6.2 Pilotlar, TCAS manevralarını rapor etmelidir.

 THY 123, TCAS climb (descent) (THY 123, TCAS tırmanması (alçalması))	 THY 123, Roger (THY 123, anlaşıldı)
--	--



6.6.3 Kontrolörler, pilotun problemin bittiğini ve tahsis edilen kleransa döndüğünü rapor etmesinden sonra, yeni bir talimat verebilirler.

 THY 123, clear of conflict, returning to FL 280 (THY 123, konflikt temizlendi. FL280'a dönülüyor)	 THY 123, Roger (THY 123, anlaşıldı)
--	--



veya

 THY 123, clear of conflict, returning to FL 280 (THY 123, konflikt temizlendi. FL 280 dönülüyor)	 THY 123, Maintain FL 300 (THY 123, FL 300'ı muhafaza edin)
--	--

6.6.4 Pilot, RA talimatı uygulanırken mümkün olmasa bile, sonrasında TCAS manevrasını rapor etmeli ve kontrolörü bilgilendirmelidir.

 THY 123, TCAS climb (descent) completed, (assigned clearance) resumed (THY 123, TCAS tırmanması (alçalması) sona erdi, (verilen talimata) dönülüyor)	 THY 123, Roger (THY 123, anlaşıldı)
--	--

6.6.5 Pilot TCAS alarmı nedeniyle verilen talimata uyamayacak ise, bu bilgiyi Kontrolöre bildirecektir.

 THY 123, unable to comply, TCAS RA (THY 123, TCAS RA'dan dolayı talimata uyamıyoruz.)	 THY 123, Roger (THY 123, anlaşıldı)
---	--



BÖLÜM 7 YAKLAŞMA KONTROL

GİRİŞ




Bu bölümde yaklaşma kontrolde kullanılabilecek genel frezyoloji örnekleri bulunmaktadır.



7.1 IFR KALKIŞLAR

7.1.1 IFR uçuşlarda pilotlar kalkışta yaklaşma kontrol ile ilk temasta aşağıdaki bilgileri iletmelidir:



- Çağrı ismi;
- Uygulayacağı SID;
- Mevcut veya geçilen ALT / FL;
- Serbest kılındığı ALT / FL.



7.1.2 ATC yol talimatına ek olarak, kalkan IFR uçuşlara ayırma amacıyla ek talimatlarda verilebilir.



	<p>✈ Approach, departure, THY 123, executing DEM 1 E, crossing altitude 4500 feet, climbing FL 90 (..... Yaklaşma, kalkış, THY 123, DEM 1 E uygulanıyor, 4500 feet geçiliyor, uçuş seviyesi 90'a tırmanılıyor.)</p>
<p> THY 123 Approach, continue heading 040 until passing FL 070, then proceed direct to DEM VOR (THY 123 Yaklaşma, uçuş seviyesi 70 geçilene kadar uçuş başı 040 da devam edin, takiben direk DEM VOR' a serbestsiniz.)</p>	<p>✈ Heading 040 until passing FL 70, then direct DEM VOR, THY 123 (FL 70 kat edilene kadar uçuş başı 040, takiben direk DEM VOR olacak, THY 123)</p>
veya	
<p> THY 123 report passing FL 70 (THY 123 FL 70'ı geçişi rapor edin)</p>	<p>✈ Wilco, THY 123 (Uygulayacağım, THY 123)</p>
<p>✈ THY 123, passing FL 70, (THY 123, FL 70 geçiliyor)</p>	
<p> THY 123 proceed direct to DEM VOR (THY 123 direk DEM VOR' a serbestsiniz)</p>	<p>✈ THY 123 routing direct DEM VOR (THY 123 direk DEM VOR'a devam ediyoruz)</p>

 THY 123 contact West 128.450 (THY 123 Batı 128.450 ile temas edin)	West 128.450, THY 123 (..... Batı 128.450, THY 123)
---	--

7.1.3 Kalkan IFR uçuşlara verilebilecek diğer talimatlar ile ilgili örnek freyzler aşağıda yer almaktadır.



 THY 123 Turn right (or left) heading 060 to intercept airway (track, route) (THY 123 hava yoluna (rotanıza) girmek için sağa (veya sola) uçuş başı 060'a dönün.)	 Turn right heading 060 to intercept airway, THY 123 (Yola intercept olmak için sağa 060'a dönelecek, THY 123)
---	--


 THY 123 cleared via (designation) (THY 123 (BAK 1A) ile serbestsiniz.)	 Wilco, THY 123 (Uygulayacağım, THY 123)
---	--

 THY 123 (Standard instrument departure name and number) departure (THY 123 (standart kalkış isim ve numarası) kalkışı)	 Wilco, THY 123 (Uygulayacağım, THY 123)
---	--



7.2 VFR KALKIŞLAR

7.2.1 Yaklaşma kontrol tarafından, kalkan VFR trafiklere pilotun kendi ayırmasını muhafaza edebilmesine yardımcı olmak amacıyla, ilgili bilinen trafiklerin bilgisi iletilir. Pilotlar da yaklaşma kontrol ünitesinin sorumluluk sahasını terk ederken kontrol harici oluş bilgisi vereceklerdir.

 Approach T-BC passing terminal area (.....Yaklaşma T-BC terminal sahası geçiliyor)	 T-BC Flight Information available from West 128.450 (T-BC Batı 128.450'den Uçuş Bilgi Hizmeti alabilirsiniz)
---	---

 Information 128.45 T-BC (.....Bilgi 128.45 T-BC)

7.2.2 VFR uçuşlara kontrol bölgesini terk ediş de özel talimatlar verilebilir.

 T-BC leave the terminal area via Whiskey Special VFR route, maintain altitude 1500 feet or below, report leaving terminal area. (T-BC Whiskey Özel VFR rotası ile terminal sahasını terkedin, 1500 feet veya daha aşağı bir yüksekliği muhafaza edin, terminal sahası terk ediş ikaz)	 Cleared to leave the terminal area via Whiskey Special VFR route altitude, 1500 feet or below, will report leaving terminal area, T-BC (Whiskey Özel VFR rotası ile terminal sahası terk edilecek, 1500 feet veya altı, üzerine çıkılmayacak, terminal sahası terk ediş ikaz edilecek, T-BC)
--	---



 T-BC correct (T-BC doğru)
--


7.3 IFR GELİŞLER

7.3.1 “Go ahead” (devam edin) talimatının pilotlar tarafından alçalma, tırmanma, dönüş gibi “daha önceden verilen talimatlara devam edin” şeklinde yorumlanması; hatta “pas geçme” talimatı olarak algılanması ihtimali göz önünde bulundurularak, bu aşamada “pass your message” talimatının kullanılması daha doğru olacaktır.

 Approach, THY 123 (.....Yaklaşma THY 123)	 THY 123 Approach pass your message (THY 123Yaklaşma, mesajınıza devam edin)
--	---

7.3.2 Kontrollü hava sahası içerisinde uçan uçağa normalde, ACC'den yaklaşma kontrole devredilmeden önce, anlaşma mektupları ile belirlenen seviyeye alçalma müsaadesi verilir. Yaklaşma kontrol ilk temasta ekstra talimatlar ve daha düşük irtifalara / seviyelere alçalma talimatları da verebilir. Ayrıca pilot yaklaşmanın türü hakkında bilgilendirilecektir.

 Approach THY 123 descending FL 100, Information Charlie (..... Yaklaşma THY 123, FL 100'a alçalıyor. Charlie bilgisi alındı)	 THY 123 Approach, expect ILS approach, runway 03R, QNH 1011, proceed direct to FHR, descent to FL 80 (THY 123 Yaklaşma, 03 sağ pisti için ILS yaklaşması olacak, QNH 1011, direk FHR'ya devam edin, FL 80'a alçalma serbest)
---	---

 ILS approach, runway 03R, QNH 1011, direct to FHR VOR, descent to FL 80, THY 123 (03 sağ pisti için ILS, QNH 1011, direk FHR VOR, FL 80'a alçalma serbest, THY 123)

7.3.3 IFR gelişler ile ilgili olarak kullanılacak freyzler örnek senaryolar dahilinde aşağıda verilmiştir.

Örnek – 1

<p>✈ Approach, THY 123 Heavy, FL 90 Estimating FHR 46, Information Charlie (THY 123 Heavy, FL 90, FHR tahminisi 46, Charlie bilgisi alındı)</p>	<p>🗼 THY 123, descent to 7000 feet, QNH 1005, transition level 80, expect ILS approach runway 24, (THY 123, 7000 feet'e alçalın, QNH 1005, geçiş seviyesi 80, 24 pisti için ILS yaklaşması olacak.)</p>
<p>✈ Descending to 7000 feet, QNH 1005 transition level 80, Runway 24, THY 123 (7000 feet'e alçalıyoruz, QNH 1005, geçiş seviyesi 80, pist 24, THY 123)</p>	<p>🗼 THY 123, number 1, contact Tower 118.1 (THY 123, sıralamada 1 numarasınız, kule 118.1)</p>

Örnek – 2

<p>✈ THY 123, FL 120 Information Charlie (THY 123, FL 120 Charlie bilgisi alındı)</p>	<p>🗼 THY 123, expect ILS approach runway 03R, QNH 1011 (THY 123, 03 sağ pisti için ILS yaklaşması olacak, QNH 1011)</p>
<p>✈ Runway 03R, QNH 1011. Request straight-in ILS approach, THY 123 (Pist 03 sağ, QNH 1011. Direk ILS yaklaşması talep ediyoruz, THY 123)</p>	<p>🗼 THY 123, cleared straight-in ILS approach runway 03R, report establish. (THY 123, 03R pisti için direk ILS yaklaşmasına serbestsiniz, establish oluş ikaz)</p>
<p>✈ Cleared straight in ILS approach runway 03R, THY 123 (03 Sağ pisti için direk ILS yaklaşması serbest, THY 123)</p>	
<p>✈ THY 123 established on the localiser and runway inside (THY 123 localiser'e establish olduk, pist görülüyor)</p>	<p>🗼 THY 123, number 1, contact Tower 118.1 (THY 123, sıralamada 1 numarasınız, kule 118.1)</p>
<p>✈ Tower 118.1, THY 123</p>	
<p>✈ Tower, THY 123</p>	<p>🗼 THY 123 Tower, report outer marker (THY 123 Kule dış marker'ı rapor edin)</p>

✈ Wilco, THY 123
(Uygulayacağım, THY 123)

✈ THY 123 outer marker
(THY 123 dış marker)

🗼 THY 123, wind 060 degrees 8 knots,
runway 03R, cleared to land,
(THY 123, rüzgar 060 dereceden 8 kt, 03 Sağ
pistine inişe serbestsiniz,)

✈ Runway 03R, cleared to land, THY 123
(03 Sağ pisti, iniş serbest THY 123)

Örnek – 3

✈ Approach, TC-ABC
(..... Yaklaşma, TC-ABC)

🗼 TC-ABC Approach, pass your
message
(TC-ABC Yaklaşma, mesajınıza
devam edin)

✈ TC-ABC, PA 31, inbound from
IFR, FL 120, estimate GZR 47,
information Delta
(TC-ABC, PA 31,'dan inbound, IFR,
FL 120, GZR tahminisi 47, Delta bilgisi alındı)

🗼 T-BC, Clear direct GZR NDB, descent to
FL 90, hold GZR NDB FL 90, right hand
pattern, expected approach time 52
(T-BC, direk GZR NDB'ye serbestsiniz, FL 90'a
alçalın, GZR NDB'de FL 90'da beklemeye girin,
sağdan patern olacak, muhtemel yaklaşma
zamanı 52)

✈ Cleared to GZR NDB, FL 90, hold GZR
NDB FL 90, right hand pattern,
expected approach time 52, T-BC
(GZR NDB'ye serbest, FL 90, GZR NDB'de
FL 90'da beklemeye girilecek, sağdan
patern, muhtemel yaklaşma zamanı 52 T-
BC)

🗼 T-BC, Expect ILS approach RWY 24
(T-BC, 24 pisti ILS yaklaşması olacak)

✈ RWY 24, T-BC
(Pist 24, T-BC)



🗼 T-BC, revised expected approach time 48
(T-BC, düzeltilen muhtemel yaklaşma
zamanı 48)

✈ Roger, T-BC
(Anlaşıldı T-BC)



🗼 T-BC, descent to altitude 6500 feet, QNH
1015, Transition level 80
(T-BC, 6500 feete alçalın, QNH 1015,
geçiş seviyesi 80)


<p>✈ Leaving FL 90 for 6500 feet, QNH 1015, Transition level 80, T-BC (FL 90'ı 6500 feet için terk ediyoruz, QNH 1015, geçiş seviyesi 80, T-BC)</p>	<p>T-BC, roger (T-BC, anlaşıldı)</p>
	<p>T-BC, cleared ILS approach runway 24, report crossing GZR NDB outbound (T-BC, 24 pisti ILS yaklaşmasına serbestsiniz, GZR NDB outboundu geçiş ikaz)</p>
<p>✈ Cleared ILS, runway 24, Wilco T-BC (ILS serbest, pist 24, uygulayacağım T-BC)</p>	
<p>✈ T-BC, GZR outbound</p>	<p>T-BC, report established on the localiser (T-BC, localiser'a establish oluşu ikaz edin)</p>
<p>✈ Wilco, T-BC (Ugulayacağım, T-BC)</p>	
<p>✈ T-BC established localiser (T-BC localiser'a establish olundu)</p>	<p>T-BC report outer marker (T-BC dış marker'ı rapor edin)</p>
<p>✈ Wilco, T-BC (Ugulayacağım, T-BC)</p>	
<p>✈ T-BC, outer marker</p>	<p>T-BC contact Tower 118.1 (T-BC kule 118.1 ile temas edin)</p>
<p>✈ T-BC contact Tower 118.1</p>	
<p>✈ Tower, THY 123, outer marker (..... Kule, THY 123, dış marker)</p>	<p>THY 123, wind 260 degrees 22 knots, runway 24, cleared to land, (THY 123, rüzgar 260 dereceden 22 kt, 24 pistine iniş serbestsiniz,)</p>
<p>✈ Runway 24 cleared to land, THY 123 (Pist 24, iniş serbest THY 123)</p>	

7.3.4 Rüzgarın yönü, yaklaşma prosedürlerinde kullanılmakta olan sistemlerin elverişliliği gibi nedenlerle hava aracı pistin bir tarafına yaklaştırılıp, turlu yaklaştırmaya devam ettirilerek diğer tarafına indirilebilir. Bu durumda kullanılacak olan freyz örneği aşağıdadır:



 <p>THY 123, cleared ILS approach, runway 03, followed by circling to runway 21 (THY 123, 03 pisti için ILS yaklaşması serbest, takiben 21 pistine turlu yaklaşma olacak)</p>	 <p>Cleared ILS runway 03, followed by circling to runway 21, THY 123 (03 pisti için ILS yaklaşması serbest, takiben 21 pistine turlu yaklaşma olacak, THY 123)</p>
--	---

7.3.5 IFR bir uçağın (aletli yaklaşma prosedürünü tamamlamadan) görerek yaklaşma yapmak için müsaade istemesi durumunda, yada kontrolör tarafından önerilip pilot tarafından kabul edildiği durumlarda; uçağa görerek yaklaşma verilebilir. Ancak, görerek yaklaşma süresince pilot manialara referansla görereği muhafaza etse (manialarla ayırmasını kendisi yapsa) dahi; uçuşun aletli uçuş kurallarına göre devam ettiği, görerek yaklaşmanın aletli yaklaşma prosedürünün son safhası olduğu unutulmamalıdır.



 <p>T-BC over DEM VOR, 7000 feet, field in sight, request visual approach (T-BC DEM üzeri 7000 feet yer ile göz teması var, görerek yaklaşma talep ediyoruz)</p>	 <p>T-BC cleared visual approach, runway 18, QNH 1008, position 10 NM to TAN (T-BC, 18 pisti için, görerek yaklaşma serbest, QNH 1008, pozisyonunuz TAN'a 10 NM)</p>
---	---



 <p>Cleared visual approach, runway 18, QNH 1008, T-BC (Görerek yaklaşma serbest, pist 18, QNH 1008, T-BC)</p>

veya



 <p>THY 123, advise able to accept visual approach, runway 18 (THY 123, 18 pisti için görerek yaklaşma ister misiniz?)</p>	 <p>Accept visual approach, THY 123 (Görerek yaklaşmayı kabul ediyorum THY 123)</p>
---	--



7.3.5.1 Birbirini takip eden iki hava aracına görerek yaklaşma vermek için arkadaki hava aracının öndeki hava aracını gördüğünü rapor etmesi beklenir. Arkadaki hava aracına öndeki hava aracı ile kendi ayırmasını sağlaması gerektiği belirtilecektir. Pilot tarafından, kendisine verilecek olan öndeki hava aracına ilişkin wake turbulence kategorisi de dikkate alınacaktır.

 <p>THY 123, confirm you have visual contact with preceding B 737 (THY 123, önünüzde bulunan B 737 yi takip edebiliyor musunuz?)</p>	 <p>B 737 in sight, THY 123 (B737 yi görüyorum, THY 123)</p>
---	--

 <p>THY 123, cleared visual approach, runway 18, maintain own separation from preceding B737 (caution wake turbulence)</p> <p>(THY 123, 18 pisti için görerek yaklaşma serbest, öndeki B737 ile kendi ayırmanızı muhafaza edin (dikkatinize; dümen suyu türbülansı)</p>	 <p>Wilco, THY 123 (Uygulayacağım, THY 123)</p>
--	---



7.3.5.2 Kontrolör uçağın pisti / yeri gördüğünü rapor etmesini de isteyebilir.

 <p>THY 123 report visual (THY 123 görereği rapor edin.)</p>	 <p>Wilco THY 123 (Uygulayacağım THY 123)</p>
---	---

 <p>THY 123 report runway (lights) in sight (THY 123 pist (ışıklarını) görüşü rapor edin.)</p>	 <p>Wilco THY 123 (Uygulayacağım THY 123)</p>
---	---

7.3.6 Pilotlardan belirli noktaların rapor edilmesi de istenebilir:



 <p>THY 123 report (significant point) (outbound or inbound)</p> <p>(THY 123 (belirli bir nokta)'yı (outbound ya da inbound oluşu) rapor edin.)</p>	 <p>Wilco THY 123 (Uygulayacağım THY 123)</p>
--	---

 <p>THY 123 report commencing procedure turn (base turn / race track)</p> <p>(THY 123 kaide dönüşüne başlamayı rapor edin.)</p>	 <p>Wilco THY 123 (Uygulayacağım THY 123)</p>
--	---

7.3.7 Bekleme prosedüründe pilotlara yaklaşma zamanı verilirken kullanılacak freyzler aşağıda bulunmaktadır:

- No delay expected (Herhangi bir gecikme beklenmiyor)
- Expected approach time ... (Muhtemel yaklaşma zamanı ...)
- Revised expected approach time ... (Düzeltilmiş muhtemel yaklaşma zamanı ...)
- Delay not determined (reasons.....) (Gecikme belirlenmedi (sebepleri...))

7.3.8 Normalde yaklaşma / bekleme prosedürleri AIP'de yayınlanır. Ancak, pilot bir yaklaşma / bekleme prosedürünün detaylı açıklamasını isteyebilir.

