ENR 1. GENEL KURALLAR VE YÖNTEMLER

1. GENEL KURALLAR

1.1. GEN 1-7 bölümünde bildirilen farklılıklar hariç, Türkiye'de Hava Trafik düzenlemeleri; ICAO dökümanları Annex 2 ve 11 de tavsiye edilen standart ve uygulamalar ile uyumludur.

1.2. Genel yöntemler yanısıra, özel talimatlar Havacılık Bilgi Yönetimi (AIM) birimleri tarafından havaalanı kullanıcılarına aktarılacaktır.

2. SİVİL VE ASKERİ TERMİNAL KONTROL SAHALARI İÇİN USULLER

2.1. Sivil veya askeri bir TMA ya girecek olan tüm VFR havaaraçları ve yol dışında uçan IFR havaaraçları, TMA sınırına girmeden en az 10 dakika önce TMA kontrol ünitesi ile doğrudan radyo bağlantısı sağlayacak ve aşağıdaki bilgileri verecektir.

a) TMA ya giriş noktası ile bu noktaya olan tahmini varış,

b) Uçuş seviyesi ve uçuş koşulları,

c) İniş meydanı TMA içinde ise meydana olan ETA ya da katedişlerde TMA çıkış noktasına olan ETA,

d) TMA içinde izlenecek yol.

2.2. Radyosuz uçaklar, askeri TMA Kontrol Ünitesinden daha önce izin almadan hiç bir surette askeri TMA ya girmeyeceklerdir.

3. TÜRBİN MOTORLU JET VE TÜRBİN MOTORLU PERVANELİ UÇAKLAR İÇİN MOTOR ÇALIŞTIRMA USULLERİ

1. Hava trafik yoğunluğu veya muhabere yavaşlığı dolayısıyla meydana gelen gecikmeler sebebiyle vuku bulan, kalkan uçaklarla ilgili gecikmelerin yarattığı fazla yakıt sarfiyatını azaltmak, düzenli bir hava trafik akışı sağlamak, gerek hava sahasından ve gerekse manevra sahasından en emniyetli ve en etken tarzda faydalanmak için aşağıda belirtilen usuller uygulanacaktır:

a) IFR olarak kalkış yapacak olan havaaracı pilotları, planlanan kalkış zamanından tahminen onbeş (15) dakika önce motor çalıştırmak için müsaade isteğinde bulunacaklardır.

b) Hiçbir şekilde, planlanan kalkış zamanına nazaran otuz (30) dakikadan daha önce motor çalıştırma isteğinde bulunulmayacaktır.

c) Motor çalıştırma isteği esnasında pilot, planlanan kalkış zamanını bildirecektir.

ENR 1. GENERAL RULES AND PROCEDURES

1. GENERAL RULES

1.1. Turkish Air Traffic regulations conform with the recommended standards and practices specified in Annexes 2 and 11 of the Chicago Convention, excepting those provisions that have been notified as different and which are detailed in part GEN 1-7.

1.2. In addition to general procedures, specific instructions may be transmitted to aerodrome users via the Aeronautical Information Management units (AIM)

2. PROCEDURES FOR CIVIL AND MILITARY TERMINAL CONTROL AREAS

2.1. All IFR aircraft flying out of the airway and all VFR aircraft, entering a civil or military TMA shall establish direct radio contact with the TMA control unit at least 10 minutes prior to the TMA boundary and forward the following information:

a) Point of TMA entry and estimated time over the boundary,

b) Flight level and flight conditions,

c) ETA at destination aerodrome if the destination aerodrome is within the TMA, or the ETA at point of TMA exit if transversing the TMA.

d) Route portion to be flown within the TMA.

2.2 Aircraft not equipped with radio shall not in any event enter a military TMA unless prior permission is obtained from the unit controlling the TMA.

3. START-UP PROCEDURES FOR TURBO-JET AND TURBO-PROP AIRCRAFT

1. To reduce excessive fuel consumption during periods of departure delays caused by air traffic density and or communication lags, to insure an orderly flow of air traffic and to make the safest and most effective use of the airspace and maneuvering area. The following procedures shall be followed:

a) Pilots of departing IFR aircraft shall request authorization to start engines approximately fifteen (15) minutes prior to planned departure time.

b) In no case shall a request to start up be made more than thirty (30) minutes prior to planned departure time.

c) When requesting start-up clearance the pilot shall state the planned departure time.

d) Motor çalıştırma ve bilahare verilecek taksi müsaadesinde pilot tarafından tesbit edilen muhtemel kalkış zamanı esas alınabilir. Bu nedenle muhtemel kalkış zamanına riayet edilecektir.

1.1. **Motor çalıştırma müsaadesi** ATC tarafından, aşağıdaki sıraya göre verilecektir:

a) Beklenilen gecikme onbeş (15) dakika veya daha az ise:

Gecikme olmayacak motorlarınızı saat .....de/da çalıştırın, o andaki suhunet (Eğer ATIS ile verilmemişse), kalkışınızı (zaman..... de/da) yapmak üzere planlayın.

b) Onbeş dakikadan fazla gecikme bekleniyorsa:

Muhtemel motor çalıştırma müsaade saatiniz..... (Zaman), (şimdiki) saat.....

c) Motor çalıştırma müsaadesi, yalnız uçak hazır olduğunda ve pilot uçağın motorlarını çalıştırmak için gerekli hazırlığını tamamladığında istenecektir.

d) Motor çalıştırma müsaadesinin verilişinde, bilinen veya beklenen trafik gecikmeleri esas alınmaktadır.Bu sebeple, bu müsaadenin verilişi, o uçağa kalkışta veya kalkış için sıralandırmada, öncelik verilmesini gerektirmez.

e) Motor çalıştırma müsaadesi taksi müsaadesi anlamına gelmez.

d) Start-up clearance or later taxi clearance can be based on the planned departure time provided by the pilot. Therefore the planned departure time shall be made good.

1.1. **Start-up clearance** shall be issued by ATC as follows:

a) Expected delay, fifteen (15) minutes or less:

No delay expected, start engines time.....(present), temperature (if not provided by ATIS), plan to make good a departure of.....(time).

b) Expected delay of more than fifteen minutes:

Expect start-up clearance at (time)....., time (present).

c) A request for start-up shall be made only when aircraft is ready to start and the pilot is prepared to start engines.

d) A start-up clearance is based on known or expected air traffic delays for the aircraft making the start-up request. For this reason it does not establish a priority or sequence for departure.

e) Clearance to start engines is not authorization to taxi.