

LTAC AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

LTAC - ANKARA / ESENBOĞA / INTERNATIONAL

LTAC AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	ARP coordinates and site at AD	400741N-0325942E / BTN RWYs 03L/21R and 03R/21L, 1900 M to the beginning of RWY 21R and 105 M to RWY 03L/21R centerline.
2	Direction and distance from (city)	28 KM NE of Ankara
3	Elevation/Reference temperature/Mean low temperature	3127 FT / 32° C / -9° C
4	Geoid Undulation at AD ELEV PSN	120 FT
5	MAG VAR/Annual change	5.6°E (2017) / 0.095° increasing
6	AD Operator, address, telephone, telefax, AFS, email, website	DHMI Esenboğa Havalimanı Başmüdürlüğü 06970 Ankara-Türkiye Switchboard : +90 312 3980000 (35 lines) Airport Authority : +90 312 3980330 Airport Manager : +90 312 3980329 Fax : +90 312 3980345 Fax (Airport Manager) : +90 312 3980413 AIS Tel : +90 312 3980366 AIS Fax : +90 312 3981121 / 3980331 AIS GSM : +90 530 075 7882 New Terminal Building Switchboard : +90 312 5904000 Fax : +90 312 5904041 AFS : LTACYDYX website : https://Esenboğa.dhmi.gov.tr
7	Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Remarks	NIL

LTAC AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	AD Operator	H24
2	Customs and immigration	H24
3	Health and sanitation	H24
4	AIS Briefing Office	H24
5	ATS Reporting Office (ARO)	H24
6	MET Briefing Office	H24
7	ATS	H24
8	Fueling	H24
9	Handling	H24
10	Security	H24

11	De-icing	H24
12	Remarks	NIL

LTAC AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Cargo-handling facilities	Vehicles and equipment provided by Cargo Handling Services Co.
2	Fuel and oil types	JET A1, Avgas
3	Fuelling facilities and capacity	Available (unlimited)
4	De-icing facilities	Available
5	Hangar space for visiting aircraft	Available
6	Repair facilities for visiting aircraft	Major and minor, by arrangements
7	Remarks	NIL

LTAC AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotels	In the city
2	Restaurants	Restaurant available in Airport and in the city.
3	Transportation	Bus, taxi and car rental
4	Medical facilities	Medical room for aid treatment, ambulances at AD, hospitals in Ankara
5	Bank and Post Office	At AD.
6	Tourist Office	At AD.
7	Remarks	NIL

LTAC AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	AD category for fire fighting	Category 10
2	Rescue equipment	Available.
3	Capability for removal of disabled aircraft	Disabled aircraft removal facilitation is available for 4E category aircraft. Removal operations can be carried out for 4F category aircraft by equipment support.
4	Remarks	The control of the actual lifting and removal of a large aircraft shall be the responsibility of the registered owner or operator concerned. If the registered owner or operator cannot remove the aircraft or is dilatory in doing so, the airport management should have authority to act for the owner or operator with minimum delay and this action will be charged according to tariff tables of DHMI.

LTAC AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING

1	Types of clearing equipment	Snow removal equipment (mechanical), chemical de-icing.
2	Clearance priorities	Standard. See AD 1.2.2.
3	Remarks	See AD 2.2.6. for contact information. Braking action assessment by RWY Friction Tester Equipment/Vehicle.

LTAC AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS POSITIONS DATA

1	Apron surface and strength	Apron 1,2 : Asphalt PCN 58 F/A/X/T Apron 3 : Concrete PCN 98 R/C/W/T LCN 92 Apron 4,7 : Concrete PCN 110 R/C/W/T Apron 5, 6 : Concrete PCN 110 R/C/W/T, LCN 120 Apron A : Concrete PCN 110 R/C/W/T
2	Taxiway width, surface and strength	TWY A,A1,A2,B,B1,B2,C,C1,D,D1,D2,E,E1,E2,F,AA,AB,AC Width: 23 M Surface: Asphalt Strength: PCN 58 F/A/X/T TWY G, G1, G2, H, J: Width: 24 M Surface: Asphalt Strength: PCN 110 F/C/W/T LCN 110 TWY G3 Width: 24 M Surface: Asphalt Strength: PCN 110 F/A/X/T TWY A3 Width:35 M Surface: Asphalt Strength: PCN 58F/A/X/T TWY G4 Width:35 M Surface: Asphalt Strength: PCN 110 F/C/W/T
3	Altimeter Check Point location and elevation	At: <u>Apron 1</u> : 953 M / <u>Apron 2</u> : 956 M / <u>Apron 3</u> : 957 M / <u>Apron 4</u> : 949 M <u>Apron 5</u> : 948 M / <u>Apron 6</u> : 947 M / <u>Apron 7</u> : 944 M / <u>Apron A</u> : 946 M
4	VOR checkpoints	See AD Chart
5	INS checkpoints	See AD Parking Charts
6	Remarks	NIL

LTAC AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Taxing guidance signs at all intersections with TWY and RWY and at all holding positions. Guidelines LGTD and available at Apron 3,4. Aircraft stand numbers available at all Aprons. Nose-in guidance available at aircraft stands 103 to 120 at Apron 4 by docking/parking guidance system, at other aircraft stands by marshaling service. Push-back is mandatory for all parking positions.
2	RWY and TWY markings and LGT	RWY 03L/21R - 03R/21L: Designation, Edge, THR, Centerline, RWY Guidance Line, TDZ and Aiming Point markings available. For LGT see item 2.14 TWY: Edge, Centerline, Holding Position, Intermediate Holding Position, TWY Guidance Line, TWY curve transverse stripes, VOR Check Point (TWY A) markings available. For LGT see item 2.15
3	Stop bars Runway guard lights	Stop Bars: Available at Apron 1 and on TWYs A (Pattern A RWY Holding Positions, A-HP1, A-HP3, A-HP6, A-HP7) B1, C1, D1, E1, B2, D2, E2, A3, G, G1, G2. RWY Guard Light: Available at TWYs A (Pattern A RWY Holding Positions), B1, C1, D1, E1, G, G1, G2.
4	Other runway protection measures	-
5	Remarks	NIL

LTAC AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

An electronic file of AD obstacles is available from the link LTAC AD 2.10 under obstacle folder via AIP Türkiye link on <https://www.dhmi.gov.tr>

LTAC AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Associated MET Office	Esenboğa
2	Hours of service MET Office outside hours	H24
3	Office responsible for TAF preparation Periods of validity	Esenboğa 24 HR
4	Type of landing forecast Interval of issuance	TREND 1/2 HR
5	Briefing/consultation provided	Personal consultation
6	Flight documentation / Language(s) used	Charts abbreviated plain language text / TU-EN
7	Charts and other information available for briefing or consultation	Surface and upper air actual and prog. Charts. SIGWX, UL W/T, Model TA-M
8	Supplementary equipment available for providing information	Telefax, VSAT, ADSL PC connection
9	ATS units provided with information	ESENBOĞA Control TWR
10	Additional information (limitation of service, etc.)	SIGMET, AIRMET, Aerodrome Warnings, Wind Shear Warnings.

LTAC AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Designations RWY NR	TRUE BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY End Coordinates THR Geoid Undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY		
1	2	3	4	5	6		
03L	036.18°	3391x45	RWY: PCN 110 F/C/W/T Asphalt LCN 95 SWY: PCN 45 F/C/X/U	400704.07N 0325901.27E - GUND: 120 FT	THR 946.2 M / 3104 FT TDZ 948.0 M / 3110 FT		
21R	216.19°	3391x45	RWY: PCN 110 F/C/W/T Asphalt LCN 95	400832.81N 0330025.84E - GUND: 120 FT	THR 952.1 M / 3124 FT TDZ 952.0 M / 3123 FT		
<i>350 M Asphalt coated area situated at the beginning of RWY 03L complies with the RWY criteria and is available for being used along with the associated TWYs, as required.</i>							
03R	036.18°	3752x60	RWY: PCN 110 F/C/W/U Asphalt LCN 100 SWY: PCN 45 F/C/X/U	400650.61N 0325859.44E - GUND: 120 FT	THR 944.5 M / 3099 FT TDZ 949.0 M / 3113 FT		
21L	216.19°	3752x60	RWY: PCN 110 F/C/W/U Asphalt LCN 100 SWY: PCN 45 F/C/X/U	400828.79N 0330032.99E - GUND: 120 FT	THR 952.9 M / 3126 FT TDZ 954.0 M / 3130 FT		
Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	RESA (M)	Arresting System	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12	13	14
%0.2 RWY %0.1 SWY	60x45	-	3571x300	108X90	-	Available	NIL
%0.2 RWY	-	-	3571x300	290X90	-	Available	
%0.2 RWY %0.02 SWY	60x60	-	3992x300	180X120	-	Available	
%0.2 RWY %-0.5 SWY	60x60	-	3992x300	180X120	-	Available	

LTAC AD 2.13 DECLARED DISTANCES

RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
03L	3391	3391	3451	3391	
21R	3391	3391	3391	3391	
03R	3752	3752	3812	3752	
21L	3752	3752	3812	3752	
03L	3250	3250	3310	-	Take-off From Intersection with TWY E
03L	2674	2674	2734	-	Take-off From Intersection with TWY D
03L	2142	2142	2202	-	Take-off From Intersection with TWY G2
21R	2012	2012	2012	-	Take-off From Intersection with TWY B
21R	2616	2616	2616	-	Take-off From Intersection with TWY F
21R	2554	2554	2554	-	Take-off From Intersection with TWY G1
03R	3042	3042	3102	-	Take-off From Intersection with TWY D1
03R	3250	3250	3310	-	Take-off From Intersection with TWY E1
03R	2900	2900	2960	-	Take-off From Intersection with TWY D
03R	3250	3250	3310	-	Take-off From Intersection with TWY E
21L	3237	3237	3297	-	Take-off From Intersection with TWY F
21L	2752	2752	2812	-	Take-off From Intersection with TWY B1

LTAC AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

RWY Designator	APCH LGT type LEN INTST	THR LGT color WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ, LGT LEN	RWY Centre Line LGT Length, spacing, color, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing color INTST	RWY End LGT color WBAR	SWY LGT LEN (M) color	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
03R	Precision APP Barette System CAT III 900 M (of which 600 M is flashing) LIH.	Green	PAPI 3 DEG (Left) MEHT 60 FT	900 M	3752 M Spacing 15 M Color Coded white / Red LIH	3752 M,60 M Color coded White/Yellow LIH	Red	60 M Red	NIL
21L	Precision APP Barette System CAT II 900 M (of which 600 M is flashing) LIH.	Green	PAPI 3 DEG (Left) MEHT 66 FT	900 M	3752 M Spacing 15 M Color Coded white / Red LIH	3752 M,60 M Color coded White/Yellow LIH	Red	60 M Red	