 <p>THY 123, hold over DEM, at FL 80, expected approach time at 40</p> <p>(THY 123, DEM üzeri FL 80'da beklemeye girin muhtemel yaklaşma zamanı 40 olacak)</p>	 <p>Hold over DEM, at FL 80, request holding instructions THY 123</p> <p>(DEM üzeri FL 80'da beklemeye girilecek, bekleme talimatlarını talep ediyoruz, THY 123)</p>
---	---



THY 123 hold over DEM, at FL 80, inbound track 213 degrees, left hand pattern, outbound time 1 minute

(THY 123 DEM üzeri FL 80'da beklemeye girin, inbound başı 213 derece, soldan dönüş, outbound zamanı 1 dakika olacak)

Not: Bekleme talimatı (VOR / DME beklemesi dışındakiler için) aşağıdaki sıraya göre verilmelidir:

- fix
- seviye
- inbound track
- sağa veya sola dönüşler
- outbound bacağın zamanı

7.3.9 VOR / DME fiksi üzerinde yapılacak beklemeler için, zaman yerine mesafe bilgisi verilir.



THY 123 request holding procedure (THY 123 bekleme prosedürünü tarif eder misiniz?)



THY 123, hold over TAN VOR/DME at 20 DME, FL 80, inbound track 213 degrees turn left, limiting outbound distance 24

DME

(THY 123, TAN VOR/DME üzeri 20 DME'de FL 80'da holdinge girin. Inbound track 213 derece, sola dönüş, outbound mesafesi 24 DME de sona erecek.)



THY 123, cleared to the 270 radial of the DEM VOR at 10 DME fix, maintain (or climb/descen) FL 120, right (left) hand pattern, expect approach clearance (or further clearance) at time 10.25

(THY 123, DEM VOR'ın 270 radyalinde 10 DME fiske serbestsiniz. Uçuş seviyesi 120'ı muhafaza edin, dönüşler sağdan (soldan) olacak, yaklaşma müsaadesi (ya da bir sonraki müsaade) saat 10.25'de olacak.)



Wilco THY 123
(Uygulayacağım THY 123)

7.3.10 Pilota bir yaklaşma / bekleme prosedürüne aşina olup olmadığı da sorulabilir.



THY 123 Are you familiar with (name) approach procedure.

(THY 123 yaklaşma prosedürünü biliyor musunuz?)



Negative, THY 123
(Bilmiyoruz, THY 123)

7.4 VFR GELİŞLER

7.4.1 Kullanılan prosedürlere bağlı olarak, gelen VFR uçağın pilotunun yaklaşma kontrol ünitesi ile temas etmesi ve yaklaşma kontrolün sorumluluğu altına girmeden önce gerekli talimatları alması istenebilir. ATIS yayını olduğu yerlerde pilot yayını aldığını bildirecek; ATIS yayını olmayan yerlerde yaklaşma kontrolörü meydan bilgilerini iletacaktır.

<p>✈ Approach, TC-ABC (..... Yaklaşma, TC-ABC)</p>	<p>📡 TC-ABC Approach, pass your message (TC-ABC Yaklaşma, mesajınıza devam edin)</p>
--	--

<p>✈ TC-ABC, Cherokee, inbound from to, VFR, estimating DEM 52, FHR 04, information golf. (TC-ABC, Cherokee,'dan 'ya, VFR, DEM tahminisi 52, FHR 04, golf bilgisi alındı)</p>	<p>📡 T-BC cleared to VFR, QNH 1012, Traffic information there is a northbound C172 5500 feet, VFR, estimating DEM 53 (T-BC 'ya VFR serbestsiniz, QNH 1012, Trafik bilgisi DEM tahminisi 53 olan Kuzey yönlü 5500 feette bir C172 var.)</p>
---	--

<p>✈ Cleared to VFR at QNH 1012, traffic in sight T-BC (VFR 'ya serbest QNH 1012, trafik takip ediliyor T-BC)</p>	<p>📡 T-BC report aerodrome in sight (T-BC meydan görüş ikaz)</p>
---	--

<p>✈ Wilco T-BC (Uygulayacağım T-BC)</p>
--

<p>✈ T-BC aerodrome in sight (T-BC meydan görülüyor)</p>	<p>📡 T-BC contact Tower 118.1 (T-BC Kule 118.1 ile temas edin)</p>
--	--

<p>✈ Tower 118.1 T-BC (Kule 118.1 T-BC)</p>

7.5 ÖZEL VFR UÇUŞLAR

7.5.1 Özel VFR uçuş için talepte bulunan bir pilot aşağıda belirtilen gerekliliklere uymakla sorumlu olacaktır.

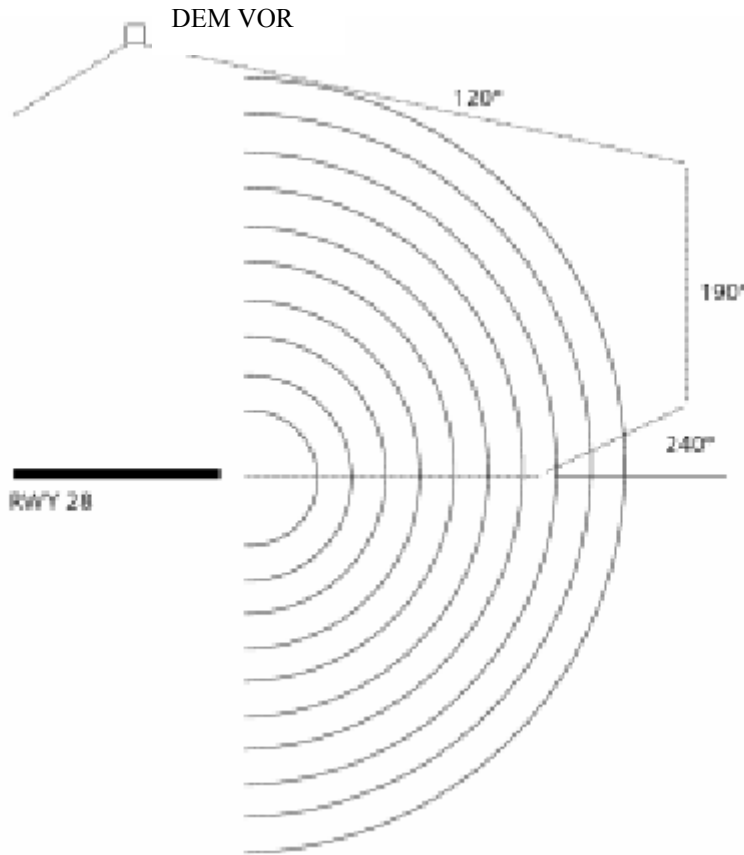
- ATC talimatlarına kesinlikle uymak,
- Uçuş koşullarını ayarlayarak sürekli olarak bulut dışı kalmak, yerden referans alarak uçuş güzergahını belirlemek ve manialardan kaçınmak;
- Hava aracı ve ekip lisans limitleri dahilinde uçmak;
- Annex 2 (Rules of Air) Chp.4.6.' da belirtilen düşük irtifa uçuş kısıtlamalarına kesinlikle uymak;
- Bir kontrol zone içinde bulunan meydan için belirlenmiş trafik paternini herhangi bir ön izin almaksızın ihlal etmekten / dahil olmaktan kesinlikle kaçınmak.

7.5.2 Özel VFR uçuşlara uçulacak bir yükseklik / irtifa verilmeyecektir. Ancak, dikey ayırmanın sağlanması gerektiği durumlarda, özel VFR uçuşlara belirli bir yükseklik (AGL) / irtifa (MSL)'nin üstünde uçmama talimatı verilebilir.

7.5.3 Özel VFR uçuşlarla ilgili herhangi bir ayırma sağlanmayacaktır. Ayrıca, pilot ayırma talebinde bulunmayacak, ATC mümkün olduğunca trafik bilgisi verecek; ancak ayırma için talimat vermeyecektir. Pilotlar diğer hava araçları ile ayırmalarından kendileri sorumlu olacaktır.

7.6 SON YAKLAŞMAYA RADAR VEKTÖRLERİ















7.6.1 Radar vektörü gelen hava araçlarının uygulayacakları herhangi bir aletli yaklaşma için yaklaşıma başlayabileceği bir pozisyona yerleştirilmesi amacıyla verilir. Aşağıdaki örnekte; 28 pistine iniş için gelen bir uçağa ILS için radar vektörü verilmektedir.




✈ Approach THY 123, FL 90, approaching DEM VOR, information golf
(..... Yaklaşma THY 123, FL 90, DEM VOR'a yaklaşıyoruz, golf bilgisi alındı)

📡 THY 123 Approach, vectoring for ILS approach runway 28, QNH 1008
(THY 123 Yaklaşma 28 pisti ILS yaklaşması için vektör olacak, QNH 1008)

✈ RWY 28, QNH 1008, THY 123
(Pist 28, QNH 1008, THY 123)



 THY 123 leave DEM heading 120 (THY 123 DEM'ı uçuş başı 120 ile terk edin)	 Leave DEM heading 120, THY 123 (DEM, uçuş başı 120 ile terk edilecek THY 123)
 THY 123 report your indicated air speed (THY 123 gösterge süratinizi bildirin)	 THY 123 indicated air speed 260 knots (THY 123 gösterge sürati 260 knots)
 THY 123 reduce indicated air speed to 210 knots (THY123 gösterge süratinizi 210 knot'a düşürün)	 210 knots, THY 123
 THY 123 leaving DEM heading 120 (THY123 DEM'ı 120 uçuş başı ile terk ediyoruz.)	
 THY 123 descent to altitute 5500 feet, transition level 70, QNH 1009, number 4 in traffic (THY 123, 5500 feete alçalışa serbestsiniz, geçiş seviyesi 70, QNH 1009, trafikte 4 numarasınız)	 Descent to altitute 5500 feet, QNH 1009, THY 123 (5500 feete alçalıyoruz, QNH 1009, THY123)
 THY 123 turn right heading 190. No ATC speed restriction (THY 123, sağa 190 başa dönün. ATC sürat tahdidi yok)	 Right heading 190. No speed restriction THY 123 (Sağa uçuş başı 190. Sürat tahdidi yok THY123)
 THY 123, Position 12 miles from touchdown, turn right heading 240, cleared for ILS Approach RWY 28, report established on localizer. (THY 123, Pozisyonunuz teker koyma noktasına 12 mil, sağa 240 başa dönün, 28 pisti ILS Yaklaşmasına serbestsiniz, localiser'a establish oluş ikaz)	 Right heading 240, Cleared for ILS Approach RWY 28 , Wilco, THY123 (Sağa uçuş başı 240, 28 pisti ILS Yaklaşmasına serbest, uygulayacağım, THY123)
	 THY123, localiser established (THY123, localiser'a establish olduk)


 <p>THY 123, contact Tower 118.1 (THY 123 kule 118.1 ile temas edin)</p>	 <p>Tower 118.1, THY123 (Kule 118.1, THY123)</p>
---	---

7.6.2 Yukarıdaki örnekte yaklaşma sıralamasında hava araçları arasındaki ayırmanın muhafaza edilebilmesi için uçağın yaklaşma hızı düşürülmüştür. Hız tahdidi verilirken kullanılacak diğer freyzler aşağıda bulunmaktadır:

- Maintain (number) knots (or greater / less) (until (significant point)) / (Belirli bir noktaya kadar) saatte (sayı) knot'ı (veya daha fazlasını / azını) muhafaza edin.
- Do not exceed (number) knots / (sayı) knot'ı geçmeyin
- Maintain present speed / Mevcut hızınızı muhafaza edin.
- Increase (or reduce) speed to (number) knots / hızınızı (sayı) knot'a artırın (veya azaltın).
- Increase (or reduce) speed by (number) knots / hızınızı (sayı) knot artırın (veya azaltın).
- Resume normal speed / Normal hızınıza dönün
- Reduce to minimum approach speed / Minimum yaklaşma hızına düşürün
- Reduce to minimum clean speed / Hızınızı minimuma düşürün.
- No speed restrictions / Hız tahdidi yok



7.6.2.1 Ancak, hız tahdidinin yeterli olmadığı durumlarda ilave vektör vermek gerekli olabilir. Bu durumlarda kullanılacak freyz örnekleri aşağıda verilmiştir.

 <p>THY 123, make a THREE SIXTY turn left for delaying action (THY 123 geciktirme için sola 360 derecelik bir dönüş yapın)</p>	 <p>THREE SIXTY turn left, THY123 (Sola 360 derece dönülecek, THY123)</p>
--	---

 <p>THY 123 turn left heading 150 for spacing (THY 123 geciktirme için sola uçuş başı 150'a dönün)</p>	 <p>Left heading 150, THY123 (Sola uçuş başı 150, THY123)</p>
--	--

NOT: 360 derece yerine "THREE SIXTY" kullanır.

7.6.3 Eğer meteorolojik şartlar, trafik yoğunluğu veya pistin müsait olmaması gibi durumlar söz konusu ise, hava aracı yapacağı yaklaşıma hemen serbest kılınmayabilir.

 <p>THY 123, Position 12 miles from touchdown, turn right heading 240, closing localiser from the right, report established localiser, stand by for ILS / GP (THY 123, Pozisyonunuz teker koyma noktasına 12 mil, sağa 240 başa dönün, localiser'a sağdan yaklaşıyorsunuz, localiser'a establish oluş ikaz, ILS / GP için dinlemede kalın)</p>	 <p>Right heading 240, Wilco, THY123 (Sağa uçuş başı 240, uygulayacağım, THY123)</p>
---	---

✈ THY123, localiser established
(THY123, localiser'a establish olduk)

📡 THY 123, descent on the ILS
(THY 123, ILS 'de alçalın)

✈ Wilco, THY 123
(Uygulayacağım, THY123)

📡 THY 123, contact Tower 118.1
(THY 123 kule 118.1 ile temas edin)

✈ Tower 118.1, THY123
(Kule 118.1, THY123)

7.6.4 Herhangi bir nedenden ötürü uçağın localizer korsundan ayrılması gerekiyorsa veya localizer korsunu kat edecek bir vektör veriliyorsa, pilot bu konuda bilgilendirilmelidir.

📡 THY 123, turn left heading 150, this turn will take you through localizer course (or radio aid) (reasons)
(THY 123 sola uçuş başı 150'a dönün bu dönüş ile lokalizer korsunu (veya diğer seyrüsefer yardımcılarını) kat edeceksiniz. (Kat edişin nedeni))

✈ Left heading 150, Roger THY 123
(Sola uçuş başı 150, Anlaşıldı, THY123)

📡 THY 123 expect vector across localizer course (or radio aid) (reason)
(THY 123 lokalizer korsunu (diğer seyrüsefer yardımcılarını) katedecek vektör olacak (sebebi))

✈ Roger THY 123
(Anlaşıldı, THY123)

7.6.5 Aşağıdaki örnekte; iniş için gelen bir uçağa **NDB** aletli yaklaşma prosedürü uygulanmaktadır. Benzer RTF freyazleri **VOR** aletli yaklaşma prosedürü için de kullanılabilir.















✈ Approach TC-ABC, inbound BTN, information golf
(..... Yaklaşma TC-ABC, BTN'ye inbaund, golf bilgisi alındı)

📡 TC-ABC Approach, pass your message
(TC-ABC Yaklaşma, mesajınızı iletin)















✈ Approach TC-ABC, 20 miles South of BTN, FL 80, IFR, Estimating BTN 47
(..... Yaklaşma TC-ABC, BTN'nin 20 mil güneyi, FL 80, IFR, BTN tahminisi 47)



📡 TC-ABC clear to BTN at FL 80, expect NDB approach runway 34, expected approach time 58,
(TC-ABC BTN'ye FL 80 'da serbestsiniz, 34 pisti için NDB yaklaşması olacak, tahmini yaklaşma zamanı 58)



✈ Clear to BTN FL 80 to hold, expected approach time 58, TC-ABC.
(BTN'ye FL 80 'da beklemeye serbest, tahmini yaklaşma zamanı 58, TC-ABC)



 <p>T-BC descent to altitude 3000 feet, transition level 60, QNH 1015, report entering the hold (T-BC, 3000 feete alçalış serbest, geçiş seviyesi 60, QNH 1015, beklemeye giriş ikaz.)</p>	 <p>Descent to altitude 3000 feet, transition level 60, QNH 1015, wilco, T-BC (3000 feete alçalıyoruz, geçiş seviyesi 60, QNH 1015, Uygulayacağım, T-BC)</p>
	 <p>T-BC overhead BTN, maintaining 3000 feet, entering the hold. (T-BC BTN üzeri, 3000 feet muhafaza ediliyor, beklemeye giriyoruz)</p>
 <p>T-BC Cleared NDB approach RWY 34, report beacon outbound (T-BC 34 pisti NDB yaklaşmasına serbest, beacon outbound oluş ikaz)</p>	 <p>Cleared for NDB approach RWY 34 , wilco, T-BC (34 Pisti NDB yaklaşmasına serbest, Uygulayacağım, T-BC)</p>
	 <p>T-BC, beacon outbound (T-BC, beacon outbound.)</p>
 <p>T-BC report base turn complete, QNH 1013 (T-BC, base turn'ün tamamlanışını ikaz edin, QNH 1013)</p>	 <p>Wilco, QNH 1013, T-BC (Uygulayacağım, QNH 1013, T-BC)</p>
	 <p>T-BC Base turn complete (T-BC base turn tamamlandı)</p>
 <p>T-BC, Report at 4 DME. (T-BC 4 DME'yi rapor edin)</p>	 <p>Wilco, T-BC (Uygulayacağım, T-BC)</p>
	 <p>T-BC, 4 DME (T-BC, 4 DME)</p>
 <p>T-BC, contact Tower 118.1 (T-BC kule 118.1 ile temas edin)</p>	 <p>Tower 118.1, T-BC (Kule 118.1, T-BC)</p>



7.6.6 Aşağıdaki örnekte; iniş için gelen bir uçağa **SRA (Surveillance Radar Approach)** yaklaşma prosedürü uygulanmaktadır. Ancak, Türkiye'de sivil hava trafiği için SRA kullanılmamakta olup; burada sadece bilgi amaçlı verilmiştir.



 <p>THY 123, This will be a surveillance radar approach runway 24, terminating at half a mile from touchdown. Check your minima, step down fixes and missed approach point. (THY 123, 24 pisti için teker koyma noktasından yarım mil öncesinde biten Surveillance Radar Yaklaşması olacak. Minimanızı, step down fikslerinizi ve pas geçme noktanızı kontrol edin)</p>	 <p>THY 123</p>
 <p>THY 123, turn right heading 275 final approach (THY 123 Son yaklaşma, sağa 275'a dönün)</p>	 <p>Right heading 275, THY 123 (Sağa 275 başa dönülecek, THY 123)</p>
 <p>THY 123, 8 miles from touchdown. Your descent will begin at 6 ½ miles. Check wheels (THY 123, teker koyma noktasından 8 mil mesafedesiniz. Alçalmanız 6 ½ milde başlayacak. İniş takımlarınızı kontrol edin)</p>	 <p>THY 123</p>
 <p>THY 123, 7 miles from touchdown. Report runway lights inside (THY 123, teker koyma noktasından 7 mil mesafedesiniz. Pist ışıklarını görüş/ikaz)</p>	 <p>THY 123</p>
 <p>THY 123, After landing contact Tower 118.1 (THY 123 İnişten sonra, Kule 118.1 ile temas edin.)</p>	 <p>After landing contact Tower 118.1, THY 123 (İnişten sonra Kule 118.1 ile temas edilecek)</p>
 <p>THY 123, Approaching 6½ miles from touchdown. Commence descent now to maintain a three degree glide path (THY 123 teker koyma noktasından 6½ mil mesafeye yaklaşıyorsunuz. 3 derecelik glide path açısını muhafaza ederek alçalmaya başlayın.)</p>	 <p>Descending, THY 123 (Alçalıyoruz, THY 123)</p>
 <p>6 miles from touchdown. Height should be 1850 feet (Teker koyma noktasından 6 mil mesafedesiniz. Yükseklik 1850 feet olmalı)</p>	 <p>THY 123</p>

 <p>Slightly left of track. Turn right heading 280 (Rotanın çok az solundasınız. Sağa uçuş başı 280'a dönün.)</p>	 <p>Heading 280, THY 123 (Uçuş başı 280, THY 123)</p>
--	--


 <p>5 ½ miles from touchdown. Height should be 1700 feet THY 123 (Teker koyma noktasından 5½ mil mesafedesiniz. Yükseklik 1700 feet olmalı)</p>	 <p>THY123</p>
--	---


 <p>5 miles from touchdown. Height should be 1550 feet. Heading 280 is good (Teker koyma noktasından 5 mil mesafedesiniz. Yükseklik 1550 feet olmalı. Uçuş başı 280 iyi.)</p>	 <p>THY 123</p>
--	--

 <p>4 ½ miles from touchdown. Height should be 1400 feet. Slightly right of track. Turn left 3 degrees, heading 277 (Teker koyma noktasından 4 ½ mil mesafedesiniz. Yükseklik 1400 feet olmalı. Rotanın çok az sağındasınız. 3 derece sola dönün. Uçuş başı 277)</p>	 <p>Heading 277, THY 123 (Uçuş başı 277, THY 123)</p>
---	--

 <p>4 miles from touchdown. Height should be 1250 feet. Do not reply to further instructions. (Teker koyma noktasından 4 mil mesafedesiniz. Yükseklik 1250 feet olmalı. Devam eden talimatları yanıtlamayın.)</p>	 <p>THY 123</p>
--	--

Not: Devam eden talimatlar arasında kalan süre 5 saniyeden az olacaktır.

 <p>3 ½ miles from touchdown. Height should be 1100 feet. Runway 28 cleared to land. Wind calm (Teker koyma noktasından 3½ mil mesafedesiniz. Yükseklik 1100 feet olmalı. 28 pistine iniş serbest. Rüzgar sakin)</p>

 <p>3 miles from touchdown. Height should be 950 feet. Heading 277 is good (Teker koyma noktasından 3 mil mesafedesiniz. Yükseklik 950 feet olmalı. Uçuş başı 277 iyi)</p>



2 ½ miles from touchdown. Height should be 800 feet. On track
(Teker koyma noktasından 2½ mil mesafedesiniz. Yükseklik 800 feet olmalı. Rotadasınız)



2 miles from touchdown. Height should be 650 feet. Check minimum descent height
(Teker koyma noktasından 2 mil mesafedesiniz. Yükseklik 650 feet olmalı. Minimum alçalma yüksekliğini kontrol edin.)



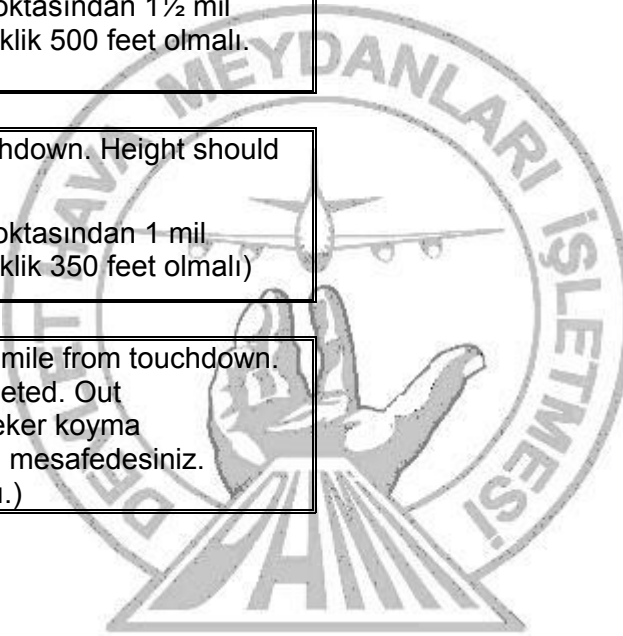
1 ½ miles from touchdown. Height should be 500 feet. On track
(Teker koyma noktasından 1½ mil mesafedesiniz. Yükseklik 500 feet olmalı. Rotadasınız.)



1 mile from touchdown. Height should be 350 feet
(Teker koyma noktasından 1 mil mesafedesiniz. Yükseklik 350 feet olmalı)



On track. Half a mile from touchdown. Approach completed. Out
(Rotadasınız. Teker koyma noktasından yarım mil mesafedesiniz. Yaklaşma tamamlandı.)








BÖLÜM 8 SAHA KONTROL



GİRİŞ



Saha Kontrol'de kullanılmakta olan freyzlerin çoğu genel içerikli freyzler olup; 2. Bölümde de genel frezyoloji adı altında verilmiştir. Ancak, bu bölümde saha kontrolde kullanılabilecek genel frezyoloji örnekleri bulunmaktadır.

8.1 SAHA KONTROL GENEL TALİMATLARI

8.1.1 Aşağıdaki frezyoloji örnekleri mevcut trafiğin gerekliliklerine göre saha kontrol merkezlerinde kullanmak için uygundur.



	✈️ THY 123, request descent (THY 123, alçalma müsaadesi)
 THY 123, maintain FL 280, expect descent after DEM (THY 123, FL 280' i muhafaza edin. Alçalma DEM'den sonra olacak)	✈️ Maintaining FL 280, THY123 (FL 280 muhafaza ediliyor, THY123)
 THY 123, Maintain FL 280 until further advised (THY 123, bir sonraki talimata kadar uçuş seviyesi 280' i muhafaza edin.)	✈️ Maintaining, THY 123 (Muhafaza ediliyor, THY123)
 THY 123, Maintain FL 280 until passing YAA (THY 123, YAA'yı geçene kadar uçuş seviyesi 280' i muhafaza edin.)	✈️ Wilco THY 123 (Uygulayacağım. THY123)
 THY 123, Maintain FL 280 until 50 (THY 123, 50'a kadar uçuş seviyesi 280' i muhafaza edin.)	✈️ Wilco THY 123 (Uygulayacağım. THY123)
 THY 123 descent to FL 200 cross DEM VOR at FL 230 or above (THY 123 Uçuş seviyesi 200'a alçalışa serbestsiniz, DEM VOR'ı uçuş seviyesi 230 veya üzerinde geçin.)	✈️ Leaving FL 280 for FL 200. Cross DEM VOR at FL 230 or above THY123 (FL 280' i FL 200 için terk ediyoruz. DEM VOR uçuş seviyesi 230 veya üzerinde geçilecek, THY123)


 THY 123, cross VMR at time 52 or before (THY 123 VMR'yi saat 52 veya öncesinde geçin)	 Cross VMR at time 52 or before, THY123 (VMR 52 veya öncesinde geçilecek, THY123)
--	---

 THY 123, advise if able to cross VMR at time 52. (THY 123, VMR'yi saat 52'de geçebilir misiniz?)	 Affirm, THY123 (Mutabık, THY123)
---	---

8.2 POZİSYON BİLGİSİ



2.1 Yeterli ayırmanın tesis edilebilmesi amacıyla, pilotlara rutin raporlarına ek pozisyon raporu bilgileri sağlaması için talimat verilebilir.



 THY 123, report DEM (THY 123, DEM'ı rapor edin)	 Wilco THY 123 (Uygulayacağım. THY123)
--	--

 THY123, DEM 50, FL 280, FUR 57
(THY 123, DEM 50, Uçuş seviyesi 280, FUR 57.)

 THY 123, Roger (THY 123, Anlaşıldı)
--









 THY 123, report 25 miles to DEM (THY 123, DEM'a 25 mili rapor edin)	 Wilco, THY123 (Uygulayacağım THY 123)
--	--

 THY 123, report distance from DEM (THY 123 DEM'den mesafenizi rapor edin)	 THY123, 26 miles (THY 123, 26 mil)
--	---

 THY 123, report passing 270 radial DEM VOR (THY 123, DAG VOR 270 radyali geçişi rapor edin.)	 Wilco, THY 123 (Uygulayacağım, THY 123)
---	--

8.3 HIZ KONTROLÜ



8.3.1 Kontrolör, hava araçları arasındaki ayırmanın sağlanması için hava araçlarına hızları ile ilgili tahditler verebilir. Hız kontrolü yapılırken aşağıdaki freyzler kullanılabilir:



 THY 123, report speed (THY 123, Hızınızı rapor edin)	✈ Speed 260 knots, THY 123 (Hız saatte 260 knot THY123)
 THY 123, Maintain present speed (THY 123, Mevcut hızınızı muhafaza edin)	✈ Wilco, THY123 (Uygulayacağım THY 123)
 THY 123, Maintain 240 knots or greater (or less) (until significant point) (THY 123 Saatte 240 knot ya da daha fazlasını (ya da daha azını) (belirli bir noktaya kadar) muhafaza edin)	✈ Maintaining 240 knots or greater (or less) (until significant point) THY 123 Saatte 240 knot ya da daha fazlasını (ya da daha azını) (belirli bir noktaya kadar) muhafaza edeceğiz, THY123)
 THY 123, Do not exceed 240 knots (THY 123, 240 knot'ı aşmayın)	✈ Do not exceed 240 knots, THY 123 (240 knot'ı aşmayacağız, THY123)
 THY 123, Increase (or reduce) speed to 240 knots (or greater / less) (THY 123 Hızınızı saatte 240 knot'a arttırın (ya da düşürün))	✈ THY123, Increase (or reduce) speed to 240 knots (or greater / less) (Hızımızı saatte 240 knot'a arttıracamız (ya da düşüreceğiz), THY 123)
 THY 123, Increase (or reduce) speed by 30 knots per hour (THY 123 Hızınızı saatte 30 knot arttırın (ya da düşürün))	✈ Increasing (or reducing) speed by 30 knots per hour, THY 123 Hızımızı saatte 30 knot arttıracamız (ya da düşüreceğiz) THY123)
 THY 123, Resume normal speed (THY 123 Normal hızınıza dönün)	✈ Normal speed, THY123 (Normal hız, THY 123)
 THY 123, No (ATC) speed restriction (THY 123 Herhangi bir (ATC) hız tahdidi yok)	✈ No speed restriction, THY123 (Hız tahdidi yok, THY 123)

8.4 SEVİYE BİLGİSİ


8.4.1 Seviye bilgileri Bölüm 2.1'de detaylandırıldığı gibi tırmanma, alçalma ve mevcut seviyeyi muhafaza etme müsaadeleri / talimatları ile bir seviyeyi terk etme, geçme ve o seviyeye ulaşma raporlarını içerir. Aksi bildirilmedikçe, alçalma / tırmanma talimatı almış bir uçağın bulunduğu seviyeyi mümkün olan en kısa zamanda terk etmesi beklenir.



 THY 123, when ready descent to FL 180 (THY 123, Hazır olduğunuzda uçuş seviyesi 180'a alçalın)	✈ Descent to FL 180, will report leaving FL 280 THY 123 (FL 180'a alçalacağız, FL 280' terk ediş rapor edilecek, THY123)
---	---

 <p>THY 123, climb to FL 320 report passing FL 220 (THY 123, FL 320'a tırmanın, FL 220'ı geçişi rapor edin)</p>	 <p>Climbing to FL 320, THY123 (FL 320'a tırmanıyoruz, THY 123)</p>
--	--

 <p>THY 123, descent immediately to FL 220 due traffic (THY 123, trafik nedeniyle acilen FL 220'a alçalın)</p>	 <p>Leaving FL 240 for FL 220, THY123 (FL 240'ı FL 220 için terk ediyoruz, THY 123)</p>
---	--



8.4.2 Hava aracı görerek meteorolojik şartlar (VMC) altında, gündüz saatlerinde ve 10.000 feet altında kendi ayırmasını muhafaza ederek alçalma / tırmanma talep edebilir. Bu durumda verilecek talimat, ilgili trafik bilgisini de içermelidir.



 <p>THY123, Request VMC descent to FL 60 (THY 123, Uçuş seviyesi 60'a VMC alçalma talep ediyoruz.)</p>

 <p>THY 123, Descent to FL 60, Maintain own separation and VMC from FL 90 to FL 70, traffic westbound FL 80 estimating DEM at 07 (THY 123, FL 60'a alçalın, FL 90'dan FL 70'a kadar kendi ayırmanınızı ve VMC'yi muhafaza edin, FL 80'da batı yönlü trafiğin DEM tahminisi 07)</p>	 <p>Leaving FL 100, for FL 60 maintain VMC FL 90 to FL 70, traffic at FL 80, THY 123 (FL 100'ı FL 60 için terk ediyoruz, FL 90'dan FL 70'a kadar VMC muhafaza edilecek, FL 80'da trafik, THY 123)</p>
--	--

8.5 KONTROLLÜ HAVA SAHASINA GİRİŞ

8.5.1 Bir hava yoluna veya kontrollü sahaya girmek isteyen hava aracı, bu talebini ilgili hava trafik ünitesine bildirmelidir. Uçuş planının doldurulmadığı durumlarda, talep uçuş planının doldurulmasını da içermelidir. Uçuş planının doldurulduğu durumlarda ise kısaltılmış bir çağrı yapılabilir.

 <p>..... Control, TC-ABC, request clearance to join VA4 at DEM (.....Kontrol, TC-ABC, DEM'da VA4'e dahil olmak için müsaade talep ediyoruz.)</p>	 <p>TC-ABC, cleared to flight planned route FL 240, join VA4 at DEM at FL240, (TC-ABC, uçuş planı rotası ile FL 240'da 'ya serbestsiniz, DEM'da uçuş seviyesi 240'da VA4'e dahil olun)</p>
--	---

 <p>Cleared to via DEM flight planned route FL 240, to enter controlled airspace FL 240 TC-ABC (Uçuş planı rotası ile FL 240'da 'ya DEM ile serbest, kontrollü hava sahasına FL 240'da girin, TC-ABC)</p>	 <p>TC-ABC, correct (TC-ABC, doğru)</p>
--	--

veya

✈️ Control, TC-ABC request clearance to enter controlled airspace northeast of, at FL 240, at time 42

(.....Kontrol TC-ABC,'nın kuzey doğusundan kontrollü hava sahasına, Uçuş seviyesi 240' da, saat 42' de, girmek için müsaade talep ediyoruz.



TC-ABC, cleared controlled airspace at time 42, from 8 miles northeast of via A1, maintain FL 240 , squawk 5507

(TC-ABC,'nın 8 mil kuzeydoğusundan A1 yolu ile 42'de kontrollü hava sahasına serbestiniz, Uçuş seviyesi 240'ı muhafaza edin, squawk 5507.

✈️ Cleared time 42, from 8 miles northeast of....., via A1, maintain FL 240, squawk 5507, TC-ABC

(Saat 42'de'nın 8 mil kuzeydoğusundan A1 yolu ile FL 240'da serbest, squawk 5507, TC-ABC)

8.5.2 Trafiğin durumundan dolayı, giriş müsaadesi hemen yerine getirilemeyebilir. Bu durumda kullanılacak freyz örneği aşağıda verilmiştir.

🗼 TC-ABC remain outside controlled airspace, expect joining clearance at 55

(TC-ABC, kontrollü hava sahasının dışında kalın, muhtemel giriş müsaadesi saat 55'de olacak).

✈️ Remaining outside controlled airspace, TC-ABC

(Kontrollü hava sahasının dışında kalacağız, TC-ABC)

8.5.3 Talep edilen uçuş seviyelerinin dolu olduğu durumlarda ise kontrolör başka bir seviye teklif edecektir.

✈️ TC-ABC, request FL 240
(TC-ABC, Uçuş seviyesi 240'ı talep ediyoruz.)

🗼 TC-ABC, not available due traffic. Alternatives are FL 260 or FL 220. Advise.
(TC-ABC, trafikten dolayı mümkün değil, Alternatif uçuş seviyeleri 260 ve 220. Tavsiyeniz)



✈️ TC-ABC, accept FL 220
(TC-ABC, Uçuş seviyesi 220'ı kabul ediyoruz.)

8.6 KONTROLLÜ HAVA SAHASINDAN ÇIKIŞ

Hava araçları gerekli ayırmayı sağlamak için verilen ilgili talimatları uygulayarak, verilen belirli bir noktadan kontrollü hava sahasından ayrılacaktır.



✈️ Control TC-ABC, Request clearance to leave controlled airspace



(.....Kontrol TC-ABC, kontrollü hava sahasından ayrılmak için müsaade talep ediyoruz.



 TC-ABC, cleared to leave VA4 via DEM. Maintain FL 220 while in controlled airspace. (TCABC, VA4'ü DEM ile terk ediş serbest. Kontrollü hava sahası içerisinde uçuş seviyesi 220'ı muhafaza edin.)	 Cleared to leave VA4 via DEM. Maintain FL 220 while in controlled airspace TC-ABC, (VA4'ü DEM ile terk ediş serbest. Kontrollü hava sahası içerisinde uçuş seviyesi 220 muhafaza edilecek TC-ABC)
--	--

8.7 YOL KAT EDİŞ MÜSAADESİ

8.7.1 Bir hava yolunu kat etmek isteyen bir hava aracı, bu isteğini uygun ATC ünitesine bildirecektir.



 Control, TC-ABC (..... Kontrol, TC-ABC)	 TC-ABC,Control pass your message. (TC-ABC Kontrol mesajınıza devam edin.)
--	--

 TC-ABC, T67, from....., 20 miles north of, DEM at 22, FL 80, request clearance to cross airway VA4 at DEM (TC-ABC, T67, 'dan geliyoruz, 'nin 20 mil kuzeyindeyiz, DEM tahminisi 22, FL 80, VA4 yolunu DEM'dan kat etmek için müsaade talep ediyoruz)	 TC-ABC cleared to cross VA4 at DEM, FL 80. (TC-ABC VA4 yolunu DEM'dan kat ediş serbest)
---	--

 Cleared to cross VA4 at DEM, FL 80. TC-ABC (VA4 yolunu DEM'dan kat ediş serbest TC-ABC)	 TC-ABC Report DEM. (TC-ABC DEM'ı rapor edin)
--	---



8.8 YOLDA BEKLEMEDEKİ UÇUŞLAR



8.8.1 Bir hava aracı yolda bekleme yapacaksa, kontrolör bekleme talimatını ileriye dönük müsaadeler ile birlikte vermeli, gecikmenin nedeni / nedenleri ayrıca belirtilmelidir.

 THY 123, hold at DEM, FL 220, expect further clearance at 03, (THY 123, DEM üzerinde FL 220'da beklemeye girin, bir sonraki talimat 03'de olacak)	 Hold at DEM FL 220, expect further clearance at 03, THY 123 (DEM üzeri FL 220'de beklemeye girilecek, bir sonraki müsaade 03'te, THY 123)
---	--

8.9 RADAR


8.9.1 Saha kontrolde Bölüm 6'da detaylandırılan radar freyzleri kullanılır. Gerektiğinde pilotlar radar kontrolünün başladığından ve bitirildiğinden haberdar edilmelidir.