RWY Designator	APCH LGT type LEN INTST	THR LGT color WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ, LGT LEN	RWY Centre Line LGT Length, spacing, color, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing color INTST	RWY End LGT color WBAR	SWY LGT LEN (M) color	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
03L	Precision APP Barette System CATII 750 M (of which 450 M is flashing) LIH.	Green	PAPI 3 DEG (Left) MEHT 59 FT	900 M	3391 M, 15 M Color Coded white / Red LIH	3391 M,60 M Color coded White/Yellow LIH	Red	60 M Red	NIL
21R	Precision APP Barette System CATII 900 M (of which 600 M is flashing) LIH.	Green	PAPI 3 DEG (Left) MEHT 60 FT	900 M	3391 M, 15 M Color Coded white / Red LIH	3391 M,60 M Color coded White/Yellow LIH	Red	-	

LTAC AD 2.15 OTHER LIGHTING AND SECONDARY POWER SUPPLY

1	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	At the Tower building G/W H24 IBN:NIL
2	LDI location and LGT Anemometer location and LGT	LDI : Not available. 4 Anemometers available: LGTD (see AD Chart for locations)
3	TWY edge and centerline lighting	Edge: for all TWYs Centerline: for all TWYs except TWY A2
4	Secondary power supply/switch-over time	Available / (0) second
5	Remarks	RETIL available for TWYs B, C, D, F, H, J RGL available for TWYs A, B1, C1, D1, E1, G, G1, G2

LTAC AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA - NIL

LTAC AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Designation and lateral limits	CTR: 401724N0330059E, 401210N0331033E, 395457N0325356E, 400145N0324600E
2	Vertical limits	4500FT AMSL/SFC
3	Airspace classification	NIL
4	ATS unit call sign Language(s)	Esenboğa Tower TU - EN
5	Transition altitude	10000 FT

6	Remarks	APP service is provided by a) Esenboğa APP b) Esenboğa TWR when required or transferred by Esenboğa APP
---	---------	---

LTAC AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Service designation	Call sign	Channel	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
TOWER	Esenboğa Tower	118.1 MHZ 118.35 MHZ 257.8 MHZ *121.5 MHZ *243.0 MHZ	H24	*Emergency
	Esenboğa Ground	121.9 MHZ 121.6 MHZ	H24	-
	Esenboğa Delivery	118.525 MHZ	H24	
	<i>Pilots of departing aircraft are reminded to contact Esenboğa delivery for ATC clearance 10 minutes before start-up</i>			
APP	Esenboğa Approach/Radar	119.1 MHZ 119.6 MHZ 362.3 MHZ *121.5 MHZ *243.0 MHZ	H24	APP Baglum APP Baglum APP Baglum
ATIS	Esenboğa Information	123.6 MHZ	H24	D-ATIS service available for ACFT equipped with ACARS. For arrival label "A", for departure label "D", for contract label "C", for terminate label "T".
SAR	Esenboğa Rescue Sub-Center	123.1 MHZ 282.8 MHZ 5680 KHZ 3023 KHZ	HO	SAR Başpınar SAR Esenboğa SAR Esenboğa

LTAC AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Type of aid, CAT of ILS/MLS (For VOR/ILS/MLS, give VAR)	ID	Frequency	Hours of operation	Site of transmitting antenna Coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
NDB	ANK	356 KHZ	H24	395711.8N 0324942.0E	-	Coverage 100 NM

Type of aid, CAT of ILS/MLS (For VOR/ILS/MLS, give VAR)	ID	Frequency	Hours of operation	Site of transmitting antenna Coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DME	ANK	CH96X	H24	395711.8N 0324942.0E	864 M	Coverage 100 NM
ANK DME CH96X is unusable from ANK NDB BTN 310 - 050 DEG out of 20 NM, below 9000 FT and BTN 090-180 DEG out of 25 NM, below 9000 FT.						
NDB	BUK	425 KHZ	H24	401430.7N 0330617.7E	-	Coverage 75 NM
VOR/DME	BUK	114.3 MHZ CH90X	H24	401430.7N 0330617.7E	1253 M	
VOR/DME	BAG	113.1 MHZ CH78X	H24	400412.0N 0324835.6E	1463 M	-
VOR/DME	ESB	112.1 MHZ CH58X	H24	400847.8N 0330044.9E	960 M	-
LLZ 21L ILS CAT I	IESB	108.1 MHZ	H24	400640.5N 0325849.8E	-	-
GP		334.7 MHZ	H24	400823.0N 0330022.0E	-	3 DEG RDH: 50 FT
DME	IESB	CH18X	H24	400823.0N 0330022.0E	966 M	-
LLZ 03R ILS CAT III	IANK	110.3 MHZ	H24	400836.8N 0330040.7E	-	-
GP		335.0 MHZ	H24	400700.1N 0325902.9E	-	3 DEG RDH: 51 FT
DME	IANK	CH40X	H24	400700.1N 0325902.9E	960 M	-
MM		75 MHZ	H24	400624.8N 0325835.2E	-	-
LM	NK	305 KHZ	H24	400624.8N 0325835.2E	-	-
LLZ 03L ILS CAT II	IAKR	108.9 MHZ	H24	400838.8N 0330031.6E	-	-
GP		329.3 MHZ	H24	400714.0N 0325904.5E	-	3 DEG RDH: 50 FT

Type of aid, CAT of ILS/MLS (For VOR/ILS/MLS, give VAR)	ID	Frequency	Hours of operation	Site of transmitting antenna Coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DME	IAKR	CH26X	H24	400714.0N 0325904.5E	960 M	-
LLZ 21R ILS CAT I	IEBG	108.3 MHZ	H24	400650.8N 0325848.6E	-	-
GP		334.1 MHZ	H24	400826.5N 0330013.5E	-	3 DEG RDH: 50 FT
DME	IEBG	CH20X	H24	400826.5N 0330013.5E	965 M	-
NDB	GBI	315 KHZ	H24	394243.9N 0324908.8E	-	-
NDB/DME	HAY	350 KHZ CH55X	H24	392611.9N 0323034.2E	1303 M	-
NDB	BEY	487 KHZ	H24	400932.1N 0315545.5E	-	-

LTAC AD 2.20 Yerel Havaalanı Düzenlemeleri / Local Aerodrome Regulations

MEYDAN KULLANMA TEDBİRLERİ

A. Kullanılış şekli:

a. Uluslararası tarifersiz uçuşlar için ve Atina (LGAV), Beyrut (OLBA), İstanbul Atatürk (LTBA), İstanbul (LTFM), İzmir (LTBJ), Rodos (LGRP), Selanik (LGTS) a yedek meydan.

b. Bütün dahili hava trafiği için normal ve yedek meydan.

B. Bu meydanı kullanan ve alıcı verici muhaberesi olmayan uçaklar için ön müsaade alınması gereklidir.

C. Esenboğa Havalimanı uçak kategorisi E'dir. 03L/21R ve 03R/21L pistleri arası 210 M, bekleme noktalarının ilgili pistlere mesafesi 90 M dir. E kategorisi uçaklar için kalan mesafe yeterli olmadığından Annex 14 e göre pistler arasında uçak bekletilemez ve iki pist arasındaki taksi yollarına Stop Bar ve RGL kurulamaz.

D. Kalkacak trafikler ATC müsaadelerini tahmini motor çalıştırma saatinden en az 10 dakika önce Esenboğa Delivery (118.525 MHz) frekansından talep edeceklerdir.

ATC müsaadelerinde aksi bildirilmedikçe batı (YAVRU, DEREL, UMRUN, ASTAL, LATGA, PETAR ve NEMRO) yönlü trafikler için FL140, doğu (ILHAN, GURBU, GOBIT, BALAX, AZBUL, ERKUK, EKMEK, BENTA, TELVO, HALIL) yönlü trafikler için FL130 uçuş seviyesi alınmış kabul edileceklerdir. Bu seviyeler altında kalan seviye talepleri ise Clearance Delivery Kontrol tarafından Yaklaşma Kontrol ile koordine edeceklerdir. ATC müsaadelerinde SID ve SSR kod bilgisi verilecektir.

E. AN124, AN225, C5, A380, B747-800 tipli uçakların Esenboğa Havalimanına gelmeleri otorite iznine tabidir (Devlet Başkanı uçakları ve özel müsaadeli uçaklar hariç).

F. Kalkış müsaadesinde Yaklaşma Kontrol frekansı belirtilmeyecek olup kalkıştan sonra trafikler 119.600 MHz frekansından yaklaşma Kontrol ile temas edeceklerdir. Farklı bir frekans kullanıldığında bu ATIS'ten yayınlanacaktır.

G. Tam hazır olmayan trafikler push-back ve motor çalıştırma müsaadesi istemeyecektir. Push-back müsaadesi alan trafiklerin 60 saniye içinde push-back'e başlaması gerekmektedir, yapamayacak trafikler derhal Ground Kontrol'e (121.900 MHz) bildireceklerdir. Bu trafiklere ATC tarafından muhtemel motor çalıştırma zamanı verilecektir.

H. 03L pisti kalkış amaçlı kullanılırken pistin tamamını kullanmak isteyen trafikler 03L pist başı öncesi RESA' yı taksi yaparak kat edecek ve pist eşiğine devam edeceklerdir. RESA olarak ilan edilen 350 metrelik kısmından kalkış yapma talepleri pilot mesuliyetinde dahi olsa karşılanmayacaktır.

I. ATC tarafından "Contact" yerine "Monitor" olarak frekans değişikliği talimatı verildiğinde pilotlar frekans yoğunluğunu önlemek için frekansı monitör ederek dinlemede kalacaktır.

J. 03R/21L pistlerine inen trafikler, pist terk ediş raporlarını TWR 118.100 MHz frekansından bildirmeyecektir. Pisti terk eden trafik, A taksi yoluna girmeden önce pozisyonunu muhafaza edecek ve hemen Yer Kontrol frekansı 121.900 MHz'e geçecektir. İniş trafikleri, pist meşguliyet süresini en aza indirmek için uygun, en yakın taksi yolunu kullanarak pisti terk edecektir. Pisti terk etmek için tercihen hızlı çıkış taksi yolları kullanılacaktır.

LIMITATIONS ON USE OF AERODROME

A. Available to:

a. International Non-scheduled air transport and alternate use for Athinai (LGAV), Beirut (OLBA), İstanbul Atatürk (LTBA), İstanbul (LTFM), İzmir (LTBJ), Rodos (LGRP), Thessaloniki (LGTS).

b. All domestic air traffic for regular or alternate use.