 THY 123, Under radar control (THY 123, Radar kontrolü altındasınız)	 THY 123
--	---


 THY 123, Radar control terminated (THY 123, Radar kontrolü bitirilmiştir.)	 THY 123
---	---

8.10 ATC ÜNİTELERİ ARASINDAKİ KOORDİNASYON


8.10.1 Trafik Tahminisi: Eğer trafik bilgisini alan ünite uçuş planı bilgilerine sahip değilse; "No details" ifadesini kullanabilir. Bu durumda tüm uçuş planı bilgisi iletilecektir.

 Estimate (significiant point) on (aircraft callsign) ((çağrı adı) (özel bir noktaya) tahminisi)
--



 Estimate (direction of flight) (aircraft call sign) Squawking(ssr code), (type), estimated (significiant point) (time) (level)(or descending from (level) to (level)) (speed filed TAS) route (remarks) ((uçuşun yönü) (çağrı adı)'ın tahminisi tranponder (ssr kodu), (tipi), (özel bir noktaya tahminisi), seviyesi (ya da bir seviyeden başka bir seviyeye alçalması) (doldurduğu TAS hızı) yolu (açıklama))
--


 Estimate THY 123, Squawking 2350, B 738, estimated DEM 14.23, FL 280 (or descending from (level) to (level)) (speed filed TAS) (route (remarks))
--


8.10.2 Değişiklik Bilgisi: Eğer verilen trafik bilgisinde bir değişiklik olmuşsa, bu bilgi alan üniteye iletilecektir.


 Revision (aircraft callsign) (details as necessary) (Değişiklik(çağrı adı) (gerekli detaylar))

8.10.3 Kontrolün Transferi : Bir hava aracının kontrolünün transferi Anlaşma Mektupları ile belirlenen esaslara göre yapılacaktır.



 Request release of THY 123 (THY 123'ı devretmenizi talep ediyoruz.)	 THY 123 released at 09.10 (conditions / restrictions) (THY 123 09.10'da devredildi (koşullar / kısıtlamalar))
--	--


 THY 123 released for climb (or descent)
(THY 123 tırmanma (ya da alçalma) için serbest)


 THY 123 not released until 09.10 (or DEM)
(THY 123 09.10'a (ya da DEM'a) kadar released olmayacak)

 Unable THY 123 (traffic is (details))
(THY 123 mümkün olmayacak (trafik detayları))



8.10.4 Müsaadenin Değiştirilmesi : ATC Ünitesi daha önceden vermiş olduğu bir müsaadenin değiştirilmesini talep edebilir.


<p> May we change clearance of (aircraft call sign) to (details of alteration proposed) ((Çağrı adı) nın müsaadesini (önerilen değişikliğin detayları) olarak değiştirebilir miyiz)</p>	<p> Agreed to (Alteration of clearance) of (aircraft call sign) ((Çağrı adı) nın (Müsaade değişikliği) kabul edildi.)</p>
--	---



 Unable (aircraft call sign)
((Çağrı adı) mümkün değil)

 Unable (desired route, level, etc) (for (aircraft call sign) due (reason) (alternative cleared proposed)
(İstenecek yol, seviye v.s) (çağrı adlı uçak için) (sebepler)'den dolayı mümkün değil, (alternatif önerilen müsaade)


8.10.5 Approval Request : Uçağın kalkış meydanından bir sonraki kontrol ünitesinin sınırına olan uçuş zamanı, uçuş planı ve kontrol bilgisini kabul eden ATC ünitesine aktarılması, uçağın kabulü, analizi ve koordinasyonu için gerekli zamandan az ise, uçağı transfer edecek ATC ünitesi, uçağa gerekli müsaadeleri vermeden önce, bu bilgileri onay talebi ile birlikte kabul edecek ATC ünitesine iletilecektir.


<p> Approval request (aircraft callsign) estimated departure from (significant point) at (time) (Approval request (çağrı adı) (özel bir noktadan) tahmini kalkışı saat (zaman)da)</p>	<p> (Aircraft call sign) request approved (restriction if any) ((Çağrı adı) talep onaylandı.(varsa kısıtlamalar))</p>
---	---

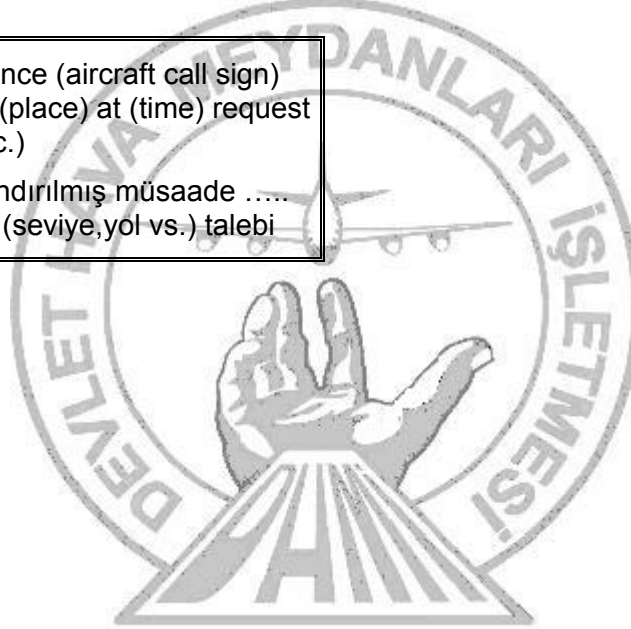
 (Aircraft callsign) unable (alternative instructions)
(Çağrı adı) mümkün değil (alternatif talimatlar)

 <p>Approval request THY 123 estimated departure from at 11.30 (Onay talebi THY 123’dan tahmini kalkışı saat 11.30’da)</p>	 <p>THY 123 request approved. Will cross at FL 250 or above, squawk 2350 (THY 123 talep onaylandı.’yı uçuş seviyesi 250 veya üzerinde geçsin, transponder kodu 2350)</p>
--	--

8.10.6 Müsaadenin Hızlandırılması: ATC Ünitesi müsaadenin hızlandırılmasını talep edebilir.

 <p>Expedite clearance (aircraft call sign) expected departure from (place) at (time) (Çağrı adı) için hızlandırılmış müsaade Muhtemel kalkış’nden saat’da olacak)</p>

 <p>Expedite clearance (aircraft call sign) estimated over (place) at (time) request (level, route ,etc.) (Çağrı adı) için hızlandırılmış müsaade tahminisi, saat’da (seviye,yol vs.) talebi</p>
--





BÖLÜM 9 ACİL DURUM RTF PROSEDÜRLERİ

GİRİŞ

Bu bölüm, bir acil durum süresince VHF Uluslararası Havacılık Acil Durum hizmetine uygun olarak kullanılması gereken RTF prosedürlerini anlatmaktadır.

Hatırlatma: Bu bölümle ilgili uygulamalarda personele rehber olması açısından "Beklenmedik / Olağanüstü Durumlar Rehberi" Materyaline başvurmayı unutmayın.

9.1 ACİL DURUMUN BİLDİRİLMESİ

9.1.1 Acil durumun bildirilmesi aşağıdaki gibi sınıflandırılabilir:

- Distress condition / Tehlike durumu** : Ciddi bir tehlike tarafından tehdit edilen ve acil yardım gerektiren durum
- Urgency condition / İvedilik durumu** : Bir uçağın, bir taşıtın, hava aracının veya bazı yolcuların güvenliğini ilgilendiren, ama acil yardım gerektirmeyen durum

9.1.2 Pilot uygun acil durum çağrısını aşağıdaki gibi yapmalıdır:

- Tehlike durumu için: "MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY. This is -----(Çağrı adı)"
- İvedilik durumu için: "PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN. This is -----(Çağrı adı)"

9.1.3 Yardımın gecikmeden sağlanabilmesi için, pilotun içinde bulunduğu farklılık ve şartların detaylarını açık bir şekilde ve uluslararası RTF örneklerinden ("MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY" veya "PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN") uygun olanını kullanarak, hemen bildirmesi gerekmektedir. "MAYDAY" veya "PAN"ın söylenmesinden sonra, pilot problemin ilk düşündüğü kadar ciddi olmadığını ve öncelik isteğinin artık gerekli olmadığını düşünürse, acil durum pilot kararı ile iptal edilebilir. Dolayısıyla, pilotların acil durumlar ile karşılaştıklarında, durumu mümkün olduğunca erken bildirmeleri ve durumun değiştiği hallerde ise acil durum ikazını iptal etmeleri, uçuş emniyeti açısından daha uygun olacaktır.

9.1.4 Eğer pilot acil durum meydana gelmeden önce, sivil veya askeri bir ATC ünitesi ile iletişim halinde ise, kullanılan frekanstaki kontrolörden yardım istemelidir. Bu durumda, ATC tarafından daha önce tahsis edilen SSR kod değiştirilmeyebilir.

9.1.5 Ancak, eğer pilot bir ATC ile direk temasta değilse ve SSR transponder'ı bulunuyorsa, mümkün olduğunda Mod C ile birlikte Mod A acil durum kodu 7700'ü bağlamalıdır. Pilotlar acil durum çağrılarını Uluslararası Havacılık Acil Durum Frekansı olan 121.50 MHz'den de yapabilirler.

9.2 ACİL DURUM MESAJI

9.2.1 Acil durum mesajı, zaman ve durum elverdiğince, aşağıdaki bilgileri içermeli ve sıralamaya uygun olarak verilmelidir:

- "MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY" (veya "PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN")
- çağrılan istasyonun adı
- çağrı ismi
- tipi
- acil durumun şekli
- kaptanın niyeti

- g) mevcut veya son bilinen pozisyon, uçuş seviyesi / yükseklik ve uçuş başı
- h) pilot yeterliliği
- i) öğrenci pilot
- ii) aletli uçuş yeterliliği yok
- iii) IMC dereceli
- iv) tam alet dereceli
- i) verilebilecek herhangi diğer yararlı bilgi örn.: kalan yakıt hava aracındaki insan sayısı gibi.

9.2.2 Acil durum mesajını alan ünite öncelikle “acil durum mesajının alındığı bildirilecek” ve durum elverdiği ölçüde haberleşmeye devam etmeye ve acil durum ile ilgili detayları almaya çalışacaktır.

<p>✈️ MAYDAY MAYDAY MAYDAY Tower, TC-ABC, engine fire, losing height, intend an immediate forced landing 20 miles south of, Passing 7000 feet, heading 360, PPL, no instrument qualification, 1 person on board (MAYDAY MAYDAY MAYDAY, Kule, TC-ABC, motor yangını, irtifa kaybediyoruz,’nın 20 mil güneyine mecburi iniş planlıyoruz. 7000 feet geçiliyor. Uçuş başı 360, PPL(lisans), alet uçuş sertifikası yok. Uçakta 1 kişi var.)</p>	<p>🗼 TC-ABC, Tower roger MAYDAY, wind at 350 degrees 10 knots, QNH 1008 (any other pertinent information) (T-CABCKule MAYDAY anlaşıldı,’da rüzgar 350 dereceden 10 knot, QNH 1008 (herhangi diğer uygun bilgi))</p>
--	---

<p>✈️ MAYDAY MAYDAY MAYDAY, Tower, TC-ABC, C172, engine failed. Will attempt to land, 10 miles south, 6000 ft, heading 360, Student pilot. (MAYDAY MAYDAY MAYDAY, Kule, T-CABC, C172, motor kaybı.’ya inmeyi deneyeceğiz, 10 mil güney, 6000 feet, uçuş başı 360, öğrenci pilot)</p>	<p>🗼 T-CABC, Tower, roger MAYDAY, cleared to land, wind 260 4 knots, QNH 1008, you are number one (TC-ABC, Kule, MAYDAY anlaşıldı, inişe serbestsiniz, rüzgar 260 dereceden 4 knot, QNH 1008, trafikte bir numarasınız)</p>
---	---

<p>✈️ PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN Tower, TC-ABC, C172, 6000 ft, heading 190, above cloud, unsure of my position, request heading to (PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN Kule, T-CABC, C172, 6000 feet, uçuş başı 190, bulut üstü, pozisyonumdan emin değilim’ya uçuş başı talep ediyorum)</p>	<p>🗼 TC-ABC, Tower, fly heading 160 (TC-ABC, Kule, uçuş başınız 160 olsun)</p>
--	--

<p>✈ PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN Tower, TC-ABC, 20 miles North, at 6000 ft, passenger with suspected heart attack, request priority landing</p> <p>(PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN Kule, TC-ABC, 20 mil kuzeydeyiz, 6000 feet'te, muhtemel kalp krizi yolcu nedeniyle inişte öncelik talep ediyorum)</p>	<p>🗼 TC-ABC, Tower, number 1, cleared straight in approach, runway 17, wind 180 degrees 10 knots, QNH 1008, ambulance alerted</p> <p>(TC-ABC, Kule, 1 numarasınız, direk yaklaşmaya serbest, pist 17, rüzgar 180 dereceden 10 knot, ambulance alarma geçirildi)</p>
---	---

9.3 ACİL DURUM MESAJININ BAŞKA BİR HAVA ARACI TARAFINDAN İLETİLMESİ

9.3.1 Acil durum hadisesini bilen herhangi havacılık istasyonu veya hava aracı yardımı ihtiyacı olan hava aracı adına acil durum mesajı iletebilir.

<p>✈ MAYDAY MAYDAY MAYDAY, Tower, TC-ABC, have intercepted MAYDAY from TC-JRD, I say again, TC-JRD, Cessna 172, engine failure, forced landing 10 miles east of DEM VOR, 5000 feet, descending, heading 220, IMC rating</p> <p>(MAYDAY MAYDAY MAYDAY Kule TC-ABC, TC-JRD'dan MAYDAY mesajı iletiyor, tekrar ediyorum, TC-JRD, Cessna 172, motor kaybı, DEM VOR'ın 10 mil doğusuna mecburi iniş gerçekleştirecek, 5000 feet, alçalıyor, uçuş başı 220, IMC dereceli)</p>	<p>🗼 TC-ABC, Tower, roger your relayed MAYDAY from G-BJRD</p> <p>(TC-ABC, Kule, TC-JRD'dan ilettiğiniz MAYDAY anlaşıldı.)</p>
---	---

9.4 SESSİZLİĞİN SAĞLANMASI

9.4.1 Tehlikedeki hava aracından mesajın alınması ve cevaplanması, diğer tüm hava araçları ile yapılacak olan haberleşmeye göre önceliğe sahiptir. Bu nedenle, bir acil durum mesajı duyulduğunda o frekans da bulunan tüm istasyonlar;

- tehlike durumu ortadan kalkıncaya,
- tüm trafikler başka bir frekansa transfer edilinceye,
- haberleşmeyi kontrol eden istasyon müsaade edene

kadar,

yardım veren veya mesajı ileten kendisi değilse, sessizliklerini muhafaza etmelidir. Tehlikedeki trafik hakkında bilgisi olan trafik kendisi yardım edemiyorsa, tehlikedeki uçağa yardım sağlandığı kesinleştikten sonra, bu trafiği dinlemeye devam etmeyecektir. İstasyonlar acil durum iletileriyle girişim yapacak şekilde konuşmamaya dikkat etmelidirler.

9.4.2 Tehlikedeki hava aracı veya tehlike hadisesini kontrol eden istasyon bölgedeki tüm istasyonlardan veya tehlike iletileri ile girişime neden olan belirli istasyonlardan sesiz olmalarını isteyebilir. Her iki durumda da mesaj aşağıdaki formda olmalıdır:



All stations Tower, stop transmitting, MAYDAY

(Tüm istasyonlar Kule, göndermeyi durdurun, MAYDAY)

veya,



TC-ABC, stop transmitting, MAYDAY

(TC-ABC, göndermeyi durdurun, MAYDAY)

9.4.3 Belirli bir frekans da tehlike mesajı alan istasyon, acil durum yaşayan hava aracı ile yapılacak haberleşmenin kesintiye uğramaması için, diğer hava araçları başka bir frekansa geçirebilir.



MAYDAY TC-JRD. All other aircraft contact Tower on 121.9

(MAYDAY TC-JRD. Tüm diğer hava araçları Kule 121.9 ile temas kurun)

9.5 ACİL DURUM ALÇALMALARI

9.5.2 Eğer hava aracı her hangi bir nedenle kontrolsüz olarak seviye / yükseklik kaybediyorsa, kontrolör, varsa, bu hava aracının altında bulunan diğer hava araçları konuyla ilgili olarak bilgilendirecek ve eğer gerekiyorsa daha emniyetli başka bir bölgeye çekecektir.



Attention all aircraft in the vicinity of (or at) (significiant point or location) emergency descent in progress from (level) (followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information etc)

((Belirli bir nokta ya da yer) in civarında bulunan tüm hava araçlarının dikkatine, seviyeden (yükseklikten) acil durum alçalması gerçekleştiriliyor. (gerekli özel talimatlar, müsaadeler, trafik bilgisi vs)



THY 123 position DEM emergency descent to FL 100 due to decompression.

(THY 123 pozisyonumuz DEM, dekompresyon nedeni ile FL 100'a acil alçalıyoruz)



Attention all aircraft in the vicinity of DEM. Emergency descent in progress from FL 240 to FL 100. Leave VA4 to the North immediately

(DEM'in civarında bulunan tüm hava araçlarının dikkatine, FL 240'dan FL 100'a acil durum alçalması gerçekleştiriliyor. VA4 koridorunu kuzeye doğru terk edin)

9.6 ACİL DURUM HABERLEŞMESİNİN VE RTF SESSİZLİĞİNİN İPTALI

9.6.1 Hava aracı artık tehlike içerisinde değilse acil durumun sona erdiğini bildiren bir mesaj yayınlamalıdır.

<p>✈ Tower, TC-ABC cancel distress, engine serviceable, runway in sight. Request landing (..... kule, TC-ABC acil durum iptal, Motor yeniden çalıştı, pist görülüyor, iniş müsaadesi talep ediyoruz.)</p>	<p>T-BC, runway 35, wind 350 degrees 8 knots, cleared to land. (T-BC, Rüzgar 350 dereceden 8 knot. 35 pistine iniş serbest.)</p>
---	--

<p>✈ Runway 35, cleared to land, T-BC (Pist 35, iniş serbest, T-BC)</p>

9.6.2 Tehlike durumu sonuçlandığında, acil durum yaşayan trafiği kontrol eden istasyon, normal çalışma koşullarına döndüğünü bildiren bir mesaj yayınlayacaktır.

<p>📻 All stations, Tower, distress traffic ended (Tüm istasyonlar, Kule, tehlikeli trafik durumu sona erdi.)</p>
--

9.7 ALERTING – İKAZ FREYZLERİ

9.7.1 Düşük İrtifa İkazı (Low Altitude Warning)

<p>📻 (Aircraft call sign) low altitude warning, check your altitude immediately, QNH is (number) the minimum flight altitude is (altitude) ((Çağrı adı) Düşük irtifa ikazı, irtifanızı acilen kontrol ediniz, QNH (sayı), minimum uçuş irtifası (irtifa))</p>

9.7.2 Mania İkazı (Terrain Alert)

<p>✈ (Aircraft call sign) terrain alert, (suggested pilot action, if possible) (Çağrı adı) mania ikazı (eğer mümkünse, önerilen pilot faaliyeti)</p>
--



BÖLÜM 10 – TEMAS KURAMAMA / MUHABERE KAYBI**GİRİŞ**

Bu bölüm de temas kuramama ve / veya rayo haberleşmesinin kesilmesi gibi durumlarda kullanılabilecek freyler ve yapılması gerekenler yer almaktadır.