B. Pre-permission is required for the aircraft using this airport without two-way radio communication.

C. Esenboğa Airport aircraft category is E. The distance between runways 03L/21R and 03R/21L is 210 M and the distance of the holding points to the respective runways is 90 M. Because of the remaining distance is not sufficient for E category aircraft, the aircrafts cannot be hold between the runways and, Stop Bars and RGLs cannot be installed on taxiways between two runways, according to Annex 14.

D. The departing traffic shall request the ATC clearance from the Esenboğa Delivery frequency (118.525 MHz) at least 10 minutes before the estimated time of start up.

Unless otherwise stated FL140 is accepted as cleared westbound level for SIDs (YAVRU, DEREL, UMRUN, ASTAL, LATGA, PETAR and NEMRO) and FL130 is accepted as cleared eastbound level for SIDs (ILHAN, GURBU, GOBIT, BALAX, AZBUL, ERKUK, EKMEK, BENTA, TELVO, HALIL). Any lower FL demand shall be coordinated with approach control by the Clearance Delivery Control. SID and SSR codes are to be given with the ATC clearances.

E. Aircraft types AN124, AN225, C5, A380, B747-800 are subject to authority permission to land at Esenboğa Airport. (Except presidential aircraft and special permitted aircraft).

F. Approach control frequency will not be specified in the departure clearance, and after Take-off, traffic shall contact the approach control on frequency 119.600 MHz. In case of a different frequency is used this will be stated on ATIS.

G. Traffic that is not fully ready shall not request push-back and start up clearance. Traffic that receives push-back clearance must begin within 60 seconds, if not able, shall immediately inform the Ground Control (121.900 MHz) and an expected start up time will be given by ATC.

H. When RWY 03L is used for departure, traffic requesting to use the full length of runway for Take-off will cross the RESA before beginning of the runway 03L by taxiing and continue through to the runway threshold. The RESA is 350 M and shall not be permitted to use as part of take off run even if under pilot responsibility.

I. When frequency change is instructed as "Monitor" instead of "Contact" by ATC, pilots shall only monitor the frequency and remain listening to avoid frequency congestion.

J. Traffic landing on runways 03R/21L shall not report the runway vacating on TWR frequency 118.100 MHz. Traffic vacating the runway will maintain their position before entering taxiway A and immediately switch to Ground Control frequency 121.900 MHz. The landing traffic shall vacate the runway using the closest appropriate taxiway to minimize the runway occupancy time. High-speed exit taxiways will be preferable to vacate the runway.

K. A apronunu kullanacak trafikler mümkün olan en düşük motor gücüyle uçak park yerlerine giriş ve çıkış yapacaklardır.

L. Kalkış için piste giriş müsaadesi verilen bir uçak, kalkış müsaadesiyle birlikte derhal kalkışa hazır olmalıdır. Bu koşulu karşılayamayacak olan uçağın pilotu piste girmeden önce durumu ilgili ATC ünitesine bildirmekle yükümlüdür. Kalkış müsaadesi alan trafikler için reaksiyon zamanı 10 saniyedir. Piste giriş-kalkış müsaadesi alan trafikler 90 saniyede kalkış yapamazlarsa en kısa yoldan pisti terk edeceklerdir.

M. Yoğun yer trafiği nedeniyle uçuş ekiplerinin ATC talimatlarına ve Apron ve Taksi Yolu işaretlerine özenle uyması gerekmektedir.

N. 03R/21L Pistini H/J hızlı çıkış taksi yollarını kullanarak terk eden bir hava aracı ATC tarafından aksi bildirilmedikçe A taksiyoluna çıkmadan önce ara bekleme pozisyonlarında duracaktır.

O. Ankara Esenboğa Havalimanında Mode-S Destekli Geliştirilmiş Yer Hareketleri Rehber Ve Kontrol Sistemi (A-SMGCS) kullanılmaktadır.

a. Ankara/Esenboğa Havalimanını kullanacak Hava Yolu İşleticileri, çalışır durumda Mode-S transponderi ile teçhiz edilmiş hava araçlarını tercih etmeye gayret göstereceklerdir.

b. Uçuş ekibi yerde oldukları süre içerisinde; kendilerine tahsis edilmiş Mode A kodu ile birlikte, mode-s transponderini XPNDR (ve mümkünse auto) ya da buna karşılık gelen konumda çalıştıracaklar, kesinlikle OFF ya da STDBY konumuna getirmeyeceklerdir. Bu işlem; kalkışta, ATC müsaadesi alındıktan hemen sonra başlayacak iniş sonrası, hava aracı tam olarak park ettikten sonra bitirilecektir. Park ettikten sonra, transponder OFF ya da STDBY pozisyonuna getirilmeden önce A2000 set edilecektir.

c. Hava aracındaki Mode-S transponder, uçak çağrı adının girilmesi imkânına sahipse, uçuş ekibi, ICAO ATC uçuş planı 7. hanede belirtilen, çağrı adını transpondere set edecektir. Bu işlem kalkışta ATC müsaadesi alındıktan hemen sonra FMS yada transponder kontrol paneline girilerek yerine getirilecektir.

d. Transponder'ı kapalı veya aktif olmayan trafiklere push-back müsaadesi verilmeyecektir.

P. Esenboğa Havalimanı'na uçuş planlayan uçak işleticileri ve temsilcileri uçuş operasyonlarını aşağıdaki talimatlara göre yapacaklardır:

a. RWY 03R iniş ve RWY 03L kalkış için kullanıldığı durumlarda, 03R pistine ILS yaklaşması yapmakta olan hava araçlarının GP yayınının bozulmaması için, 03L pistinden kalkış yapacak tüm trafikler E1/E taksi yolları ile 03L pistine girerek kavşak kalkışı yapacak şekilde uçuşlarını planlayacaklardır. E1/E taksi yolları ile giriş yapıldığında 03L pistinden kalkış için kullanılacak mesafe 3250 metredir. Kalkış için pistin tamamını kullanmak isteyen trafikler taleplerini motor çalıştırma esnasında ATC ünitesine bildirecekler ve alınacak talimatlara uygun hareket edeceklerdir.

b. RWY 03R iniş ve RWY 03L kalkış ile RWY 21L iniş ve RWY 21R kalkış konfigürasyonları için tek pist operasyon kuralları uygulanacaktır.

K. In Apron A the traffic shall start up and taxi on idle power.

L. An aircraft cleared to line up for departure shall be ready to take off immediately with the departure clearance. The aircraft cannot meet it shall notify the ATC before entering the runway. The reaction time is 10 seconds for the aircraft cleared for departure. The aircraft instructed to line up and take off should depart within 90 seconds. Otherwise traffic has to vacate the runway in shortest way.

M. Due to heavy ground traffic, the flight crews should carefully comply with the ATC instructions and the Apron and Taxiway signs.

N. Aircraft vacating RWY 03R/21L via H/J rapid exit taxiways shall hold at the intermediate holding positions before entering to TWY A unless otherwise instructed by ATC.

O. Ankara Esenboğa Airport is equipped with an Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS) Utilizing Mode-S.

a. Aircraft operators intending to operate at Ankara Esenboğa Airport should effort to prefer aircraft equipped with an operative Mode-S transponder.

b. Flight crew should; select XPNDR or the equivalent according to specific installation, AUTO if available, not OFF or STDBY, and the assigned Mode A code, just after receiving the ATC clearance after landing, continuously until the aircraft is fully parked on stand. After parking the Mode A code 2000 must be set before selecting OFF or STDBY.

c. Flight crew of the aircraft equipped with Mode-S having an aircraft identification feature should also set the aircraft identification. This setting is the aircraft identification specified in item 7 of the ICAO ATC Flight Plan. The aircraft identification should be entered just after receiving the ATC clearance, through the FMS or the Transponder Control Panel.

d. Push-back permission shall not be given to traffic with transponder off or not active.

P. All aircraft operators and crew members planning flight to Ankara Esenboğa Airport shall operate their aircraft in accordance with the given instructions below.

a. When RWY 03R is used for landing and RWY 03L is used for departure, in order to prevent the aircraft any disruption in GP broadcast while executing ILS approaches for runway 03R, all departing aircraft are required to plan their flight so as to make intersection take off entering the RWY 03L via E1/E taxiways. TORA is 3250 M. Traffic requesting to use the full length of runway for Take-off shall notify their request to ATC unit during start-up and follow the relevant instructions accordingly.

b. Single runway operation rules shall be implemented for RWY 03R landing and RWY 03L Take-off, RWY 21L landing and RWY 21R Take-off configurations.

Q. "Heavy" veya "Süper" türbülans kategorisine giren trafikler her sektörle ilk temaslarında kategorilerini şu şekilde belirteceklerdir.

"Çağrı adı + Heavy or Super + ..."

R. Pilotlar kalkış için piste girene kadar gerekli kontrolleri tamamlamış ve pist içindeki kontrollerini minimuma indirmiş olmalıdırlar. Pilotların kalkış müsaadesine 10 saniye içerisinde reaksiyon göstermesi beklenir; aksi takdirde ATC pist işgalini engellemek için söz konusu uçağa pisti terk ettirerek yeniden sıralamaya alabilir.

S. Havalimanında motor testi yapan uçakların uyması gereken kurallar:

- Motor Testi yapacak uçaklar; Park pozisyonu değiştireceklerse önce Ramp Kontrol ve Apron Trafik ile temas edecek daha sonra Esenboğa Ground 121.900 frekansından temas kuracaklar ve follow-me nezaretinde Test sahasına çekilecektir.
- Motor test işlemleri Apron 5 te 518 numaralı park pozisyonu ile Apron 3 te 15 numaralı park pozisyonunda Follow-me nezaretinde yapılacaktır.
- Motor testi yapılan mahalde tüm güvenlik tedbirleri motor testi yapan şirketçe alınacaktır.
- Herhangi bir nedenle Motor test alanlarında motor testi yapılamaması durumunda motor test işlemleri ATC ünitesi ile koordine edilerek A taksi yolunun 21L pist başına yakın bölümünde yapılacaktır.

T. 21L pisti iniş, 21R pisti kalkış için kullanıldığında ILS yaklaşması yapan hava aracı pilotları, kalkacak hava araçlarının iniş pistinin kat edilmesi nedeniyle GP yayınında anlık bozulmalar yaşanabileceği hususunda müteyakkız olacaklardır.

U. 21R pisti kalkış için kullanılırken, Apron 5 ve Apron 6'da olan uçaklar G1 taksi yolu bekleme noktasına taksi yaptırılarak, G1 kavşağından kalkış yapacaklardır. G1 taksi yolu ile giriş yapıldığında 21R pistinden kalkış için kullanılacak mesafe 2554 metredir. Kavşak kalkışı yapamayacak trafikler, kalkış için pistin tamamını kullanma taleplerini motor çalıştırma esnasında Delivery/Ground Kontrol'e bildirecekler ve alınacak talimatlara uygun hareket edeceklerdir.

V. 03L pisti kalkış için kullanıldığında, Apron 5 ve Apron 6'da olan uçaklar G2 taksi yolu bekleme noktasına taksi yaptırılarak, G2 kavşağından kalkış yapacaklardır. G2 taksi yolu ile giriş yapıldığında 03L pistinden kalkış için kullanılacak mesafe 2142 metredir. Kavşak kalkışı yapamayacak trafikler, kalkış için pistin tamamını kullanma taleplerini motor çalıştırma esnasında Delivery/Ground kontrol'e bildirecekler ve alınacak talimatlara uygun hareket edeceklerdir.

W. 5 Nolu Apronda aydınlatma mevcuttur fakat Annex 14 te tavsiye edilen ortalama aydınlatma değerlerini sağlayamamaktadır.

Y. ATC ünitesi trafiklere birbirlerini geçme talimatı verebilir. Bu durumda ilgili uçakla ayırmayı sağlama sorumluluğu uçuş ekibindedir. Uçuş ekibi ilgili uçağı geçişte herhangi bir emniyet riski öngörüyor ise, pozisyonunu muhafaza edecek ve ATC ünitesini bilgilendirecektir. Parklandırma, uçak çekimi ve taksi ayırmalarından uçuş ekibi sorumludur.

Q. Traffic in Heavy or Super turbulence category are responsible for declaring their category at the first contact with any sector as follows;

"Call Sign + Heavy or Super + ..."

R. Pilots must have completed the necessary checks for departure before entering the runway and minimized their controls on the runway. Pilots are expected to react to the departure clearance within 10 seconds. Otherwise, aircraft may be instructed to vacate the runway by ATC to prevent runway occupation and reorder it.

S. The rules for the aircraft having engine tests at the airport are as follows:

- The staff of the aircraft is going to test the engines, initially coordinate it with the Ramp Control and Apron Traffic, and then contact with Esenboğa Ground Control on 121.900. The aircraft is towed to the test area under the supervision of follow-me car.
- Engine tests shall be performed at the parking position 518 in Apron 5 and parking position 15 in Apron 3 under the supervision of follow-me.
- All safety measures shall be taken in the testing area by the operator performing engine test.
- If any reason an engine test cannot be performed at the Engine test areas, the engine test operations will be performed in coordination with the ATC unit in the section of the taxiway A close to the holding point of runway 21L.

T. When RWY 21L is used for landing and RWY 21R is used for take off, pilots of aircraft executing ILS Approaches shall be cautious to the fact that there may be momentary disruptions in the GP broadcast due to the crossing of the landing RWY by the aircraft to take off.

U. When RWY 21R is used for departure, the aircraft on the Apron 5 and Apron 6, shall have the taxi instruction to the holding point RWY 21R intersection G1 and depart from G1 intersection. Reduced takeoff run available is 2554 meters. Traffics requesting to use the full length of runway for Take-off shall notify their request to ATC during start-up and follow the relevant instructions accordingly.

V. When RWY 03L is used for departure, the aircraft, on Apron 5 and Apron 6, shall have the taxi instruction to the holding point RWY 03L intersection G2 and depart from G2 intersection. Reduced takeoff run available is 2142 meters. Traffics requesting to use the full length of runway for Take-off shall notify their request to ATC during start-up and follow the relevant instructions accordingly.

W. Lighting is available at Apron 5, but it cannot provide the average lighting values recommended in Annex 14.

Y. ATC unit may give instruction to aircraft to cross another. In that case, it is the responsibility of flight crew to ensure separation from other aircraft. If the flight crew foresees any safety risk to cross shall hold position and advise ATC unit. Parking, towing and taxi maneuver movements are the responsibility of flight crew.

Kullanılan Pistin Seçimi:

Uçakların iniş ve kalkış yönü, ICAO PANS ATM Dokümanı "7.2 Kullanılan Pistin Seçimi" başlığı altında yer alan kriterlere uygun olarak veya tercihli pist sistemi uygulaması kapsamında belirlenir.

"Kullanılan pist" terimi, belirli bir zamanda ATC tarafından inmesi veya kalkması beklenen uçak türleri tarafından kullanım için en uygun olarak kabul edilen pisti belirtmek için kullanılır.

Kullanılan pistin seçiminde meydan trafik paterni, pistin uzunluğu, mevcut seyir/sefer yardımcılarının durumu, meteorolojik koşullar, uçak performansı, tercihli pist uygulamaları ve gürültü önleme gibi unsurlar dikkate alınır.

İniş ya da kalkış amacıyla kullanılacağı ATC tarafından belirtilen bir pisti kabul / ret etmek pilotun kararıdır. Kaptan pilot, kullandığı pistin emniyet veya performans nedenleriyle kullanılmayacağını düşünürse, başka bir pisti kullanma talebinde bulunacaktır. Bu talep ATC tarafından uygun olan bir zaman diliminde karşılanır. Bu gibi durumlarda, talepte bulunan hava aracı uzun süreli gecikmeye maruz kalabilir. ATC ünitesi, gecikmelerin 30 dakikayı geçmesi durumunda pilotları bilgilendirecektir.

Tercihli Pist Sistemi Operasyonları:

"Tercihli Pist Sistemi (PRS)" terimi, belirli bir zamanda, hava aracı performansı, yer rüzgar şiddeti ve bileşenlerini dikkate alarak ATC birimi tarafından havaalanına inmesi veya havaalanından kalkması beklenen hava araçları için en uygun pisti belirlemek için kullanılacaktır.

PRS Operasyonları, havalimanı ve hava sahası kapasitesinin verimli şekilde kullanılmasını sağlar.

Havalimanı için tercihli pist(ler)	Preferential RWY(s) for Airport
RWY 21L, RWY 21R	RWY 21L, RWY 21R

1- Tercihli pistin kullanımında aşağıda belirtilen pist yüzey koşullarına bağlı rüzgar kriterleri dikkate alınır:

RWYCC (Pist durum kodu) / RWYCC (Runway Condition Code)	Arka Rüzgar Bileşeni (max) / Tail Wind Component (max)
RWYCC 6/6/6	10 KT (dahil) / 10 KT (incl)
Pistin herhangi bir üçte birlik kısmında RWYCC en az 5 olarak raporlanması durumunda / When RWYCC is reported at least 5 for any each runway third	5 KT (dahil) / 5 KT (incl)

2- PRS operasyonları sırasında ATC ünitesi yer rüzgarı, trafik durumu, mahalli meteorolojik şartlar, çevresel kısıtlamalar, teknik alt yapı, gürültü önleme gibi hususları dikkate alır.

3- PRS operasyonları aşağıda belirtilen durumlarda yapılmaz:

a) Tercih edilen pistin aletle iniş ve kalkış usullerinin hüküm sürmekte olan meteorolojik koşullarda yapılacak operasyona uygun olmaması,

b) Tercih edilen pist kuru olduğunda (RWYCC 6/6/6) arka rüzgar bileşenin 10 knot'tan fazla olması,

c) Tercih edilen pistin herhangi bir üçte birlik kısmında RWYCC en az 5 olarak raporlandığında arka rüzgar bileşenin 5 knot'tan fazla olması,

Selection of The Runway-in-use:

The direction in which aircraft take off and land is determined in accordance with the criteria on the ICAO PANS ATM "7.2 Selection of Runway-in-use" or by the preferential runway system.

The term "runway-in-use" is used to indicate the runway that - at a particular time - is considered by ATC to be the most suitable for use by the types of aircraft expected to land or take off.

In selecting the runway-in-use, ATC shall also take into consideration other relevant factors such as the aerodrome traffic circuits, the length of the runway, the approach and landing aids available, meteorological conditions, aircraft performance, the existence of a preferential runway system and noise abatement.

Accepting a runway stated by ATC for landing or Take-off is a pilot's decision. If the pilot-in-command considers the runway-in-use not usable for reasons of safety or performance, he shall request permission to use another runway. This request will be met by ATC at an appropriate time. In such cases, aircraft may be subject to a long delay. ATC shall notify pilots of delays expected to exceed 30 minutes.

Preferential Runway System Operation:

The term "Preferential RWY System (PRS)" shall be used to indicate the runway that, at a particular time, is considered by the ATC unit to be the most suitable for use by the aircraft expected to land at or Take-off from the aerodrome, by taking into consideration aircraft performance, surface wind speed and its components.

PRS Operations contribute to the optimum use of airspace and aerodrome capacity.

1- In the PRS operations, the following wind criteria depending on the runway surface condition shall be applied:

2- During the PRS operations, ATC unit takes into account the ground wind, traffic situation, local meteorological conditions, environmental restrictions, technical infrastructure, noise abatement, etc.

3- PRS operations will not be available under the following circumstances:

a) The instrument approach/departure procedures available for the preferred RWY(s) are not convenient for landing and/or Take-off operations under the existing meteorological conditions,

b) When the preferred RWY(s) are dry (RWYCC 6/6/6), the tail wind component is greater than 10 Kt,

c) When RWYCC is reported at least 5 for any each the preferred RWY(s) third, the tail wind component is greater than 5 Kt,

d) Tercih edilen pistin herhangi bir üçte birlik kısmında RWYCC en az 5 olarak raporlandığında pistin kaygan olduğunu belirten bir NOTAM/ eş değer bir bilgi (söz konusu bilgi RCR'da yer alabilir) olması,

e) Tercih edilen pistin herhangi bir üçte birlik kısmında RWYCC 4 veya daha az bir değer ile raporlanması,

f) Tercih edilen pistin yaklaşma veya tırmanma hattında şiddetli yağış, oraj veya rüzgar kesmesi gibi meteorolojik şartlar rapor edilmesi,

g) Düşük görüş operasyonlarının yürürlükte olması.

4- PRS operasyonlarında ATIS yayını "Preferential Runway Operations are in Progress" şeklinde yapılacaktır.

5- PRS operasyonunu kabul etmeyecek pilotlar, ilgili ATC birimine, kalkış için motor çalıştırma talebi ile birlikte, iniş için ilk temasta veya muhtemel varış zamanından (ETA) 20 dakika önce (hangisi önce ise) bildirecektir.

HIZ TAHDİT PROSEDÜRLERİ

1. Etkin bir trafik sıralaması yapmak ve özellikle son yaklaşımda ayırma değerlerini korumak için yayınlanmış hız tahdit prosedürlerine mutlaka uyulmalıdır. ATC tarafından verilen hız tahdit prosedürleri, yayınlanmış olan hız tahdit prosedürlerinin yerine geçer. Yayınlanan ya da ATC tarafından verilen hız tahdit prosedürlerine uymamak bir hava aracı için planlanmış sıralamadan çıkmakla sonuçlanabilir.