10.1 TEMAS KURAMAMA SORUNU**10.1.1 HAVA / YER**

10.1.1.1 Eğer bir hava aracı, kontrol ünitesi için kurulan havacılık istasyonu ile temas kuramıyorsa, öncelikle aşağıdaki kontrolleri yapmalıdır:

- Kullanılan frekansın doğru seçilmiş olması,
- Havacılık istasyonunun açık olması,
- Uçağın radyo kaverajının dışında olmaması,
- Alıcı sesinin doğru olarak ayarlanması.

10.1.1.2 Yukarıda belirtilenlerle ilgili bir problem olmadığı belirlenmesine rağmen yer istasyonu ile temas kurulamıyorsa, hava aracı uygun başka bir yer istasyonunun frekansı ile temas kurmaya çalışacaktır. Bu girişim de başarısız olursa, hava aracı diğer hava araçları veya yol üzerindeki uygun diğer havacılık istasyonlarının frekanslarıyla iletişim kurma çalışmalarına devam etmelidir.

10.1.1.3 Ayrıca, hava aracı ekipmanlarının doğru çalışıp çalışmadığı da kontrol edilmelidir.


- Mikrofon kontrol edilmeli ve arızalı olduğu tespit edilirse mikrofon değiştirilmelidir. Ancak "gönderici cihaz" ile ilgili problem giderilemiyorsa, mevcut frekanstan talimatlar dinlenmeye devam edilmelidir.
- Alıcı cihazın arızalı olduğu durumlarda, pilot "TRANSMITTING BLIND DUE TO RECIEVER FAILURE (alıcı hatasından dolayı gönderme yapılamıyor)" freyini kullanarak belirlenen kontrol noktalarında raporlarını göndermeye devam etmelidir. Bu raporlarda bir sonraki gönderme zamanı da belirtilecektir.

10.1.1.4 Cihaz arızası nedeniyle temas kurulamadığı kesinleştiğinde, hava aracı "radio failure" olduğunu belirten uygun SSR kodunu (7600) seçerek set etmelidir.

10.1.2 YER / HAVA

10.1.2.1 Havacılık istasyonu; bir hava aracı ile temas kuramıyorsa, öncelikle yer ekipmanlarının kontrolünü yapmalı, bunlarla ilgili bir sorun bulunmuyorsa:

a) Hava aracının dinleyebileceği diğer frekanslardan (acil durum ve yedek frekanslar) hava aracı ile temas kurmaya çalışmalı, ve

 THY 123, if you read squawk ident
(THY 123 Eğer duyuyorsanız tanıtma gönderin)

b) Diğer havacılık istasyonları ve hava araçlarından, temas kurulamayan hava aracı ile temas etmeleri talep edilmelidir.

10.1.2.2 Kontrolör bir uçağın mesajları alabildiğinden, ancak gönderme yapamadığından (tek yönlü muhabere kaybı) şüphelenirse, radar pilotun talimatları aldığını teyit etmekte kullanılabilir.



THY 123, reply not received, if you read squawk ident, I say again, squawk ident

(THY 123 cevabınız alınamadı. Eğer duyuyorsanız tanıtma gönderin, tekrar ediyorum, tantıma gönderin)



THY 123 squawk observed, I will continue to pass instructions

(THY 123 squawk alındı, talimatları vermeye devam edeceğim)

veya,



T-BC, reply not received, if you read turn left heading 040, I say again, turn left heading 040

(T-BC cevabınız alınamadı. Eğer duyuyorsanız sola uçuş başı 040'a dönün, tekrar ediyorum, sola uçuş başı 040'a dönün)



T-BC, turn observed, I will continue to pass instructions

(T-BC dönüş gözlemlendi. Talimatları vermeye devam edeceğim)

10.1.2.3 Hava aracının frekansta dinlemede olduğu (alıcı cihazın normal, ancak gönderici cihaz ile ilgili problemleri olduğu) düşünülerek mesajların karşılıksız olarak gönderilmesine devam edilecekse; mesajların ağır ağır ve açık söylenerek gönderilmesine dikkat edilmelidir. (Seviye, yol ve EAT / ETA bilgileri, varış meydanı ve uygun alternatif meydanın meteorolojik koşulları, eğer mümkünse alçalışı etkileyebilecek bulut durumunu bildiren mesajlar gibi)

10.1.2.4 Temas kurulamayan hava aracının bilgileri ilgili ATC ünitelerine bildirilecektir.

10.2 RADIO FAILURE / MUHABERE KAYBI

10.2.1 Muhabere kaybı kesinleştiğinde, pilotların yapması gerekenler uçuşun hangi şartlar altında yapıldığına bağlı olarak değişmekte olup; AIP'mizde aşağıdaki şekilde özetlenmiştir:

10.2.1 Görerek Meteorolojik Şartlar (VMC) altında uçuş gerçekleştirmekte olan bir hava aracı muhabere kaybı yaşarsa:

- a) Transponder'ına kod 7600 bağlayacak;
- b) VMC şartlarda uçmaya devam edecek;
- c) En yakındaki uygun bir meydana iniş yapacak; ve
- d) İnişini uygun ATS ünitesine en kısa sürede bildirecektir.

10.2.2 Aletli Meteorolojik Şartlar (IMC) altında uçuş gerçekleştirmekte olan bir hava aracı muhabere kaybı yaşarsa;

- a) Transponder kod 7600 bağlayacak;
- b) 7 dakikalık bir periyod süresince en son müsaade edildiği hız ve seviyeyi ya da (eğer minimum uçuş irtifası en son müsaade edildiği seviyeden yüksek ise) minimum uçuş irtifasını muhafaza edecek.

7 dakikalık periyodun başlayacağı durumlar:

1) Eğer zorunlu rapor noktalarının olmadığı bir yolda uçuluyorsa, ya da pozisyon raporlarının istenmediği talimatı alınmışsa:

- i) son müsaade edildiği seviyesinin alındığı / minimum uçuş irtifasına ulaşıldığı zaman, veya
- ii) transponder kod 7600 bağlandığı zaman, hangisi daha geç ise; veya

2) Eğer zorunlu rapor noktalarının olduğu bir yolda uçuluyor ve pozisyon raporu veriliyorsa:

- i) en son müsaade edildiği seviyeye ya da minimum uçuş irtifasına ulaştığı zaman,
- ii) zorunlu rapor noktası için pilotun önceden verdiği tahmini zaman geldiğinde, veya
- iii) zorunlu bir rapor noktası üzerinde pozisyon raporu verilemediği zaman, Bunlardan hangisi daha geç ise;

Not: 7 dakikalık süreç gerekli hava trafik kontrol ve koordinasyon önlemlerinin yapılmasına imkan tanımak içindir.

c) Bunlardan sonra; seviye ve hızını doldurulmuş uçuş planına göre ayarlayacaktır.

Not: Seviye ve hız değişiklikleriyle ilgili olarak, doldurulmuş uçuş planı (bir ATS ünitesi aracılığı ile pilot veya yetkili temsilcisi tarafından doldurulmuş ve herhangi bir değişikliğe uğramamış) kullanılacaktır.

d) Bir limit belirtmeksizin, radarla vektör edilmiş veya RNAV'a dayalı olarak off set uçuşa devam ediliyorsa, mümkün olan en kestirme şekilde ve önündeki ilk rapor noktasından daha geç olmamak kaydıyla, kullanılacak minimum uçuş irtifası da dikkate alınarak, cari uçuş planında belirtilen yola yeniden dahil olunacak;

Not: Uçulacak yol veya gidiş meydanına alçalmanın başlama zamanı ile ilgili olarak, eğer varsa, sonradan verilmiş talimatlarla oluşan değişiklikleri kapsayan Cari Uçuş Planı kullanılacaktır.

e) Cari uçuş planındaki gidiş meydanına hizmet veren seyrüsefer yardımcısına yönelecek ve eğer gerekli ise alçalmaya başlama zamanına kadar bu seyrüsefer yardımcısının üzerinde bekleyecek;

f) En son alınan ve teyit edilen muhtemel yaklaşma zamanında veya buna mümkün olan en yakın zamanda madde e) 'de belirtilen seyrüsefer yardımcısından alçalmaya başlayacak; veya eğer hiç muhtemel yaklaşma zamanı verilmemiş veya teyit

edilmemişse, mevcut plandaki tahmini iniş zamanında veya buna mümkün olan yakın bir sürede alçalmaya başlayacak;

g) O seyrüsefer yardımcı cihazı için belirlenmiş normal aletli yaklaşma usulünü tamamlayacak; ve

h) Eğer mümkünse madde f)'de açıklanan tahmini varış zamanından veya en son teyit edilen muhtemel yaklaşma zamanından (hangisi daha geç ise) itibaren 30 dakika içinde inecektir.





BÖLÜM 11 – UÇUŞ SÜRESİNCE KARŞILAŞILAN HADİSELER

GİRİŞ

Bu bölüm çeşitli uçuş hadiseleri ile ilgili freyzerlerle birlikte RVSM ve 8.33 kHz frezyolojilerini tanımlar

11.1 WAKE TURBULANCE – DÜMENSUYU TÜRBÜLANSI


11.1.1 IFR uçuşlar arasında dümensuyu türbülansı ayırmasının tahsis edilmesi hava trafik kontrol üniteleri tarafından sağlanacaktır. Ancak pilot görererek yaklaşma uygulamayı seçerse, veya VFR ise, yeterli ayırma sağlaması pilot sorumluluğunda olacaktır. Bu durumda, ATC pilotu uygulaması gereken minimum ayırma veya kuyruk türbülansı hakkında bildirebilir.

 TC-ABC, caution wake vortex, recommended spacing is (.....) miles (TC-ABC dikkat dümen suyu önerilen ayırma (...) mildir.)	 TC-ABC
---	--

 TC-ABC, caution wake turbulence, departed B747 (TC-ABC dikkat, kalkan B747 kuyruk türbülansı.)	 TC-ABC
--	---

11.2 WIND SHEAR – RÜZGAR KESMESİ

11.2.1. Meteorolojiden wind shear ile ilgili bir tahmin alındığında veya hava aracı tarafından rapor edildiğinde, ATC başka bir hava aracı tarafından durumun ortadan kalktığı bildirilmesine kadar hava araçlarını uyaracaktır.

 TC-ABC at 07.45 a departing B757 reported windshear at 800 feet. Airspeed loss 20 kts, strong right drift (TC-ABC 0745'de B757 800 feette windshear rapor etti hava sürati kaybı 20 kts, kuvvetli sağ sürükleniş)

11.3 YAKIN GEÇME

11.3.1 İlgili trafikler arasındaki mesafenin belirlenen minimaların altına düştüğü ve bunun uçuş güvenliğini etkileyeceğinin düşünüldüğü durumlarda "Yakın Geçme Raporu" doldurulur. İlk rapor, hava aracıyla haberleşme halindeki ATC'ye yapılacaktır. Eğer kontrolörün iş yükü raporu almasına imkan vermiyorsa, pilotun detayları inişten sonra doldurması istenecektir.

11.3.2 Pilotun RTF raporu 'AIRPROX REPORT' kelimeleriyle başlayacak ve aşağıdakileri içerecektir:

- Çağrı ismi
- SSR kodu
- Yakın geçme hadisesinin meydana geldiği yer
- Uçağın başı
- Uçuş seviyesi veya yükseklik
- Altimetre değeri
- Uçağın durumu (seviye muhafaza / tırmanıyor / alçalıyor / dönüşte)
- Hava durumu
- Tarih ve zaman (UTC)
- Diğer uçağın tanımlaması
- Rapor edilen uçağın uçuşu ile ilgili detaylar ve ilk görüş mesafesi

11.4 8.33 KHZ FREZYLOJİSİ

11.4.1 ICAO, Radyo telefon haberleşmesinde kullanılan VHF yayılım tıkanıklığına orta vadeli bir çözüm olarak 25 kHz olan kanal aralığı ayırımını 8.33 kHz olarak değiştirmiştir.

11.4.2 8.33 kHz frekansları 'channels' olarak adlandırılır. Kanallar son iki hanesinin (5. ve 6. hanelerinin) sıfır olması durumunda 4 haneli, diğer durumlarda ise 6 haneli olarak belirtilecektir. (5 haneli olan VHF kanallarının 6. hanesi sıfır ile tamamlanacaktır) Uygulama aşağıda örneklendirilmiştir.

Tablo 13

VHF kanalı	Gönderme şekli
118.1	ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE
132.15	ONE THREE TWO DECIMAL ONE FIVE ZERO
120.350	ONE TWO ZERO DECIMAL THREE FIVE ZERO
129.400	ONE TWO NINER DECIMAL FOUR
122.275	ONE TWO TWO DECIMAL TWO SEVEN FIVE

11.4.3 8.33 uygulamalarında kullanılabilecek freyzler aşağıdaki tablo ile özetlenmiştir.

Tablo 14









Durum	Freyzyoloji
Radyo ekipmanlarının 8.33 kHz yeterliliğini istemek	Advise eight point three three equipped Confirm eight point three three
8.33 kHz yeterliliğini belirtmek	*Affirm / Negative eight point three three
UHF yeterliliğini istemek	Confirm UHF
UHF yeterliliğini belirtmek	* Affirm / Negative UHF
İstisnai durumlar açısından statüsünü istemek	*Confirm eight point three three exempted

İstisnai durumlar açısından statüsünü belirtmek	*Affirm / Negative eight point three three exempted
Gerekli teçhizata sahip ya da istisnai statüde olmayan uçağın 8.33 yeterliliğinin zorunlu olduğu hava sahasına girmesinin söz konusu olması nedeniyle, belirli bir talimatın verildiğini bildirmek	(talimat) due eight point three three requirement
Pilottan 8.33 kHz seçimini teyit etmesini istemek	(a) Confirm eight point three three channel (b*) Affirm eight point three three channel (name)
Kontrol ve / veya kanalın transferi	(a) Contact (ünite çağrı ismi) channel (name) (b) At / Over (zaman veya yer) contact (ünite çağrı ismi) channel (name) (c) If no contact (talimat) (d) Stand by channel (isim) for (ünite çağrı ismi) (e*) Request change to channel (name) (f) Channel change approved (g) Monitor (ünite çağrı ismi) channel (name) (h*) Monitoring channel (isim) (i) When ready contact (ünite çağrı ismi) channel (isim) (j) Remain this channel

* : pilot göndermelerini gösterir.

Not : '8.33' okunurken 'decimal' yerine 'point' kullanılır.

11.5 RVSM FREYZYOLOJİSİ

 TC-ABC confirm RVSM approved? (TC-ABC RVSM onaylı mutabık mıyız?)	 Affirm RVSM approved, TC-ABC (Mutabıkız RVSM onaylıyız, TC-ABC)
 TC-ABD confirm RVSM approved? (TC-ABD RVSM onaylı mutabık mıyız?)	 Negative RVSM, TC-ABD (Negatif RVSM, TC-ABD)
 TC-LAB confirm RVSM approved? (TC-LAB RVSM onaylı mutabık mıyız?)	 Negative RVSM, state aircraft TC-LAB (Negatif RVSM, devlet uçağı TC-LAB)
 Request FL 320, negative RVSM, TC-ABC (FL 320 talep ediyoruz, negatif RVSM, TC-ABC)	 TC-ABC unable issue clearance into RVSM airspace, maintain (or descent to, or climb to) FL 280 (TC-ABC RVSM hava sahasına giriş mümkün olmayacak, FL 280'ı muhafaza edin (ya da alçalın, ya da tırmanın))

✈ Unable RVSM due turbulence, THY123
(Turbülans nedeni ile RVSM uygun değil, THY123)

🗼 THY123 report when able to resume RVSM
(THY123 RVSM şartlarına dönüşü ikaz edin)

✈ Unable RVSM due equipment, THY123
(Cihaz nedeni ile RVSM uygun değil, THY123)

🗼 THY123 report when able to resume RVSM
(THY123 RVSM şartlarına dönüşü ikaz edin)

✈ Ready to resume RVSM, THY123
(RVSM'e devam etmeye hazır, THY123)

🗼 TC-LAB confirm able to resume RVSM
(TC-LAB RVSM şartlarına dönüşü'e hazır mutabık mıyız?)

Not: ATS Üniteleri arasında estimate mesajı verilirken, uçağın özellikle non-RVSM onay statüsü belirtilecektir. Eğer hava aracı olağan dışı bir durum nedeni ile (şiddetli turbülans / cihaz arızası gibi) RVSM uçuşuna devam edemeyecekse, bu bilgi de ilgili üniteye iletilecektir.





BÖLÜM 12 MEYDAN BİLGİLERİNİN İLETİLMESİ

GİRİŞ

Bu bölüm meydan bilgileri ile meteorolojik bilgilerin hava araçlarına iletilmesi ile ilgili usul ve prosedürleri tanımlar

12.1 METEOROLOJİ BİLGİLERİ

12.1.1 Rapor, tahmin veya uyarı formundaki meteoroloji bilgileri pilotlara VOLMET gibi yayınlar yapan havacılık seyyar servisleri vasıtasıyla yada yer personelinin pilota özel yayın yapması ile sağlanmalıdır. Standart meteorolojik kısaltmalar ile terimler kullanılmalı ve alıcının gerekli bilgiyi kaydedebilmesi için bilgi yavaş ve düzgün bir şekilde iletilmelidir.

 T-BC, Tower, 09:50 weather, wind 360 degrees 5 knots, visibility 10 kms. Nil weather, 2 oktas 2500 feet temperature (plus) 10, dew point (plus) 3, QNH 1010 (T-BC Kule, 09:50 hava durumu, rüzgar 360 dereceden 5 knot, görüş 10km, hava hadisesi bildirilmemiş, 2500 feet'de 8'de 2 kapalılık mevcut, sıcaklık (artı) 10, işba (artı) 3, QNH 1010)	 QNH 1010 T-BC
--	---

NOT: Bulut durumu aşağıdaki gibi rapor edilebilir:

- scattered at five hundred feet (beş yüz feet'te dağınık),
- scattered cumulonimbus at one thousand feet (bin feet'te dağınık cumulonimbus),
- broken at two thousand five hundred feet. (iki bin beş yüz feet'te parçalı).

Yukarıdaki örnekte 'scattered' 8'de 3 veya 4, 'broken' 8'de 5 veya 7 kapalılık oranına eşittir. Eğer bulut gözlemlenmiyorsa, "sky clear" kullanılacaktır.



12.2 SESLİ HAVA DURUMU YAYINI (VOLMET)

12.2.1 Belirli meydanlar için meteorolojik meydan raporları özel frekanslar üzerinden yayınlanır. VOLMET yayınının içeriği aşağıdaki gibi olmalıdır:



- a) Meydan tanıtması (örn:Esenboğa)
- b) Rüzgar
- c) Görüş
- d) RVR
- e) Hava durumu
- f) Bulutluluk durumu
- g) Sıcaklık
- h) İşba
- i) QNH
- j) Eğilim



12.3 PİST GÖRÜŞ MESAFESİ (RVR)

12.3.1 Pist görüş mesafesi iletilirken her harf için fonotik kelimeler kullanılmaksızın RVR kısaltması kullanılacaktır. (örn: RVR runway 03, 800 metres) Eğer karıştırma riski yoksa, pist söylenmeyebilir.