2.P-RNAV onayı olmayan konvansiyonel usulle yaklaşma yapan trafikler son yaklaşma hattında aşağıdaki hız tahdit usullerini uygulayacaklardır:

Esas bacak dönüşünden tekerlek koyma noktasına 12 NM mesafeye kadar IAS 200 KT, 12 NM ile 8 NM arasında IAS 180 KT, 8 NM ile 6 NM arasında IAS 170 KT, sonrasında 6 NM ile 4 NM arasında IAS 160 KT sürat ile geçilecek şekilde hız ayarlaması yapılır. Hız tahditlerine uyamayacak pilotlar; bu durumu, ilk temasta uygulayabilecekleri hız ile beraber ATC ye bildirmelidir.

ASGARİ YAKIT & YAKIT ACİL DURUMU

Yakıt miktarının düşük olması, pilotlarca ATC'ye yalnızca aşağıda onu en iyi tanımlayan ifade kullanılarak bildireceklerdir.

a. Minimum Fuel

b. MAYDAY MAYDAY MAYDAY Fuel

Cross Bleed Start Motor Çalıştırma Usulleri:

1. Cross Bleed usulünde motor çalıştırma apron merkez hattında yapılacaktır.

2. Cross Bleed usulünde motor çalıştıracak trafikler, ATC den müsaade alacaklardır.

3. Apronda araç kullanan sürücüler, uçakların cross bleed usulünde motor çalıştırma ihtimaline karşı duran uçağın arkasında emniyetli mesafeden daha yakın bulunmayacaktır.

4. Çalışmayı yapan havayolu kuruluşu ve hizmet veren kuruluşlar uçakların teknik dökümanlarında yer alan emniyet mesafeleri tesis etmekten sorumludur.

5. Cross Bleed Start uygulaması gerekli önlemlerin ilgili havayolu işleticisi tarafından alınması koşuluyla yapılacaktır.

d) When RWYCC is reported at least 5 for any each the preferred RWY(s) third, there is a NOTAM/equivalent information (which may be included in the RCR) stating that the runway is slippery,

e) RWYCC is reported 4 or less any each the preferred RWY(s) third,

f) Meteorological conditions such as heavy rainfall, thunderstorm or wind-shear has been reported on the approach or climb path of the preferred RWY(s),

g) Low visibility operations are in progress.

4- ATIS announcement when PRS Operations are in progress shall be; "Preferential Runway Operations are in Progress".

5- Pilots unable to comply with PRS Operations shall notify the relevant ATC unit at the time of requesting start-up clearance, at the first contact or 20 minutes in advance of the ETA (which is earlier).

SPEED RESTRICTION PROCEDURES

1. All relevant traffic are responsible for abiding by the speed restriction procedures, in order to enable an efficient landing sequence and provide the separation minimums set essentially for the final approach phase. Instructions duly given by ATC for speed restriction supersede the speed restriction on designated procedures. For any traffic, failing to comply with the speed limitation either procedural or as instructed by ATC, may result in losing the place in sequence.

2. Traffic approaching by conventional procedures but not approved for P-RNAV shall abide by the following speed restriction scheme:

During the Approach phase, from base leg to 12 NM from Touchdown Zone is IAS 200 KT, between 12 NM and 8 NM is IAS 180 KT, between 8 NM and 6 NM is IAS 170 KT and subsequently between 6 NM and 4 NM to touch down is IAS 160 KT. The Traffic if not able to abide by the subject speed restrictions must notify ATC about their situation along with the speed limits to which they are capable of being adjusted.

MINIMUM FUEL & FUEL EMERGENCY.

Low fuel quantity shall be reported by the pilots to ATC only by using the phrase below which best describes it.

a. Minimum Fuel

b. MAYDAY MAYDAY MAYDAY Fuel

Cross Bleed Start-up Procedures:

1. Cross Bleed start-up will be performed on the centerline of the relevant apron.

2. Traffic that will start-up in Cross Bleed procedure shall obtain clearance from ATC.

3.The ground vehicle drivers shall not be closer than the safe distance behind the aircraft which has possible cross bleed start.

4. The company of the aircraft which has cross bleed start will ensure the safety precautions according to the technical documents of the aircraft.

5. Cross Bleed Start is only available if necessary measures have been taken by the relevant airline operator.

6. Cross Bleed Start uygulamak isteyen uçuş ekipleri, bu taleplerini push-back yapmadan önce ATC ünitesine; "Çağrı adı + Park Pozisyonu + Request Cross Bleed Start" şeklinde bildirecektir.

CTOT

1. Pilotlar motor çalıştırma müsaadesi isterken taksi zamanlarını da hesaba katarak CTOT zamanına (Calculated take off time) uygun kalkış yapacak şekilde hazır olmalıdırlar.

2. Kendisine verilen CTOT zamanlarına uyamayacak olan pilotlar en kısa zaman içinde şirketleri aracılığı ile yeni bir CTOT zamanı alacaklardır.

3. Pist kapasitesini verimli kullanabilmek ve CTOT zamanlarına uyabilmek için Meydan Kontrol kalkış sıralamalarını değiştirebilir.

DE-ICING&ANTI-ICING UYGULAMALARI

1. De-icing işlemleri; 03 pisti için Apron 4'te DE-1 ve DE-2 De-icing uygulama pozisyonlarında, 21 pisti için Apron 3'te DE-3, DE-4 ve DE-5 uygulama pozisyonlarında yapılabilecektir.

2. De-icing işlemlerin yapılacağı bölgeler için; AD 2 LTAC PRKG-A ve PRKG-B sayfalarına bakınız.

HOTSPOT ALANLARI

Hot Spot 1: 21L pisti iniş için kullanılırken, pisti H taksi yolundan terk eden trafik ile, Apron 4 ten 21 pisti yönünde taksi yapan trafikler;

Hot Spot 2: 03R pisti iniş için kullanılırken, pisti C1 taksi yolundan terk eden trafik ile, Apron 1 ve 2 den 03 pisti yönünde taksi yapan trafikler; 21 pisti kullanılırken, Apron 4 ten A taksi yolunu kullanarak 21 pisti yönünde taksi yapan trafik ile, Apron 1 den A ve AB taksi yoluyla ayrıca Apron 3 ten AB taksi yoluyla 21 pisti yönünde taksi yapan trafikler; AB ve AC taksi yollarının kullanarak tüm yönlere taksi yapan trafikler;

Hot Spot 3: 21 pisti kullanılırken, pisti E1 veya D1 taksi yoluyla terk eden trafik ile, Apron 4 ten E2 ve D2 taksi yolu ile 21 pisti yönüne taksi yapan trafikler; 03 pisti kullanılırken Apron 1, 2 ve 3 ten A taksi yolunu kullanarak 03 pisti yönünde taksi yapan trafik ile, Apron 4 ten E2 taksi yolu ile 03 pisti yönüne taksi yapan trafikler;

Hot Spot 4: Apron 4 içerisinde, 113-120 numaralı köprüler ile 201-207 numaralı açık park yerleri arasındaki trafiklerin taksi hareketi (pist başına/park yerine) sırasında ve 113 numaralı köprüden push-back hareketi sırasında, apron içerisindeki yer araçlarına tahsis edilen yolu kullanan araçlar; daha dikkatli olacaktır.

PUSH BACK UYGULAMALARI

ATC tarafından aksi bildirilmedikçe ;

a) 03R pisti kalkış için kullanıldığında 101-120 nolu park yerleri için push back her zaman güneye bakacak şekilde yapılacaktır.

b) 03L pisti E kavşak kalkışı kullanıldığında; 101-109 nolu park yerleri için push back her zaman kuzeye bakacak şekilde (uçak burnu E2 kavşağı yönünde) 111-120 nolu park yerlerinden güneye bakacak şekilde yapılacaktır. 110 nolu park yerinden push back yönü kontrolörün talimatı doğrultusunda planlanacaktır.

c) 21L/R pistleri kalkış için kullanıldığında 101-113 nolu park yerleri için push back her zaman kuzeye, 114-120 nolu park yerleri için her zaman güneye bakacak şekilde push back yapılacaktır.

6. Flight crews intending to Cross Bleed Start shall advise ATC unit before push-back as;

. "Call sign + Parking Position + Request Cross Bleed Start"

CTOT

1. When requesting start-up clearance, Pilots, should also take taxi time into consideration and be ready for departure at the Calculated Take-off Time (CTOT).

2. Pilots not able to comply with the given CTOT shall apply for a new CTOT through their company as soon as possible.

3. In order to use the runway capacity efficiently and to comply with the CTOT, Aerodrome Control may change the Take-off sequences.

DE-ICING&ANTI-ICING PROCEDURES

1. De-icing process shall be performed at the application positions DE-1 and DE-2 at Apron 4 for RWY 03; at the application positions DE-3, DE-4 and DE-5 at Apron 3 for RWY 21.

2. For De-icing areas see AD.2 LTAC PRKG-A and PRKG-B.

HOTSPOT AREAS

Hot Spot 1: When RWY 21L is in use for landing, the aircraft leaving the RWY from H taxiway and the aircraft taxiing from Apron 4 to RWY 21,

Hot Spot 2: When RWY 03R is in use for landing, the aircraft leaving the RWY from C1 taxiway, the aircraft taxiing from Apron 1 and 2 to RWY 03; when RWY 21 is in use, the aircraft taxiing from Apron 4 to RWY 21 via A taxiway and the aircraft taxiing from Apron 1 via A and AB taxiways, the aircraft taxiing from Apron 3 via AB taxiway; the aircraft taxiing via AB and AC taxiways to each direction,

Hot Spot 3: When RWY 21L is in use for landing, the aircraft leaving the RWY from D1 and E1 taxiways and the aircraft taxiing from Apron 4 to RWY 21 via D2 and E2 taxiways; When RWY 03R is in use for landing, the aircraft taxiing to RWY 03 via A taxiway and the aircraft taxiing from Apron 4 to RWY 03 via E2 taxiway,

Hot Spot 4: The aircraft taxiing from gates 113-120 and stands 201-207 and the aircraft commencing push-back from gate 113 and the ground vehicles which taxi on the assigned taxiway in Apron 4, should be more careful.

PUSH BACK PROCEDURES

Unless otherwise notified by ATC;

a) While using 03R for departure, push back from stands 101 to 120 shall be done towards South.

b) While using 03L E intersection for departure from stand numbers 101 to 109 push-back shall always be done towards north (nose of ACFT towards E2 intersection) From stand numbers 111 to 120 push-back shall always be done towards South. Push back direction for stand 110 will be planned as according to the ATC instructions.

c) While using RWY 21L/R for departure stand numbers 101 to 113 push back shall always be done towards North. Push back direction from 114 to 120 shall always be done towards South.

d) Askeri trafikler için Ters motor gücü (reverse thrust) kullanarak geri itim yapmak (power back) için 3 nolu Apron kullanılacaktır. Gerektiği durumlarda meydan otoritesinin izniyle diğer apronlarda kullanılabilir. Ters motor gücü kullanarak geri itim yapacak trafikler durumu önceden Apron Yönetim Şefliğine iletilecek ve kendi şirketi sorumluluğunda çevresel önlemleri alarak işlemi gerçekleştireceklerdir.

MULTIPLE LINE-UP UYGULAMALARI

Pist kullanımını optimize etmek için, KULE, aynı piste farklı noktalardan birden fazla uçağın "line-up" yapmasına, aşağıda belirtilen şartların sağlanması halinde müsaade edebilir:

- Kavşak kalkışı kriterleri uygulanır.
- Minimum görüş 3000 metre üzerinde olacaktır.
- KULE, multiple line-up pozisyonları ve ilgili uçakları görsel referanslar ile sürekli takip edecektir.
- Arkadaki uçağın pilotu öndeki uçağı görsel referanslarla takip edecektir.
- Pilotlara aynı pistteki ilgili trafiğin bilgisi verilecektir.
- Aynı piste multiple line-up yapmış uçaklar aynı frekansta olacaktır
- Line-up talimatı alan pilotlar, "pist ismi, intersection adı (eğer mümkünse) ve kalkıştaki sıralamasını" belirtecek şekilde read-back yapacaklardır.
- Wake türbülans ayırmaları uygulanacaktır.
- İlgili uçaklar A-SMGCS'de tanımlanmış olacaktır.

Phraseology to be used;

ATC: LINE UP AND WAIT RUNWAY 03L, INTERSECTION D1, NUMBER TWO FOR DEPARTURE, NUMBER ONE IS B737 DEPARTING FROM E1.

A/C: LINE UP AND WAIT RUNWAY 03L, INTERSECTION D1, NUMBER TWO.

TAKSİ USULLERİ

TAXI PROCEDURES

AIRCRAFT LIMITATIONS ON TAXIWAY CURVES	
TAXIWAY CURVE	MAXIMUM AIRCRAFT TYPE
E1 to A / A to E1	A321 NEO (Oversteer Turn 10 KM/H)
E to 03R / 03R to E	A321 NEO
E1 to 03R / 03R to E1	A321 NEO
E to 03L / 03L to E	B737-800
D to 21L / 21L to D	B767-300
D to 03L / 03L to D	B767-300
C to 21L / 21L to C	B767-300
03R to B / B to 03R	B767-400ER
E2 to A (21L/R THR's direction) / A (21L/R THR's direction) to E2	A321 NEO
D2 to A (03R/L THR's direction) / A (03R/L THR's direction) to D2	A321 NEO
D1 to A (03R/L THR's direction) / A (03R/L THR's direction) to D1	A321 NEO
E1 to A (21L/R THR's direction) / A (21L/R THR's direction) to E1	A321 NEO
Note: On taxiways with aircraft type limitations on turns, utmost importance should be given to following the guidance line.	

Not: HS 2 bölgesinde yer alan AB taksiyolundaki ara bekleme noktasında ve Apron 1 ara bekleme noktasında eş zamanlı trafik bekletilemez.

Note: Traffic shall not be held simultaneously at the intermediate holding point on TWY AB in HS2 area and at Apron 1 intermediate holding point.

LTAC AD 2.21 Gürültü Önleme Usulleri / Noise Abatement Procedures

Köprü Park yerlerinde park edişi müteakip 5 dakika içerisinde APU kapatılmalı, motor çalıştırmadan 15 dakika önce APU çalıştırılmalıdır.

At docking stands, APU must be switched off within 5 min. after parking, APU is allowed to be switched on 15 min. before the estimated start up.

LTAC AD 2.22 Uçuş Usulleri / Flight Procedures

Esenboğa (LTAC) HAVALİMANI İÇİN RNAV USULLERİ

1- "DIRECT TO" MÜSAADESİ

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

İNİŞ MEYDANI Esenboğa HAVALİMANI OLAN IFR UÇUŞLAR İÇİN MUHABERE KAYBI USULLERİ

1- TMA dışındaki IFR uçuşlar için Muhabere Kaybı

Transponder kod 7600 bağlanır. En son tahsis edilen ve onaylanan uçuş seviyesi ve rotası takip edilir. 3 dakika boyunca ilgili STAR uygulanır. Daha sonra 12000 Feet alçalıpta ESB VOR (03R/L pistleri için) / BUK VOR (21L/R pistleri için) a devam edilir. ESB VOR üzerinde 7000 Feet e / BUK VOR üzerinde 6800 Feet e alçalıp ilgili Aletli Yaklaşma Usulü (IAP) uygulanır ve iniş gerçekleştirilir.

2- TMA içindeki IFR uçuşlar için Muhabere Kaybı

2.1 12000 Feet ya da daha üzerindeki uçuşlar

Transponder kod 7600 bağlanır. 3 dakika boyunca en son tahsis edilen ve onaylanan ATC talimatları uygulanır. Daha sonra 12000 Feet e alçalıpta ESB VOR (03R/L pistleri için) / BUK VOR (21L/R pistleri için)'a devam edilir. ESB VOR üzerinde 7000 Feet e / BUK VOR üzerinde 6800 Feet e alçalıp ilgili Aletli Yaklaşma Usulü (IAP) uygulanır ve iniş gerçekleştirilir.

2.2 7000 Feet veya üzerinde olup 12000 Feet altındaki uçuşlar

Transponder kod 7600 bağlanır. ESB VOR (03R/L pistleri için) / BUK VOR (21L/R pistleri için) a devam edilir. En son tahsis edilen ve onaylanan irtifaya alçalma yapılır ya da bu irtifa muhafaza edilir. ESB VOR üzerinde 7000 Feet e / BUK VOR üzerinde 6800 Feet e alçalıp ilgili Aletli Yaklaşma Usulü (IAP) uygulanır ve iniş gerçekleştirilir.

Not: Rüzgar altındaki uçaklar, irtifasına bakmaksızın bu usulü uygularlar.

2.3 7000 Feet altındaki uçuşlar

Transponder kod 7600 bağlanır. İlgili son yaklaşma fiksine devam edilir ve iniş gerçekleştirilir.

RNAV (GNSS) SID ve STAR Usullerini Uygulama Zorunluluğu

Uçuş Planlarında PBN/D1-D2-O1-O2 teçhizatlarından birini dolduran P-RNAV onaylı hava araçları için RNAV (GNSS) SID ve STAR usullerini uygulamak zorunludur. Bu nedenle, Esenboğa Havalimanına iniş/kalkış yapan P-RNAV onaylı hava araçları, Uçuş Planlarının yol kısmı ile ilgili değişiklik mesajlarını (CHG) aşağıdaki gibi sunmaları gerekmektedir:

RNAV PROCEDURES FOR Esenboğa (LTAC) AIRPORT

1- DIRECT TO CLEARANCE

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

RADIO FAILURE (RF) PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS DESTINATION TO Esenboğa AIRPORT

1- RF for IFR flights outside TMA

Select transponder code 7600. Follow the flight plan route using last assigned and acknowledged flight level. For 3 minutes execute relevant STAR. Then, descending 12000 Feet proceed to ESB VOR (for RWYs 03R/L) / BUK VOR (for RWYs 21L/R). Descend to 7000 Feet over ESB VOR / 6800 feet over BUK VOR and execute Instrument Approach Procedure (IAP) and land.

2- RF for IFR flights inside TMA

2.1 Aircraft at or above 12000 Feet,

Select transponder code 7600. For 3 minutes execute last assigned and acknowledged ATC instructions. Then, descending 12000 Feet proceed to ESB VOR (for RWYs 03R/L) / BUK VOR (for RWYs 21L/R). Descend to 7000 Feet over ESB VOR / 6800 feet over BUK VOR and execute Instrument Approach Procedure (IAP) and land.

2.2 Aircraft below 12000 Feet, at or above 7000 Feet

Select transponder code 7600. proceed to ESB VOR (for RWYs 03R/L) / BUK VOR (for RWYs 21L/R). Descend or maintain last assigned and acknowledged altitude. Descend to 7000 Feet over ESB VOR / 6800 feet over BUK VOR and execute Instrument Approach Procedure (IAP) and land.

Note: Aircraft on downwind legs shall execute this

2.3 Aircraft below 7000 Feet,

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

The Mandatory of Implementation RNAV (GNSS) SIDs and STARs

For P-RNAV approved aircraft filling one of the PBN/D1-D2-O1-O2 equipment in their Flight Plans, it is mandatory to apply RNAV (GNSS) SID and STAR procedures. Therefore, P-RNAV approved aircraft arriving/departing to/from Esenboğa Airport are required to submit the change messages (CHG) related to the route section of their Flight Plans as follows:

1- LTAC için GNSS e dayalı RNAV STAR ları DEREL, YAVRU, GURBU, GOBIT, YUCEL, HALIL, UMRUN, ASTAL, ILHAN, BAKIR, TELVO ve LATGA olarak tanımlanan waypoint/fixlerden başlamaktadır. Bu waypoint/fixler P-RNAV onaylı hava araçları için aşağıda gösterildiği gibi uçuş planlanan yolların en son elementi olacaktır;

- TOKER üzerinden LTAC'ya gelişlerde planlanan uçuş yolu;

Örnek: : TOKER G/UG8 UMRUN

2- LTAC için GNSS'e dayalı RNAV SID'leri UMRUN, ABISI, YAVRU, DEREL, ASTAL, ILHAN, GURBU, GOBIT, HALIL, LATGA, TELVO, YÜCEL, NEMRO, PETAR, AZBUL, BALAX, BENTA, EKMEK ve BAKIR olarak tanımlanan waypoint/fix'lerde sonlanmaktadır. Bu waypoint/fixler P- RNAV onaylı hava araçları için aşağıda gösterildiği gibi uçuş planlanan yolların ilk elementi olacaktır;

- LATGA üzerinden LTAC kalkışlarında planlanan uçuş yolu

Örnek: LATGA T/UT32.....

A. Ankara TMA

1. VFR uçaklar, yüksek performanslı hareketin olduğu meydanlarda (Mürted-Esenboğa) yaklaşma ve kalkış sahalarına yakın uçmaktan sakınacaklardır.

2. Radyosuz VFR uçaklar TMA içerisinde uçuş yaparken, CTR' lara ve 4019N-03219E, 4019N-03249E, 4004N-03234E koordinatları içerisinde kalan sahaya girmeyeceklerdir ve en yüksek 5000 FT MSL ya da altında uçacaklardır.

3. TMA içindeki bir meydana iniş yapacak radyosuz VFR uçaklar, CTR lara 3700 FT MSL nin altında ve alet alçalma, pas geçme ve kalkış yollarının dışında gireceklerdir.