 THY 123, Runway Visual Range (RVR) runway 24, 800 metres (THY123, 24 pisti RVR değerler 800 metre)	 THY 123
---	---

12.3.2 Aletli pist görüş mesafesi (RVR) gözlemleri alınabiliyorsa, birden fazla değer iletebilir. Bu değerler sırayla touchdown (teker koyma noktası), midpoint (orta nokta) ve roll-out / stop end (pist sonu) bölgelerinin görüş mesafesini belirttiği için, freyz içerisinde tekrarlanmasına gerek yoktur. Ancak, bu değerlerden herhangi biri elde edilemiyorsa, bu bilgi uygun sırasında pilota iletilmelidir.

 THY 123, RVR runway 21 L, 650 600 600 (THY123, 21 sol pisti RVR değerleri, 650 600 600)	 THY 123
--	---

 THY 123, RVR runway 21 L, touchdown 650, midpoint not available, stop end 550 (THY123, 21 sol pisti RVR değerleri, teker koyma noktası 650, orta nokta elde edilemiyor, stop end 550)	 THY 123
--	---

12.3.3 Rapor edilen RVR, belirlenen minimum değerinden az ise ve pilot bir aletli yaklaşıma başlama niyetindeyse, kontrolör aşağıdaki RTF freyzini kullanarak pilotu bilgilendirmelidir.

 THY 123, you are advised that the current RVR / visibility is (number) metres which is below the absolute minimum for a (name) approach to runway (number). What are your intentions? (THY 123, mevcut RVR/görüş (.....) metredir ve bu (.....) pisti (.....) yaklaşması için belirlenen minimum değerinin altındadır. Niyetiniz nedir?)







12.4 PİST YÜZEY DURUMU

12.4.1 Pistte su olması durumunda kontrolör uçağı etkileyecek bilgiyi, frenleme durumunu rapor ederek veya etmeyerek ileticek ve dikkatli olacaktır.

12.4.2 Pistte su bulunduğunun bilgisi mevcut suyun miktarına bağlı olarak “damp (nemli), wet (ıslak), water patches (su birikintileri), flooded (taşmış)” gibi tanımlayıcı genel terimlerle bildirilecektir.

12.4.3 Islak pist üzerindeki frenleme durumu, uygun ekipmanla ölçülebiliyorsa, pilota bildirilecektir.

12.4.4 Pist yüzey durumlarının yanında, pilota, ilgili diğer yüzey durumları (taksi yolu, apron, gibi) hakkında da bilgi verilebilir.

 <p>THY 123 braking action medium, heavy rain, time of measurement 08.30 (THY 123, frenleme durumu orta, şiddetli yağmur, ölçüm zamanı 08.30)</p>	 <p>THY 123</p>
 <p>THY 123, braking action reported by B737, at 14.56, poor (THY 123, 14.56'da, B737 tarafından rapor edilen frenleme durumu zayıf)</p>	 <p>THY 123</p>
 <p>THY 123, displaced threshold runway 21, 500 feet due broken surface (THY 123, pist yüzeyindeki çatlak nedeni ile 21 pistinde kaydırılmış pist eşiği 500 feet)</p>	 <p>THY 123</p>

12.5 OTOMATİK TERMİNAL BİLGİ SERVİSİ (ATIS)

12.5.1 Yoğun hava alanlarındaki RTF yoğunluğunu hafifletmek için, Otomatik Terminal Bilgi Servisi (ATIS) mesajları ile rutin geliş / kalkış bilgileri özel bir RTF frekansı veya uygun bir VOR üzerinden iletilir. Bu hava alanlarına yaklaşmakta olan pilotlardan normalde meydan ATC ünitesi ile ilk temaslarında yayının kod harfini söyleyerek mevcut bilgiyi aldığını bildirmesi istenir. Kalkan hava araçlarının pilotlarından ise, ATIS yayınında özellikle belirtilmemişse, kalkış ATIS'ini aldığını bildirmesi beklenmez. Ancak, pilot ATIS yayını aldığını bildirecekse, ATC'nin kontrol edebilmesine olanak sağlamak için QNH değeri de söylenmelidir.

12.5.2 Otuz saniyeden fazla olması gereken ATIS yayını aşağıdakileri içermelidir:

- Mesaj tanıtması (örn: This is Esenboğa Information Alpha.) (Her mesaj fonetik alfabe kullanılarak sırayla kodlanır.)
- Hava durumunun alınma zamanı
- Hava raporu
- Kullanılan pist
- Kısa AIS bilgisi (NAV AIDS'in servis dışı olması gibi)
- Pilotlara operasyonlarında yardımcı olabilecek diğer yararlı bilgi

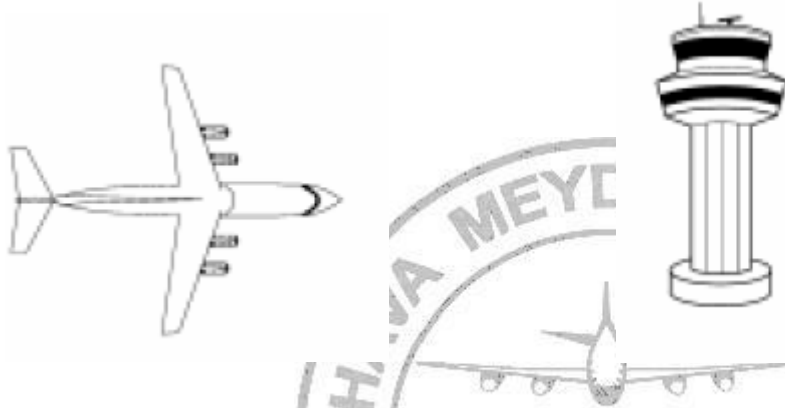


BÖLÜM 13 ÖRNEK UÇUŞ FREZYOLOJİLERİ

GİRİŞ

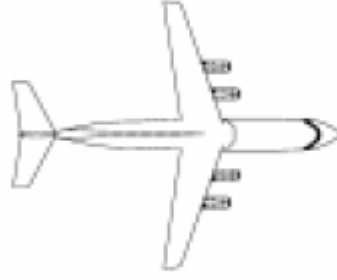
Bu bölümde IFR bir hava aracının (bir havaalanından kalkışından, diğer bir havaalanına inişine kadar olan) uçuşu süresince yapacağı tüm ATC konuşmaları örneklendirilmiştir. İlk çağrı sayfanın solunda, konuyla ilgili cevabi mesajlar ise sayfanın sağ tarafında, kronolojik sıra ile yer almaktadır.

13.1 Motor çalıştırma



<p>✈ Ground THY 123. Radio check 118.3. (..... Ground THY 123. Radyo Kontrol 118.1)</p>	<p>📻 Station calling, Ground, say again your callsign. (Arayan İstasyon,yer kontrol, çağrı adınızı tekrar edin)</p>
<p>✈ Ground THY 123, radio check 118.1 (..... Ground THY 123, Radyo Kontrol 118.1)</p>	<p>📻 THY 123, Ground, readability 5 (THY 123 Yer kontrol anlaşılabilirlik 5)</p>
<p>✈ Ground THY 123, stand 24, information bravo, QNH 1011 request start up. (Ground THY 123, 24 numaralı park yeri, bravo bilgisi alındı, QNH 1011, motor çalıştırma talep ediyoruz)</p>	<p>📻 THY 123 start up approved. (THY 123 motor çalıştırma talebiniz kabul edildi)</p>

NOT: Motor çalıştırma aşamasında “APPROVED / KABUL EDİLDİ” kullanılır. (“CLEAR-CLEARED / SERBEST” kullanılmaz.)

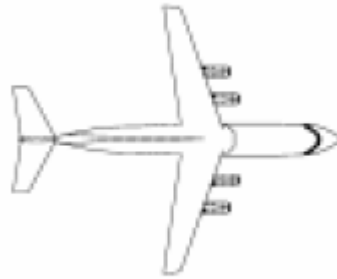
13.2 Müsaade verilmesi

<p>ATC THY 123,ATC clears THY123 to destination LTBA via VG8 at FL 280, After take off execute Petar 1 A, squawk 1502.</p> <p>(THY 123, ATC THY 123'ü VG8 yoluyla Uçuş Seviyesi 80'da LTBA'ya serbest kılar. Kalkıştan sonra Petar 1 A uygulanacak, transponder kod 1502)</p>	<p>✈ Cleared to LTBA via VG8 at FL 280, after take off Petar 1 A, squawk 1502, THY 123.</p> <p>(LTBA'ya VG8 yoluyla Uçuş Seviyesi 280'da serbest, kalkıştan sonra Petar 1 A, transponder kod 1502, THY 123)</p>
--	--

<p>ATC THY 123, correct.</p> <p>(THY 123, doğru)</p>

NOTLAR :

- 1 Müsaade verilirken "CLEAR-CLEARED / SERBEST" kullanılır.
- 2 Müsaadenin tam tekrarı istenir

13.3 Pushback ve Taksi

<p>✈ Ground THY 123, request pushback. (Ground THY 123, pushback talep ediyoruz)</p>	<p>ATC THY 123 pushback approved. (THY 123 pushback kabul edildi)</p>
---	--

NOT: Pushback ve taksi aşamasında "APPROVED / KABUL EDİLDİ" kullanılır



Ground THY 123, information Charlie,
QNH 1001, request taxi.

(Ground THY 123, Charlie bilgisi alındı, QNH
1001, taksi müsaadesi)



THY 123, taxi to holding point G2,
runway 03 R

(THY 123, 03 sağ pisti için G2 bekleme
noktasına taksi serbest)



Taxi to holding point G2 runway 03R,
THY 123

(03 Sağ pisti G2 bekleme noktasına taksi
serbest THY 123)



THY 123 contact Tower 118.1

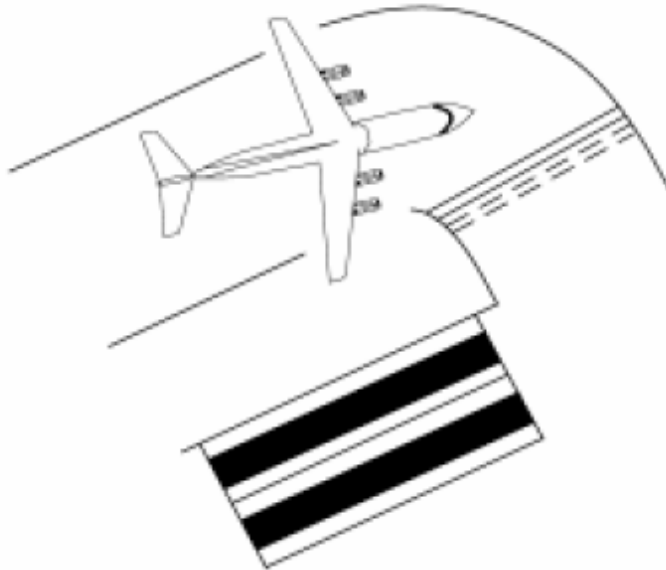
(THY 123..... Kule 118.1 ile temas edin)



..... Tower 118.1, THY 123.

(.....Kule 118.1, THY123)

13.4 Kalkış öncesi ve kalkış



✈️ Tower THY 123, ready for
departure
(..... Kule THY 123, kalkış için hazır)

THY 123 Tower, after departure
climb straight ahead until passing altitude
6500 feet.
(THY 123, Kule, kalkıştan sonra 6500 feet
geçilene kadar pist doğrultusunda tırmanın)

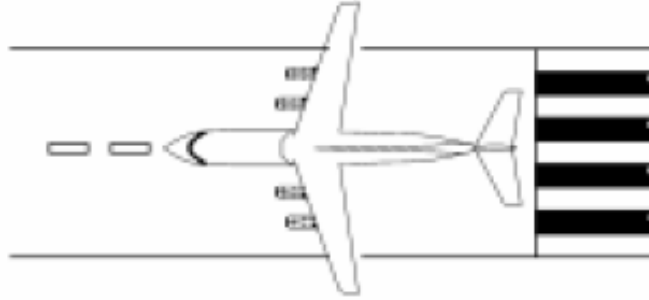
✈️ After departure climb straight ahead
until passing altitude 6500 feet THY
123.
(Kalkıştan sonra 6500 feet geçilene kadar
pist doğrultusunda tırmanılacak THY 123)

THY 123 line up and wait. Vehicle crossing
end of runway.
(THY 123, piste girin ve bekleyin. Pist
sonunda kat eden araç var.)

✈️ Line up and wait, THY 123.
(Piste gir ve bekle, THY 123)

NOTLAR

- 1 Kalkış öncesi freyzlerinde "TAKE-OFF" değil, "DEPARTURE" kullanılır
- 2 Bu durumlarda "CLEARED" kullanılmaz
- 3 İniş, kalkış, piste giriş, pist içinde geri dönüş, yerde bekleme veya pisti kat etme talimatları için tam tekrar gereklidir.
- 4 Genellikle "LINE UP AND WAIT" freyzi kullanılmakla birlikte; sadece "LINE UP" da kullanılabilir.



THY 123, Rwy 06, wind calm, **cleared**
for take-off.
(THY 123, 06 pistinden kalkış serbest.
Rüzgar sakin)

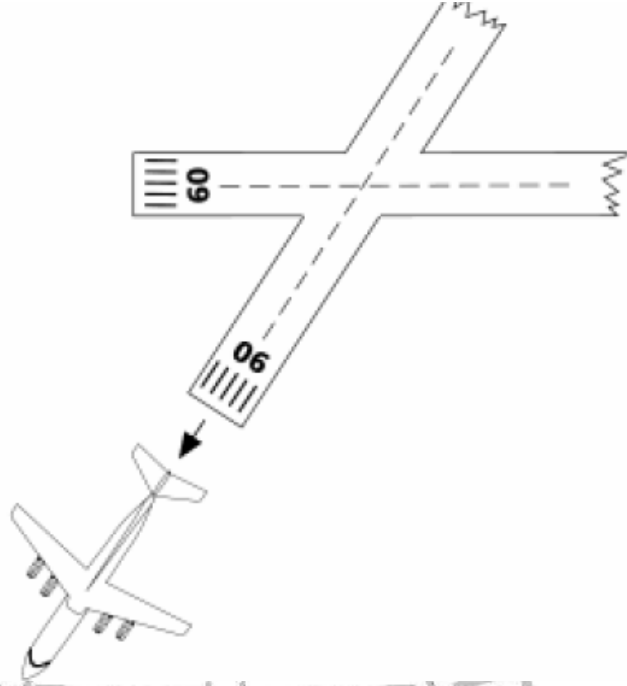
✈️ Cleared for take-off THY 123
(Kalkış serbest THY 123)



NOTLAR

- 1 "TAKE OFF" kelimesi sadece hava aracı kalkışa serbest kılındığı zaman kullanılır.
- 2 Kalkış talimatlarının tekrar edilmesi gerekir.

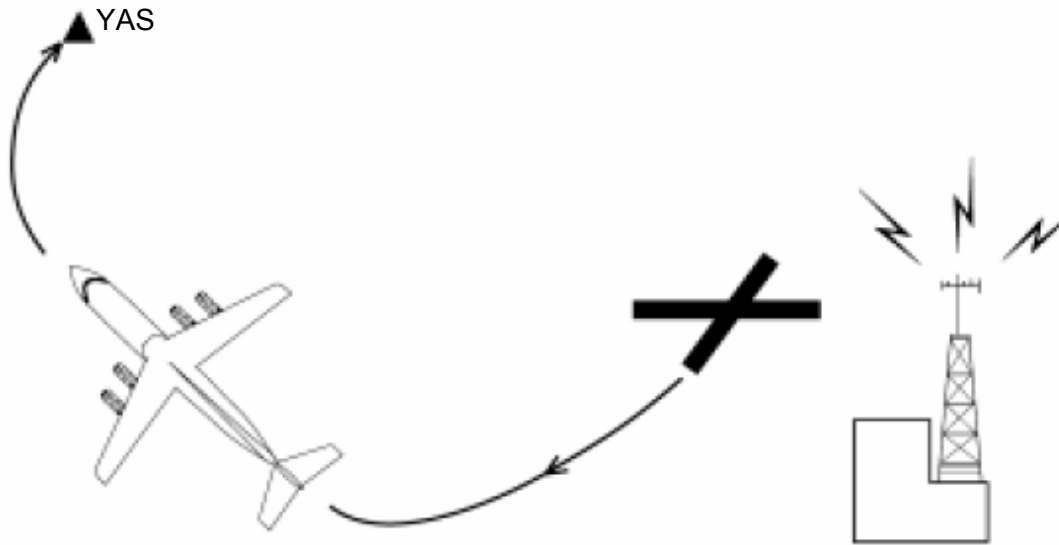
3 "CLEAR" in kullanımı aşağıdakiler ile sınırlandırılmıştır:

- i) ATC talimatları
- ii) Kalkış ve yaklaşma talimatları
- iii) Kalkış ve inişe serbest kılma



 THY 123 contact Yaklaşma 119.6) (THY 123, Yaklaşma 119.6 ile temas kurun)	 Control 119.6, THY 123 (..... Yaklaşma 119.6 ile temas kurulacak, THY 123)
--	---

13.5 Yol



✈️ Approach THY 123, passing altitude 7000 feet, QNH 1011, turning inbound YAS, climbing FL 80 requesting FL 280.

(..... Yaklaşma THY 123, 7000 Feet geçiliyor, QNH 1011, YAS'ya inbounda dönülüyor, FL 80'a tırmanılıyor, FL 280 talep ediliyor)



THY 123 Approach, climb FL 280 **report** reaching.

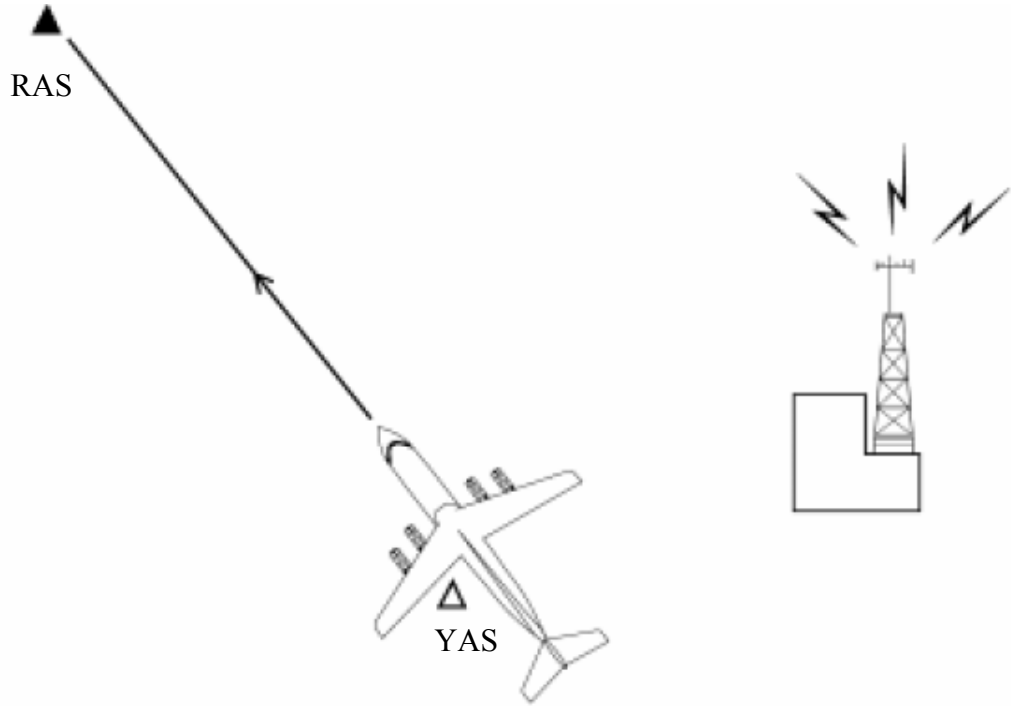
(THY 123 Kontrol, FL 280'a tırmanış serbest. Seviye alışı rapor edin.)