4. TMA içerisindeki meydanlardan kalkacak radyosuz VFR uçaklar paragraf 3ün gereklerine uyacaklardır.

5. Etimesgut meydan turları meydanın kuzeyinde ve Güvercinlik meydan turları meydanın güneyinde yapılacaktır.

B. VFR Rotaları

VFR Rotalar, hava trafiğinin yoğun olduğu Terminal Kontrol Sahaları içerisinde, VFR trafiklerin belirli bir düzen içerisinde uçmaları amacıyla düzenlenmiş olup, VFR ve IFR trafikler arasında ayırma yapmak amacıyla kullanılmayacaktır. İlan edilen rotaları kullanmakta olan VFR trafikler Türkiye AIP'sinde açıklanan VFR kurallara tabi olup, her türlü ayırma sorumluluğu (bölgede uçuş düzenleyen VFR / IFR trafikler, doğal ve suni manialar ve meteorolojik hadiseler gibi) uçuşu düzenleyen Pilota aittir. Herhangi bir sebeple ilan edilen VFR rotadan ayrılmak durumunda kalan hava aracının pilotu (meteorolojik şartlar vb.) bu durumu vakit geçirmeden ilgili Hava Trafik Kontrol Ünitesine bildirecek ve rotadan ayrılmasını gerektiren durum sona erdikten sonra ilgili kontrolöre bilgi vererek VFR rotasına tekrar dönüş yapacaktır.

Esenboğa TMA içerisinde bir meydana iniş yapacak radyosuz VFR trafikler, ilgili CTR'a alet alçalma, pas geçme ve Standart kalkış rotalarını etkilemeyecek şekilde aşağıda belirtilen rotaları takip ederek gireceklerdir.

Esenboğa Meydan Kontrol Ünitesi ile temas kurularak müsaade alınmadıkça CTR kat edilmeyecektir.

1- GNSS based RNAV STARs for LTAC starts from the waypoints/fixes, designated as DEREL, YAVRU, GURBU, GOBIT, YUCEL, HALIL, UMRUN, ASTAL, ILHAN, BAKIR, TELVO and LATGA. These waypoints/fixes shall be the last element of the flight planned routes for the P-RNAV approved aircraft as illustrated below:

- A flight planned route for the arrivals to LTAC via TOKER,

Example:..... TOKER G/UG8 UMRUN

2- GNSS based RNAV SIDs for LTAC ends at the waypoints/fixes, designated as UMRUN, ABISI, YAVRU, DEREL, ASTAL, ILHAN, GURBU, GOBIT, HALIL, LATGA, TELVO, YÜCEL, NEMRO, PETAR, AZBUL, BALAX, BENTA, EKMEK and BAKIR. These waypoints/fixes shall be the first element of the flight planned routes for the P-RNAV approved aircraft as illustrated below:

- A flight planned route for the departures from LTAC via LATGA.

Example: LATGA T/UT32.....

A. Ankara TMA

1. VFR flights shall avoid close proximity to approach and departure areas at aerodromes with high performance aircraft operations (Mürted-Esenboğa)

2. VFR flights without radio shall fly at or below 5000 FT MSL within the TMA provided that they shall avoid entering the CTRs and the area bounded by the coordinates 4019N-03219E, 4019N-03249E, 4004N-03234E.

3. Non-radio equipped VFR flights intending to land at an aerodrome within the TMA shall enter the CTR below 3700 FT MSL and outside the instrument approach, missed approach and departure tracks.

4. Non-radio equipped VFR flights departing from the aerodrome in the TMA shall adhere to the contents of paragraph 3.

5. Traffic operating to or from Etimesgut aerodrome shall make traffic circuit north of the aerodrome. Traffic operation to or from Güvercinlik aerodrome shall make traffic circuit south of the aerodrome.

B. VFR Routes

VFR routes have been arranged to the end that VFR traffic can operate in a designated order through heavy traffic of the terminal control areas and; shall not be used for the purpose of separation between VFR and IFR traffic. VFR traffic which use those designated routes are subject to the VFR rules stated in the Turkish AIP and the responsibility for the separation (VFR/IFR flights in the area, collision with terrain or artificial obstructions, meteorological activities etc.) shall be at pilot-in-command. The pilot of the aircraft which deviates from the defined VFR route for any reason (meteorological conditions etc.) shall promptly inform the appropriate air traffic control unit and as soon as the reason for that ends, shall be back to the VFR route again immediately after informing the controller.

VFR traffic not equipped with radio destined to any aerodrome within the Esenboğa TMA, shall enter the CTRs through the routes given here below, provided that they will not affect the instrument approach, missed approach and SID routes.

VFR traffic shall not pass through the Esenboğa CTR authorized by Esenboğa aerodrome control.

1. Esenboğa Hava Limanına iniş yapacak VFR trafikler, TMA'ya girişi takiben aşağıda belirtilen noktalardan en yakın olanına uçarak rotaya gireceklerdir.

a. WEST 1:

PETAR (401016N-0320453E) - CELTIKCI (402123N-0323414E) – SEREN (401356N-0324858E) - SIRKELI (401100N-0325530E)

b. WEST 2:

SARIOBA (395150N- 0320550E) - TURKOBASI (394830N-0322730E) – DOGAN (394740N-0323400E) – GÖLBAŞI KUZEYİ (394830N-0324744E) - ELDAG (395300N-0330100E) - PECENEK (400500N- 0330400E)

c. SOUTH :

ELDAG (395300N-0330100E) - PECENEK (400500N-0330400E)

d. EAST:

PECENEK (400500N-330400E)

e. NORTH:

SIRKELI (401100N-0325530E)

2. Esenboğa Hava Limanından kalkışlarda gidiş istikametine göre yukarıda belirtilen rotaların aksi yönleri takip edilecektir.

3. Devlet uçak ve helikopterleri operasyonel (OAT) uçuşlarında bu uygulamalara tabi değildir.

ICAO Standart SID/STAR freyzolojileri için ENR 1.5 bölümüne bakınız.

ESENBOĞA HAVALİMANI DÜŞÜK GÖRÜŞ USULLERİ

1. CAT II/III OPERASYONLARI

A. CAT II ve CAT III Operasyonları için onaylanmış 03R pisti, CAT II operasyonları için onaylanmış 03L pisti gerekli tesislerin hizmete elverişliliğine bağlı olarak asgari miniması ilgili sivil havacılık otoritesi tarafından resmi olarak onaylanmış işleticilerin CAT II ve CAT III operasyonları için uygundur

B. CAT II ve CAT III operasyonları için özel uçuş ekibi ve hava aracı sertifikasyonu gereklidir.

C. CAT II ve CAT III operasyonları süresince özel ATC usulleri (düşük görüş ATC usulleri) uygulanacaktır. Bu usuller yürürlükte iken pilotlar ATIS veya RTF vasıtası ile bilgilendirilecektir.

D. Kalkan hava araçları: Yüzey hareketleri geliştirilmiş kılavuzluk ve kontrol sistemi (A-SMGCS) normal olarak mevcut olup ATC kalkan uçaklardan aşağıda listelenen CAT II / CAT III bekleme noktalarını kullanmasını isteyecektir.

RWY 03L/R CAT II ve CAT III, RWY 03L CAT II BEKLEME NOKTALARI

400646.10N-0325908.33E (A3 - HP14)

400654.62N-0325914.25E (A - HP1)

E. Gelen hava araçları: Yüzey hareketleri geliştirilmiş kılavuzluk ve kontrol sistemi (A-SMGCS) normal olarak mevcut olup bu esnada tüm pist çıkışları aydınlatılacaktır. Pilotlar uygun olan ilk çıkışı seçmelidirler.

F. Düşük görüş usulleri yürürlükte iken, gelen hava araçları arasındaki mesafenin artırılması gerektiğinden hava araçlarının iniş sıklığı azaltılabilecektir. Hakim hava koşullarının yanı sıra, teçhizatın çalışır olması gibi faktörler de iniş sıklığına etki edebilecektir. Planlama ve bilgi edinme amacıyla yaklaşık muhtemel iniş sıklıkları;

1. VFR traffic which will land at Esenboğa airport shall join the route by flying to the nearest point given below after entering the TMA

a. WEST 1:

PETAR (401016N-0320453E) - CELTIKCI (402123N-0323414E) – SEREN (401356N-0324858E) - SIRKELI (401100N-0325530E)

b. WEST 2:

SARIOBA (395150N- 0320550E) - TURKOBASI (394830N-0322730E) – DOGAN (394740N-0323400E) – GÖLBAŞI KUZEYİ (394830N-0324744E) - ELDAG (395300N- 0330100E) - PECENEK (400500N- 0330400E)

c. SOUTH :

ELDAG (395300N-0330100E) - PECENEK (400500N-0330400E)

d. EAST:

PECENEK (400500N-330400E)

e. NORTH:

SIRKELI (401100N-0325530E)

2. VFR traffic departing from Ankara Esenboğa airport shall follow the opposite directions of the routes given above.

3. State aircraft are exempted of these applications during their operational (OAT) flights.

See section ENR 1.5 for the ICAO Standard SID/STAR phraseologies.

Esenboğa AIRPORT LOW VISIBILITY PROCEDURES

1. CAT II/III OPERATIONS:

A. RWY 03R approved for CAT II / CAT III operations, RWY 03L approved for CAT II operations and subject to serviceability of the required facilities, is suitable for category II and III operations by operators whose minima have been formally approved by relevant Civil Aviation Authority.

B. For CAT II and CAT III operations special aircrew and aircraft certification required.

C. During Category II and III operations, special ATC procedures (ATC low visibility procedures) will be applied. Pilots will be informed when these procedures are in operation by ATIS or by RTF.

D. Departing Aircraft: Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS) is normally available and ATC will require departing aircraft to use the Category II / CAT III holding points listed below

RWY 03L/R CAT II AND CAT III, RWY 03L CAT II HOLDING POINTS:

400646.10N-0325908.33E (A3 - HP14)

400654.62N-0325914.25E (A - HP1)

E. Arriving Aircraft: Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS) is normally available and all runway exits will then be illuminated. Pilots should select the first convenient exit.

F. When Low visibility procedures are in force, reduced landing rate can be implemented due to the requirement for increased spacing between arriving aircraft. In addition to the prevailing weather conditions, such factors as equipment serviceability may also have an effect on landing rates. For information and planning purposes, the approximate landing rates that can be expected are:

RVR (M)	BEKLENEN İNİŞ ORANI EXPECTED LANDING RATE
1000 ve 550 arası / between 1000 and 550	20
550 ve 300 arası / between 550 and 300	10
300 den az/ less than 300	10

G. Düşük görüş operasyonu esnasında park yeri değişikliği için (Devlet Başkanlarının uçakları hariç) uçak çekim izni verilmeyecektir.

2. YÜZEY HAREKETLERİ KILAVUZLUK VE KONTROL SİSTEMİ

Havalimanı MODE-S kabiliyetli geliştirilmiş yüzey hareketleri kılavuzluk ve kontrol sistemi ile donatılmıştır. Pilotlar hava aracı push-back ya da taksî (hangisi daha önce ise) istenmesinden itibaren ve indikten sonra hava aracı durma yerine tam olarak park edinceye kadar transponderlerinin MODE S sinyallerini ve karşılık gelen MODE A kodunu sürekli iletecek şekilde ayarlanmasını sağlamalıdır.

G. Aircraft relocation is not allowed (Except presidential aircraft and special permitted aircraft) during LVO.

2. SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM:

Airport is equipped with MODE S Capable Advanced Surface Movement Guidance and Control System. Pilots must ensure that: aircraft transponder is set to transmit MODE S signals, and associated MODE A code, from the request for push-back or taxi, whichever is earlier and after landing, continuously until aircraft is fully parked on stand.

LTAC AD 2.23 Ek Bilgiler / Additional Information

Esenboğa Havalimanı İçin Tehlike Teşkil Edebilecek Olan Kuşların Buldukları Yerler ve Geçiş Yolları:

Esenboğa Havalimanı, tali kuş göç yolu üzerindedir. Ancak Havalimanı'nın bulunduğu yer itibarıyla az da olsa uçuş güvenliğini riske edebilecek kuş türleri tespit edilmiştir. İlkbahar ve Sonbahar göç döneminde özellikle yırtıcılar (Şahin, Kızıl Şahin ve Kerkenez) yakın bölgelerden göç etmektedir. Ayrıca az sayıda Leylek ve Balıkçıl da bölgeyi kullanmaktadır. Esenboğa Havalimanı için en yoğun hareket "günlük hareket" lerdir. Bu hareketler yerli kuşlar olan Karga, Saksığan, Güvecin ve Sığırçıklar tarafından gerçekleştirilmektedir. Gerek meydan içinde pist ve taksî yollarının arasında gerekse de çevrede bulunan tarım arazileri ve Çubukta bulunan un ve yem fabrikaları arasında gidiş-gelişler tespit edilmiştir.

Dönem ve Zaman Bilgileri:

Yerli kuşlar (Karga, Saksığan, Güvecin, Sığırçık ve yerli yırtıcılar) tüm yıl boyunca bölgede görülebilmekte, Leylek, Balıkçıl ve göç eden yırtıcılar İlkbahar ve Sonbahar dönemlerinde görülmektedir. Günlük hareket eden kuşlar (Güvecin, Sığırçık ve Karga türleri) özellikle güneşin doğduğu zaman ile 10:00 arasında ve akşamüstü ile güneş batışı saatleri arasında daha aktif olarak hareket etmektedirler.

Ortalama Sayı ve Ağırlık Bilgileri:

Yırtıcılar olan Şahin ve Kerkenez türleri üreme mevsimi dışında yalnız bulunan bireylerdir. Havalimanı civarında her türden 5-10 adet arasında gözlemlenmiştir. Şahin ve Kerkenez türleri 200-550 gr. Ortalama ağırlığa sahip yırtıcılar. Karga ve Saksığan türlerinin, yapılan gözlemler sonucunda Esenboğa Havalimanı ve çevresinde yaklaşık 600-800 bireylik gruplar oluşturdukları tespit edilmiştir. Bu türler 150-400 gram ağırlığa sahip kuşlardır. Güvecin türleri 150-400 gram aralığında ve havalimanı çevresinde 200-400 bireylik gruplar oluşturmaktadırlar. Sığırçıklar ise daha büyük gruplar 500-2000 oluşturmakta ancak Havalimanı üzerinde değil yakın çevrede daha çok bulunmaktadır. Bu kuşların ağırlıkları da 100-150 gram arasındadır.

The places of birds and Access Roads which can pose a threat to Esenboğa Airport:

Esenboğa Airport is on the secondary bird migration route. However, there is a small risk for safety of flight. Especially during spring and autumn migration predators (Falcon, Red Hawk and Kestrel) are close to the area. Also small number of stork and heron are seen in the region. Intense movement for Esenboğa Airport is daily movements. These movements are carried out by native birds like crow, magpie, casseroles and starlings. Movement between runways and taxiways and farmland surrounding the Airport area as well as the flour and feed mills on Çubuk have been identified.

Period and Time Information:

Native birds (Crow, Magpie, pigeons, starlings and native predators) can be seen in the area all year long, while stork, the heron and migrating raptors observed during the Spring and Autumn. Daily moving birds (pigeons, starlings and crows species) act more actively especially in the morning between the hours of when the sun rise and 10:00 and evening at sunset.

Average Number and Weight Details:

The Hawk and Kestrel types of predators are alone except than the breeding season. Observed between 5-10 of each kinds around the airport. Hawk and Kestrel types averaged 200-550 gr. predators. As a result of observations made in and around Esenboğa Airport, Crow and Magpie species groups of approximately 600-800 individuals have been identified. These species have weight 150 to 400 grams. Pigeon types have weight about 150 - 400 gram range, and group of 200-400 are observed. Starlings have larger groups of 500-2000 but they do not located near airport. Weights of these birds are between 100-150 grams.

Uçuş Yükseklikleri:

Yırtıcılardan Kerkenez türleri yerden 33-66 FT yükseklikte, Şahin türleri ise 66-330 FT irtifada uçmaktadırlar. Güvercin ve Sığırcık türleri ise 33-492 FT arasında bulunabilmektedirler.

- Daimi hudut kapısı

Flight Altitudes:

Kestrel types of predators from 33-66 FT and remain suspended in the air, Falcon types from 66-330 FT altitude. Species of pigeons and starlings can be seen from 33-492 FT

- Permanent border gate

LTAC AD 2.24 CHARTS RELATED TO ESENBOĞA AERODROME

Aerodrome Chart	AD 2 LTAC ADC
Aircraft Parking/Docking Chart	AD 2 LTAC PRKG-A
Aircraft Parking/Docking Chart	AD 2 LTAC PRKG-B
Aircraft Parking/Docking Chart	AD 2 LTAC PRKG-C
Aircraft Parking/Docking Chart	AD 2 LTAC PRKG-D
Aerodrome Obstacle Chart	AD 2 LTAC AOC-1
Aerodrome Obstacle Chart	AD 2 LTAC AOC-2
Precision APP Terrain Chart for RWY 03R	AD 2 LTAC PATC-1
Precision APP Terrain Chart for RWY 21L	AD 2 LTAC PATC-2
Precision APP Terrain Chart for RWY 03L	AD 2 LTAC PATC-3
Precision APP Terrain Chart for RWY 21R	AD 2 LTAC PATC-4
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 03L/R	AD 2 LTAC SID-1
Standard Instrument Departure Route (SID) RWY 03L/R	AD 2 LTAC SID-1A
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 21L/R	AD 2 LTAC SID-2
Standard Instrument Departure Route (SID) RWY 21L/R	AD 2 LTAC SID-2A
Standard Instrument Departure Chart (SID) RNAV (GNSS) RWY 03L/R	AD 2 LTAC SID-3
Standard Instrument Departure Route (SID) RNAV (GNSS) RWY 03L/R	AD 2 LTAC SID-3A
Standard Instrument Departure Chart (SID) RNAV (GNSS) RWY 21L/R	AD 2 LTAC SID-4
Standard Instrument Departure Route (SID) RNAV (GNSS) RWY 21L/R	AD 2 LTAC SID-4A
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RWY 03L/R	AD 2 LTAC STAR-1
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RWY 21L/R	AD 2 LTAC STAR-2
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RWY 03L/R	AD 2 LTAC STAR-3
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RWY 21L/R	AD 2 LTAC STAR-4
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RNAV (GNSS) RWY 03L/R	AD 2 LTAC STAR-5
Standard Instrument Arrival Route (STAR) RNAV (GNSS) RWY 03L/R	AD 2 LTAC STAR-5A
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RNAV (GNSS) RWY 21L/R	AD 2 LTAC STAR-6
Standard Instrument Arrival Route (STAR) RNAV (GNSS) RWY 21L/R	AD 2 LTAC STAR-6A
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RNAV (GNSS) RWY 03L/R	AD 2 LTAC STAR-7
Standard Instrument Arrival Route (STAR) RNAV (GNSS) RWY 03L/R	AD 2 LTAC STAR-7A
Area Control Transit Routes	AD 2 LTAC ACTR
Instrument APP Chart NDB Z RWY 03R	AD 2 LTAC IAC-1
Instrument APP Chart ILS Y CAT I or LOC Y RWY 03R	AD 2 LTAC IAC-3
Instrument APP Chart ILS W CAT II RWY 03R	AD 2 LTAC IAC-5
Instrument APP Chart ILS V CAT I or LOC V RWY 03R	AD 2 LTAC IAC-6
Instrument APP Chart ILS U CAT II RWY 03R	AD 2 LTAC IAC-7

Instrument APP Chart VOR Z RWY 03R	AD 2 LTAC IAC-8
Instrument APP Chart NDB Z RWY 03L	AD 2 LTAC IAC-9
Instrument APP Chart VOR Z RWY 03L	AD 2 LTAC IAC-10
Instrument APP Chart ILS Z CAT II RWY 03L	AD 2 LTAC IAC-11
Instrument APP Chart ILS Y CAT I or LOC Y RWY 03L	AD 2 LTAC IAC-12
Instrument APP Chart ILS X CAT I or LOC X RWY 03L	AD 2 LTAC IAC-13
Instrument APP Chart ILS U CAT II RWY 03L	AD 2 LTAC IAC-14
Instrument APP Chart VOR Z, NDB Z RWY 21R	AD 2 LTAC IAC-15
Instrument APP Chart ILS Z CAT I or LOC Z RWY 21R	AD 2 LTAC IAC-16
Instrument APP Chart VOR Y RWY 21R	AD 2 LTAC IAC-17
Instrument APP Chart VOR Z, NDB Z RWY 21L	AD 2 LTAC IAC-18
Instrument APP Chart ILS Z CAT I or LOC Z RWY 21L	AD 2 LTAC IAC-19
Instrument APP Chart VOR Y RWY 21L	AD 2 LTAC IAC-20
Instrument APP Chart VOR A	AD 2 LTAC IAC-21
Minimum Radar Vectoring Altitude Chart	AD 2 LTAC MRVC
Minimum Radar Vectoring Altitude	AD 2 LTAC MRVC-A
VFR Flight Routes	AD 2 LTAC VFR
Bird Concentrations and Movements Chart	AD 2 LTAC BRD