✈️ Climbing FL 280, Wilco, THY 123.

(FL 280'a tırmanılıyor, Uygulayacağım, THY 123.)

NOTLAR

- 1 Seviye talimatlarının tam tekrarı gereklidir.
- 2 "REPORT" talimatı kullanılır.



✈️ THY 123, YAS 47, crossing FL 200, climbing FL 280, RAS 07.

(THY 123, YAS 47, FL 200 geçiliyor, FL 280'a tırmanılıyor. RAS tahminisi 07.)



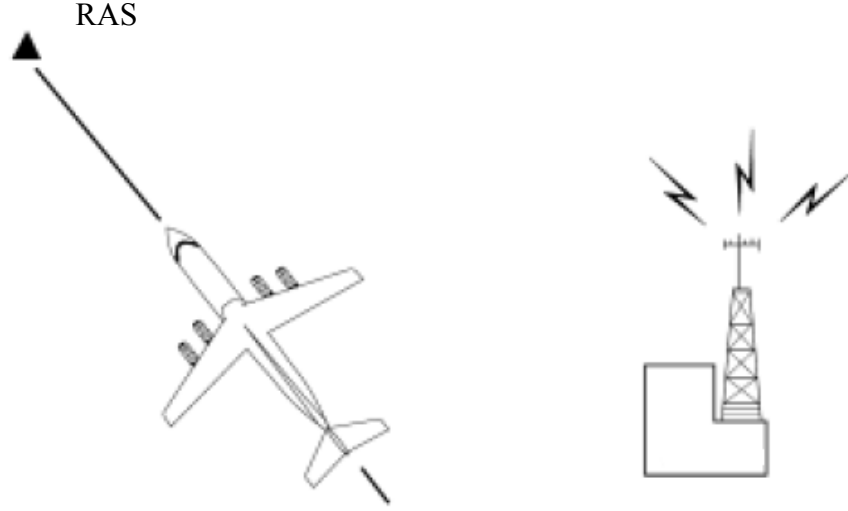
THY 123, Roger

(THY 123, anlaşıldı.)

NOTLAR

- 1 Pozisyon raporu şunlardan oluşur;
 - a) Uçak tanıtması
 - b) Pozisyon

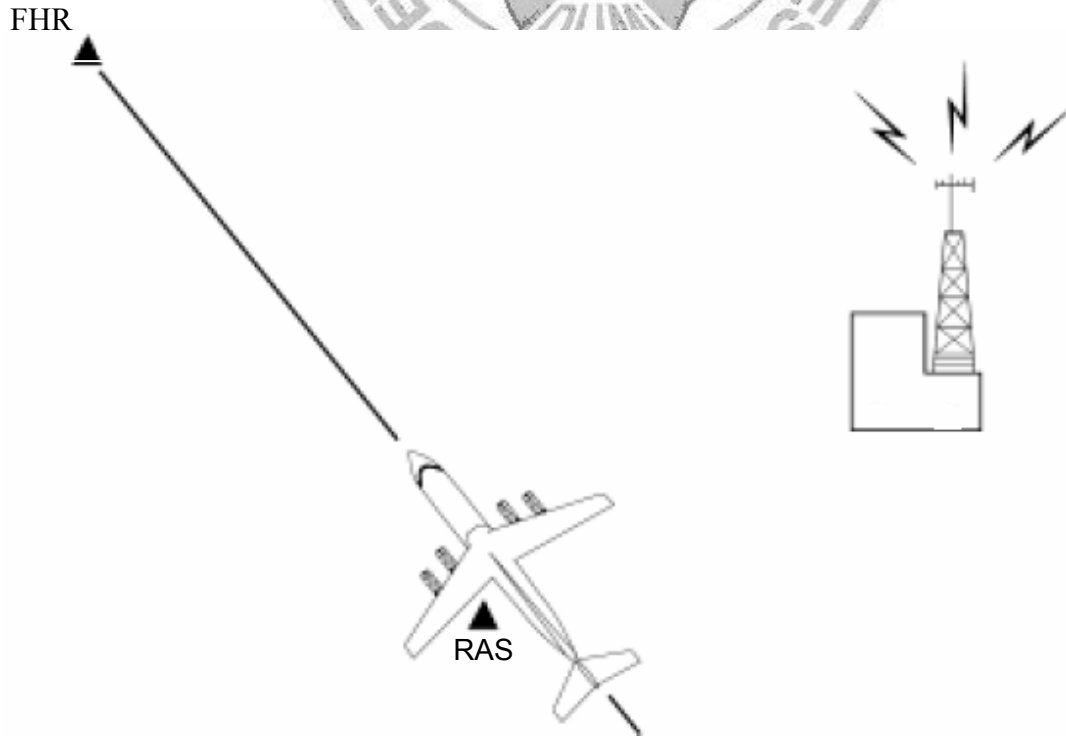
- c) Zaman
- d) Seviye
- e) Bir sonraki pozisyon ve ETA.



✈ THY 123 reaching FL 280
(THY 123 FL 280'a ulaşıldı.)

📡 THY 123

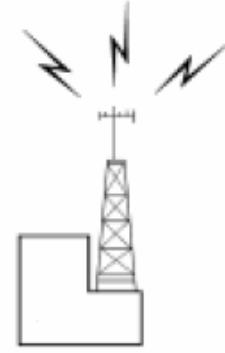
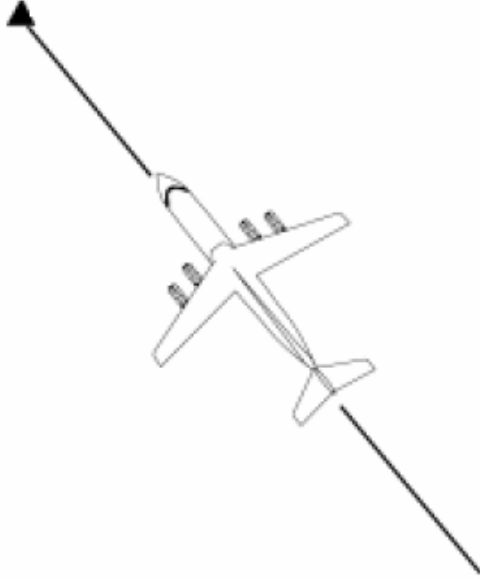
NOT: Yükseklik/irtifa veya uçuş seviyesi ile ilgili geçme talimatları / raporları için CLIMB(ING), DESCEND(ING), PASSING, REACHING veya LEAVING kullanılır; CLEARED / RE-CLEARED kullanılmaz.



✈️ THY 123 RASOL 04, FL 280, FHR 28.
(THY 123, RASOL 04, FL 280, FHR 28)

📡 THY 123

FHR

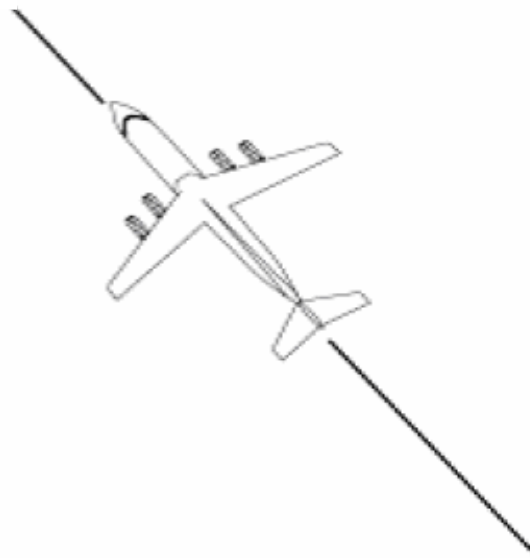
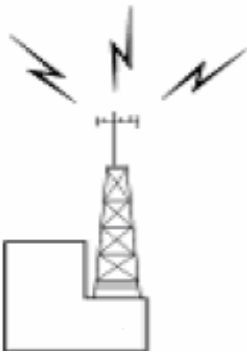








✈️ THY 123, request descent
(THY 123, alçalma talep ediyoruz.)

📡 THY 123, descent FL 120, cross FHR FL 170 or above.
(THY 123 FL 120'a alçalın, FHR 'yı FL 170 veya üzerinde geçin.)

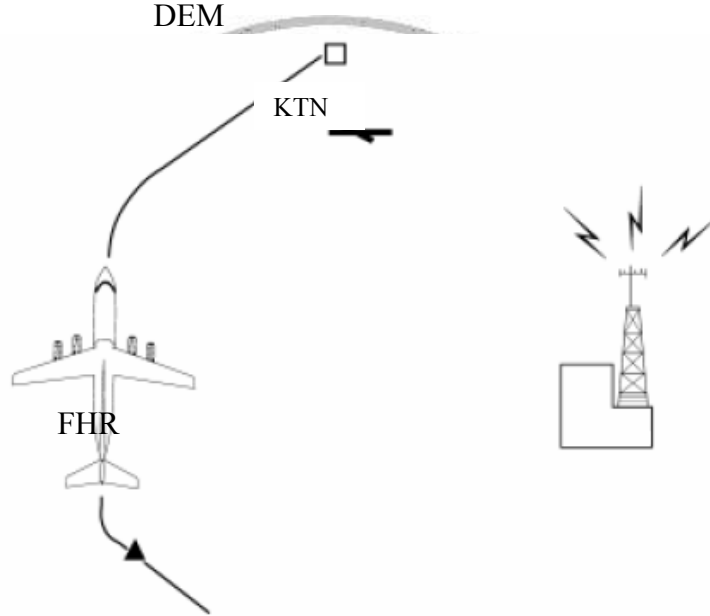
✈️ Descending FL 120, will cross FHR FL 170 or above THY 123.
(FL 120'a alçalınıyor, FHR FL 170 veya üzerinde geçilecek THY 123.)



FHR




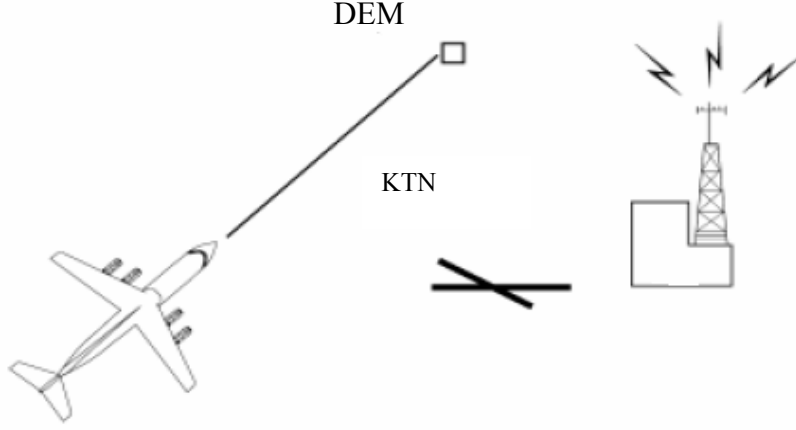
 <p>THY 123, report your level (THY 123, seviyenizi rapor edin)</p>	 <p>THY 123 passing FL 225 (THY 123, FL 225 geçiliyor)</p>
 <p>THY 123 Roger. Are you able to cross FHR at time 30. (THY 123 anlaşıldı. FHR'yu saat 30'da geçebilir misiniz?)</p>	 <p>Affirm. THY 123. (Mutabık THY 123.)</p>
 <p>THY 123, cross FHR 30 or later (THY 123, FHR'yu 30 veya daha sonrasında geçin.)</p>	 <p>Cross FHR 30 or later THY 123. (FHR 30 veya daha sonra geçilecek THY 123.)</p>

NOT: AFFIRM(ative)/NEGATIVE, bir soru direk bir cevap gerektiriyorsa kullanılır. Dolayısıyla "ROGER" bu durumda kullanılmaz.



 <p>THY123, FHR 30, FL 180, descending FL 120, request direct DEM for ILS approach at KTN (THY 123, FHR 30, FL 180, FL 120'a alçalınıyor. KTN'de ILS alçalması için direk DEM talep ediliyor.)</p>	 <p>THY 123 Roger. Route direct to DEM, descent FL 90, report West abeam KTN (THY 123 anlaşıldı. DEM'a direk serbest. FL 60'a alçalın, KTN'a abeam oluşu rapor edin.)</p>
---	--

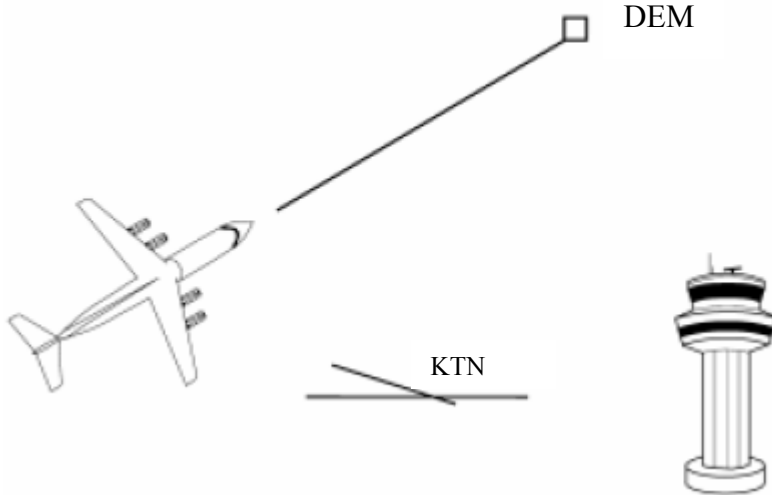
 <p>Direct DEM, descent FL 90, wilco THY 123. (Direk DEM, FL 90'a alçalınıyor, uygulayacağım, THY 123.)</p>
--



<p>✈️ THY 123 West abeam KTN, FL 120, DEM 11. (THY 123 KTN'a Abeam, FL 120, DEM 11)</p>	<p>🗼 THY 123 Roger. Contact Approach 119.7 (THY 123 Anlaşıldı. Yaklaşma 119.7 ile temas edin.)</p>
---	---

<p>✈️ Yaklaşma 119.7. THY 123. (..... Yaklaşma 119.7. THY 123)</p>
--

13.6 Yaklaşma



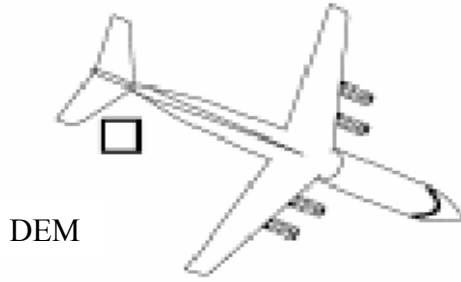
<p>✈️ Approach THY 123, FL 110, descending FL 90, approaching DEM, information Golf. (..... Yaklaşma, THY 123, FL 110, FL 90'a alçalıyoruz, DEM'a yaklaşıyor, Golf bilgisi alındı.)</p>	<p>🗼 THY 123Approach, vectoring for ILS approach runway 28 (THY 123 Yaklaşma, 28 pisti ILS yaklaşması için vektör edileceksiniz.)</p>
---	---

✈ ILS RWY 28, THY 123
(ILS RWY 28, THY 123)

🗼 THY 123, Leave DEM heading 120
(THY 123, DEM'ı 120 uçuş başında terk edin.)

✈ Leave DEM heading 120, THY123
(DEM'i 120 uçuş başında terk edeceğiz, THY 123)

NOT: Uçuş başı (ve sürat) talimatları ile pist başı numaralarının tamamı tekrarlanır.



✈ THY 123, DEM, FL 90, heading 120
(THY 123, DEM, FL 90, uçuş başı 120)

🗼 THY 123, descent to altitude 6500 feet
QNH 1011
(THY 123, 6500 feet' e alçalın, QNH 1011)

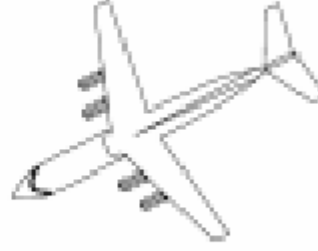
✈ Descent to altitude 6500 feet, QNH
1011, THY123
(6500 feet' e alçalacağız, QNH1011,
THY 123)


🗼 THY 123, position 10 miles northeast of
KTN
(THY 123 pozisyonunuz KTN'in 10 mil
kuzey doğusu)


✈ THY123


🗼 THY 123, turn right heading 190,
(THY 123 sağa uçuş başı 190' a dönün)

✈ Right heading 190, THY 123
(sağa uçuş başı 190, THY 123)





 THY 123, turn right heading 240
(THY 123, sağa uçuş başı 240'a dönün)

 Right heading 240, THY 123
(Sağa uçuş başı 240, THY 123)


 THY 123, closing final approach track from the right, 12 miles from touchdown
(THY 123, son yaklaşma hattına sağdan yaklaşıyorsunuz, pist eşiğinden 12 mil uzaklıktasınız.)


 THY 123


 THY 123 closing the localiser from right, report established.
(THY 123, lokaliser'a sağdan yaklaşıyorsunuz, hatta oturuşu ikaz edin)


 Wilco, THY 123
(Uygulayacağım, THY 123)



 THY 123 localiser established
(THY 123 lokaliser' a establish olundu.)

 THY 123 Cleared ILS approach RWY 24
(THY 123 24 pisti ILS alçılması serbest)

 Cleared ILS approach RWY 24
THY 123
(24 pisti ILS alçılması serbest THY 123)

 THY 123 contact tower 118.9
(THY 123 kule 118.9 ile temas edin)



Tower 118.9 THY123
(Kule 118.9 THY 123)

13.7 İniş



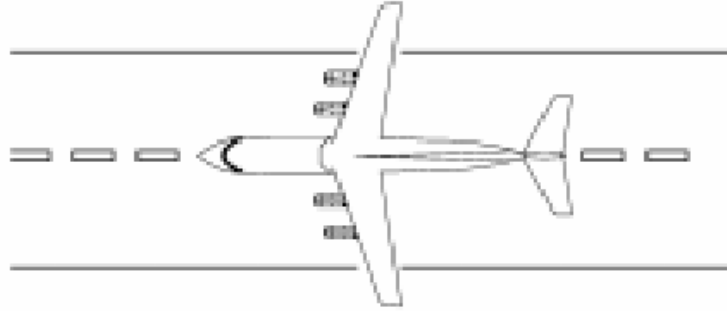
..... Tower THY 123 long final
RWY 28
(.....Kule THY 123 28 pisti uzun
yaklaşma)



THY 123 Tower, Runway 28,
cleared to land, wind 240 degrees 10 knots
(THY 123 Kule, pist 28, iniş serbest
rüzgar 240 dereceden 10 knot)



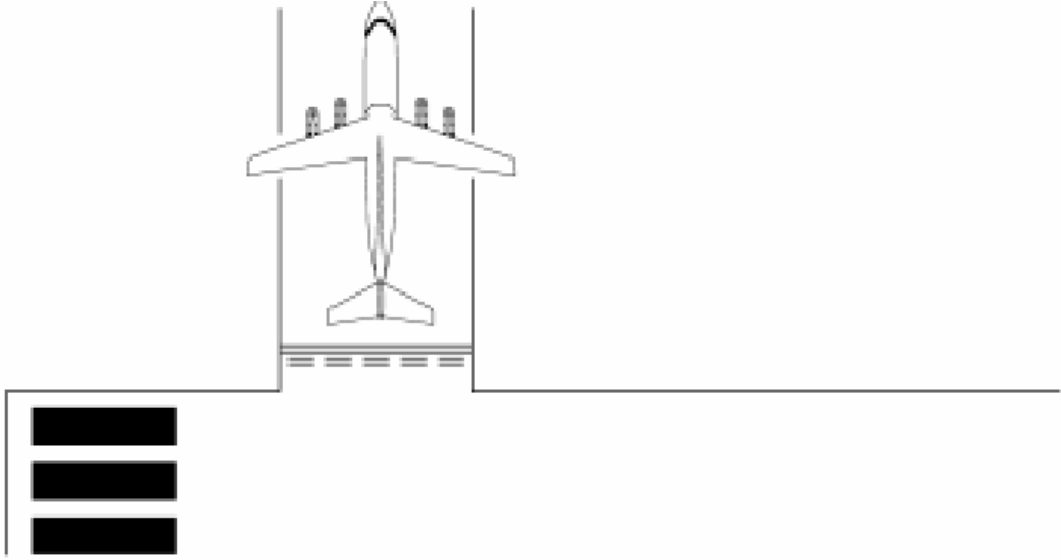
Runway 28, cleared to land, THY 123
(28 pisti için iniş serbest, THY 123)



THY 123 vacate convenient right
(THY 123 uygun sağdan terk edin)



Vacate right, THY 123.
(Sağdan terk edilecek, THY 123.)



✈ THY 123 runway vacated
(THY 123 pist temizlendi.)

NOT:VACATE kullanılmalıdır. CLEAR kullanılmaz.



14 TERİMLER SÖZLÜĞÜ

14.1 TANIMLAR :

Advisory Area / Tavsiyeli Saha: Bir uçuş bilgi bölgesi içerisinde hava trafik tavsiye hizmetinin sağlandığı sınırları belirli bir sahadır.

Aerodrome / Havaalanı: Bütünü yada bir bölümü hava araçlarının iniş, kalkış ve yerdeki hareketleri için kullanılmak amacıyla karada yada suda oluşturulmuş (binalar, tesisler ve araç gereçlere sahip) belirli bir sahadır.

Aerodrome control service / Meydan Kontrol Hizmeti: Meydan trafiği için hava trafik kontrol hizmetidir.

Aerodrome Traffic / Meydan Trafiği: Bir meydanın manevra sahasında ve meydan civarında bulunan bütün hava araçlarıdır.

NOT: Meydan turuna giren ve çıkan hava araçlarının meydan civarında olduğu kabul edilir.

Aerodrome Control Tower / Meydan Kontrol Kulesi: Meydan trafiğine hava trafik kontrol hizmeti sağlamak için tesis edilmiş ünedir.

Aeronautical Mobil Service / Havacılık Haberleşme Hizmeti: Hava aracı istasyonu ile havacılık istasyonu veya hava araçlarının istasyonları arasında sağlanan radyo haberleşme hizmetidir.

Airborne collision avoidance system / Havada çarpışmayı önleyici sistem: Hava araçlarına tesis edilen bir sistemdir. Pilota önce uyarı daha sonra çözüm önerisi sunarak hava araçları arasındaki çarpışma riskini azaltmak amacıyla tasarlanmıştır.

Air-ground communication / Hava-yer haberleşme : Hava araçlarıyla yer istasyonları veya merkezleri arasındaki iki yönlü haberleşme.

Air-ground communication service / Hava-yer haberleşme hizmeti: Bilgilerin havacılık istasyonundan, bir hava aracı istasyonuna veya hava meydanı civarındaki diğer bir istasyona ulaşmasına yönelik hizmet.

AIRPROX: Hava araçları arasındaki mesafenin belirlenen minimaların altına düşmesi veya hız ve pozisyonları itibarıyla, hava araçlarının emniyetinin tehlikeye atıldığı veya atılabileceği fikrinin oluşması durumu. Pilotlar ve kontrolörler bu durumda rapor doldurulacaktır.

Air traffic / Hava Trafiği: Bir meydanın manevra sahası üzerindeki ve uçuştaki bütün hava araçları.

Air traffic control clearance / Hava Trafik Kontrol Müsaadesi: Hava trafik kontrol ünitesi tarafından bir hava aracına belirli şartlar altında uçuşa yetkisinin verilmesi.

Not 1: Uygun yerlerde kullanıldığında hava trafik kontrol müsaadesi terimi yerine kısaca müsaade kelimesi kullanılabilir.

Not 2: Kısaltılmış müsaade teriminin başına, uçuşun hava trafik kontrol müsaadesiyle ilgili belirli bir parçasını belirtmek üzere; taksi, kalkış, yol, yaklaşma veya iniş kelimeleri gelebilir.

Air traffic service (ATS) / Hava Trafik Kontrol Hizmeti: Aşağıda belirtilen amaçlar için sağlanan hizmettir.

1. Çarpışmaları önlemek
 - a) Hava araçları arasında,
 - b) Manevra sahası üzerindeki hava araçları veya hava araçlarıyla manialar arasında.
2. Düzenli bir hava trafik akışını sürdürmek ve hızlandırmak.

Airway / Havakoridoru: Koridor şeklinde tesis edilmiş ve radyo seyrüsefer yardımcı cihazlarıyla donatılmış bir kontrol sahası veya bu sahanın bir parçası.

Altitude / İrtifa: Bir seviye, nokta veya nokta olarak kabul edilen bir cismin ortalama deniz seviyesinden ölçülen dikey mesafesi.

Approch Control / Yaklaşma Kontrol: İniş ve kalkış yapan kontrollü uçuşlara verilen hava trafik kontrol hizmeti.

Approch Control Center / Yaklaşma Kontrol Merkezi: Bir veya birden fazla meydana iniş-kalkış yapan kontrollü uçuşlara hava trafik kontrol hizmeti sağlamak için kurulmuş hava trafik kontrol ünitesi.

Area Control / Saha (Yol) Kontrol: Kontrol sahalarındaki kontrollü uçuşlara verilen hava trafik kontrol hizmetidir.

Area Control Center / Saha Kontrol Merkezi: Kontrol sahalarındaki kontrollü uçuşlara hava trafik kontrol hizmeti vermek üzere kurulmuş hava trafik ünitesidir.

Baseturn / Temel Dönüş: Hava araçları tarafından ara yaklaşma sırasında uzaklaşma başı sonu ile son yaklaşma başlangıcı arasında yapılan dönüştür. Bu dönüşler tek yönde yapılır.

Not: Esas dönüşler düz uçuşta veya alçalışta, ilgili alet alçalması usulünün şartlarına göre, ancak PANS-OPS kısım II de belirtilen mania müsaade limitleri ihlal edilmeden yapılır.

Blind Transmission / Karşılıksız (Tek Yönlü) Yayın: İki yönlü iletişimin kurulmadığı, ancak radyo ile aranan istasyonun yayını alabileceğine inanılan durumlarda tek taraflı olarak yapılan gönderme.

Forecast / Hava Tahmini: Belirli bir saha veya hava sahası bölümünde belirli bir zaman veya süre için meteorolojik şartlarda beklenen muhtemel değişikliklerin ifadesidir.

Clearance Limit / Müsaade Sınırı: Bir uçağın hava trafik kontrol müsaadesi ile gidebileceği nokta.

Control Area / Kontrol Sahası: Yer yüzeyi üzerindeki belirli bir limitten itibaren yukarı doğru uzanan kontrollü hava sahası.

Control Zone / Kontrol Bölgesi: Yer yüzünden belirli bir üst sınıra kadar uzanan kontrollü hava sahası.

Cruising Level / Seyir Seviyesi: Uçuşun belli bir kısmında muhafaza edilen seviyedir.

Decision Altitude/Height / Karar İrtifası/Yüksekliği: İnişin tamamlanamayıp pas geçme usulünün uygulanmaya başlanacağı belirlenmiş irtifa ve yükseklik değeridir.

Height / Yükseklik: Bir seviye, bir nokta veya bir nokta olarak kabul edilen bir cismin belirli bir yerden ölçülen dikey mesafesidir.

Estimated Time of Arrival / Muhtemel Varış Zamanı: Hava aracının iniş yapacağı tahmin edilen zaman.

Final Approach / Son Yaklaşma: Bir uçağın yaptığı aletli yaklaşmanın aşağıdaki noktalar (o meydan için hangisi belirlenmişse) arasındaki bölümüdür:

- Prosedür veya kaide dönüşünün tamamlanmasından,
- Belirli bir fix'in geçilmesinden, veya
- Kullanılan yaklaşma yöntemi için belirlenen son rotaya girilmesinden sonra başlayıp,

Meydan civarında;

- İniş tamamlayabileceğine kanaat getirilen veya
- Pas geçmenin yapılacağına karar verilen bir noktaya kadar olan safha.

Flight Level / Uçuş Seviyesi: Standart atmosfer basınç değerine (1013.2 milibar) bağlı olarak ve bu tür diğer basınç değerlerinin teşkil ettiği yüzeylerden belirli basınç aralıklarıyla ayrılan sabit basınç değerlerinin meydana getirdiği yüzey.

Not : 1-Standart atmosfer basıncına göre düzenlenmiş altimetre:

- a) QNH değeri bağlandığında irtifa
- b) QFE değeri bağlandığında QFE referansının alındığı yerden olan yüksekliği; ve
- c) Standart atmosfer basınç değerine (1013.2 milibar) bağlandığında uçuş seviyesini gösterir.

Not: 2- Not 1'de kullanılan yükseklik ve irtifa terimleri geometrik yükseklik ve irtifalardan daha çok altimetrik yükseklik ve irtifalar için kullanılır.

General Air Traffic / Genel Hava Trafikliği (GAT): ICAO kural ve usullerine göre yapılan tüm uçuşlar.

Elevation / İrtifa: Deniz seviyesinden ölçülen yükseklik.

Holding Point / Bekleme Pozisyonu: Pisti ihlal etmeden kalkış için taksi yapan uçağın bekleyebileceği tanımlanmış bir saha.

IFR Flight / IFR Uçuş: Aletli uçuş kurallarına uygun olarak yapılan uçuş.

Instrument Meteorological Conditions (IMC) / Aletli Meteorolojik Koşullar: Meteorolojik değerlerin görüş, bulutlara olan mesafe ve bulut tavanı terimleri açısından, görerek meteorolojik şartlar için belirlenmiş değerlerden düşük olması.

Not: Görerek meteorolojik şartlar için belirlenmiş değerler Annex 2'de yer almaktadır.

Known Traffic / Tanımlı/Bilinen Trafik: Hava trafik kontrol merkezince hakkında yükseklik, pozisyon ve niyeti ile ilgili bilgi sahibi olunan trafik.

Level Bust / Seviye Sapması: Müsaade edilen seviyelerden sapmalar.

Minimum Descent Altitude/Height / Minimum Alçalma İrtifası/Yüksekliği: Elektronik süzülüş hattı bilgisinin sağlanamadığı standart aletli yaklaşma prosedürü uygulamalarında, son yaklaşımda veya türlü yaklaşma sırasında alçalmaya müsaade edilen, deniz seviyesi üzerinde feet cinsinden ifade edilen en düşük irtifa/yükseklik.

Missed Approach Procedure / Pas Geçme Prosedürü: Yaklaşmanın devam ettirilemediği durumlarda takip edilen prosedür.

Operational Air Traffic (OAT): GAT için belirlenen usullerine tabi olmayıp, ilgili otoriteler tarafından belirlenmiş kural ve usullere göre yapılan uçuşlardır.

Procedure Turn / Kaide Dönüşü: Hava aracının ilerlediği rotanın 180 derece tersine dönerek uçuşuna devam edebilmesi için yaptığı belirli manevraları ifade eder.

Radar Approach / Radar Yaklaşması: Bir radar kontrolörünün yönetimi altında bir hava aracı tarafından icra edilen yaklaşma.

Radar Contact / Radar Teması: Radar ekranında, radar bilip veya sembolünün belirli bir hava aracına ait olduğunun görülmesi ve tanımlanmasıyla ortaya çıkan durumdur.

Radar Identification / Radar Tanımlaması: Belirli bir radar bilip veya radar pozisyon sembolünün belirli bir hava aracı ile eşleştirilmesi işlemi.

Reporting Point / Rapor Noktası: Bir hava aracının pozisyon raporunu verebileceği belirli bir coğrafi nokta.

Runway / Pist: Bir kara meydanında hava araçlarının iniş ve kalkışı için hazırlanmış boyutları belirli dikdörtgen saha.

Runway Visual Range (RVR) / Pist Görüş Mesafesi: Pist merkez hattı üzerindeki bir uçağın pilotunun pist üzerindeki işaretleri, pisti belirleyen ışıkları veya pist merkez hattını görebilme uzaklığı.

Signal Area / İşaret sahası: Meydanlarda yer işaretlerinin gösterilmesi için kullanılan bir sahadır.

Significant Point / Önemli Nokta: Bir uçağın rotasının veya uçuş güzergahının tanımlanması ve diğer seyrüsefer ve ATS amaçları için kullanılan belirli bir coğrafi yer.

Special VFR Flight / Özel VFR Uçuş: Kontrollü VFR bir uçağın hava trafik kontrol otoritesinin müsaadesi ile bir kontrol sahası içerisinde görerek meteorolojik şartlardan daha düşük değerlerde uçması.

Terminal Control Area / Terminal Kontrol Sahası: Bir veya daha fazla meydanın çevresinde, normal olarak ATS yollarının kesiştiği bölgede tesis edilen bir kontrol sahasıdır.

Threshold / Pist Eşik Noktası: Pistin (iniş amaçlı kullanılan tarafının) başlangıç bölümü.

Visual Meteorological Conditions (VMC) / Görerek Meteorolojik Koşullar: Meteorolojik şartların; rüyet, bulutlardan uzaklık ve bulut tavanı terimleri açısından belirlenmiş en düşük değerlere eşit veya bunların üzerinde olması durumu.

Not: Belirlenmiş en düşük değerler Annex 2 de açıklanmıştır.

VFR Flight / VFR Uçuş: Görerek uçuş kurallarına göre yapılan uçuş.



14.2 YAYGIN OLARAK KULLANILAN KISALTMALAR

A

aal	Above Aerodrome Level
ACAS	Airborne Collision Avoidance System (see TCAS)
ACC	Area Control Centre
ADF	Automatic Direction-Finding Equipment
ADR	Advisory Route
ADT	Approved Departure Time
AFTN	Aeronautical Fixed Telecommunication Network
AFIS	Aerodrome Flight Information Service
AGCS	Air Ground Communication Service
agl	Above Ground Level
AIC	Aeronautical Information Circular
AIP	Aeronautical Information Publication
AIRPROX	Aircraft Proximity
AIS	Aeronautical Information Services
amsl	Above Mean Sea Level
APAPI	Abbreviated precision approach path indicator
ATA	Actual Time of Arrival
ATC	Air Traffic Control (in general)
ATD	Actual Time of Departure
ATIS	Automatic Terminal Information Service
ATS	Air Traffic Service
ATSU	Air Traffic Service Unit
AT-VASIS	Abbreviated T Visual Approach Slope Indicator System
ATZ	Aerodrome Traffic Zone

C

CAA	Civil Aviation Authority
CAVOK	Visibility, cloud and present weather conditions beter than prescribed values or conditions (CAVOK Cav-okay olarak telaffuz edilir)
C/S	Callsign
CTA	Control Area
CTR	Control Zone

D

DF	Direction Finding
DME	Distance Measuring Equipment
DR	Dead Reckoning

E

EAT	Expected Approach Time
ETA	Estimated Time of Arrival
ETD	Estimated Time of Departure

F

FAF	Final Approach Fix
FIR	Flight Information Region
FIS	Flight Information Services
FL	Flight Level
Ft	Foot (feet)

G

GAT	General Air Traffic
GLONASS	Global Orbiting Navigation Satellite System
GMC	Ground Movement Control
GNSS	Global Navigation Satellite System
GPS	Global Positioning System

H

H24	Continuous day and night service
HF	High Frequency
HJ	Sunrise to Sunset
HN	Sunset to Sunrise

I

IAF	Initial Approach Fix
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IF	Intermediate Approach Fix
IFR	Instrument Flight Rules
ILS	Instrument Landing System
IMC	Instrument Meteorological Conditions
IRVR	Instrumented Runway Visual Range

K

Kg	Kilogramme(s)
kHZ	Kilohertz
Km	Kilometre(s)
Kt	Knot(s)

M

MAPt	Missed Approach Point
mb	Milibars

MDA / H	Minimum Descent Altitude / Height
MEDA	Military Emergency Diversion Aerodrome
MET	Meteorological or Meteorology
METAR	Routine aviation aerodrome weather report
MHz	Megahertz
MTMA	Military Terminal Control Area
N	
NDB	Non-Directional Radio Beacon
O	
OAC	Oceanic Area Control Unit
OCA	Oceanic Control Area
OCA / H	Obstacle Clearance Altitude / Height
P	
PAPI	Precision Approach Path Indicator
PAR	Precision Approach Radar
Q	
QDM	Magnetic heading (zero wind) (Sometimes employed to indicate magnetic heading of a runway)
QDR	Magnetic bearing
QFE	The observed pressure at a specified datum (usually aerodrome or runway threshold elevation) corrected for temperature
QNE	Landing altimeter setting
QNH	Altimeter sub-scale setting to obtain elevation when on the ground and indications of elevation when in the air
QTE	True Bearing
R	
RA	Resolution Advisory (see TCAS)
RCC	Rescue Co-ordination Centre
RPS	Regional Pressure Setting
RTF	Radiotelephone/Radiotelephony
RVR	Runway Visual Range
S	
SAR	Search and Rescue
SID	Standard Instrument Departure
SIGMET	Significant information concerning en-route weather phenomena which may affect the safety of aircraft operations
SRA	Surveillance Radar Approach
SSR	Secondary Surveillance Radar

STAR	Standard Instrument Arrival
T	
TA	Traffic Advisory (see TCAS)
TAF	Terminal Aerodrome Forecast
TCAS	Traffic Alert and Collision Avoidance System (see ACAS)
TMA	Terminal Control Area
T-VASIS	T Visual Approach Slope Indicator System
U	
UAS	Upper Airspace
UHF	Ultra-High Frequency
UIR	Upper Flight Information Region
UTC	Co-ordinated Universal Time
V	
VASIS	Visual Approach Slope Indicator System
VDF	Very High Frequency Direction-Finding Station
VFR	Visual Flight Rules
VHF	Very High Frequency (30 to 300 MHz)
VMC	Visual Meteorological Conditions
VOLMET	Meteorological information for aircraft in flight
VOR	VHF Omni-directional Radio Range
VORTAC	VOR and TACAN combination

