

	DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ			
	HAVALİMANLARI YOLCU KÖPRÜLERİ İŞLETME YÖNERGESİ			
Yönerge No:04	Yür. Tarihi:01/12/2003	Değ. Tarihi: 19/12/2018	Değ. No: 05	Sayfa : 1/18

DEĞİŞİKLİKLER

No	Tarih	Sayfa No	Bölüm No	Değiştirilen Maddeler
1	26.07.2006	Tüm sayfalar	Tüm bölümler	Genel Revizyon
2	23.11.2006	8	3	10(k) Yolcu Köprüleri Kullanımı
3	28.03.2017	8-10	3	Md:10/ğ, Md:12 ve Ek-1/1.12
4	05.02.2018	Tüm sayfalar	Tüm bölümler	Md 4 güncellendi, Md: 10/b değişti; Ek 1-17 silindi; Ek 1.18/1.19/1.20 madde numaraları değişti; Ek 2.3 değişti; Ek 2.9 silindi; Ek 2.10/ 2.11/ 2.12/ 2.13 /2.14 madde numaraları değişti; Ek 2 Madde 1.1/1.2/1.3/1.7/1.8/2.2.2/2.2.3 değişti Md 14 başlık ve içerik güncellendi Ek 3 güncellendi Ek 4 eklendi Muhtelif imla ve noktalama ve dilbilgisi hataları düzeltildi
5	19.12.2018	Tüm sayfalar	Tüm bölümler	Format güncellendi. Madde alt numaraları güncellendi. Form listesi güncellendi. Tüm bölümler güncellendi. Bakanlık adı güncellendi. Kapak sayfası güncellendi.
6				
7				
8				
9				
10				

	DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	 		
Yönerge No:04	Yür. Tarihi:01/12/2003	Değ. Tarihi: 19/12/2018	Değ. No: 05	Sayfa : 2/18

İÇİNDEKİLER

BİRİNCİ BÖLÜM	3
Amaç, Kapsam, Hukuki Dayanak, Sorumluluk, Tanım ve Kısaltmalar.....	3
Amaç.....	3
Kapsam	3
Hukuki dayanak	3
Sorumluluk.....	3
Tanım ve kısaltmalar.....	3
İKİNCİ BÖLÜM.....	4
Genel Uygulamalar	4
Ulusal ve Uluslararası Standartlar.....	4
Yer hizmetleri	5
Kontrol, Bakım ve Onarım.....	5
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	5
Yolcu Köprüleri Hizmetleri	5
İşletme esasları.....	5
Yolcu köprüleri kullanımı	6
Acil durum önlemleri	7
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	8
400 Hz. Güç Kaynakları.....	8
İşletme esasları.....	8
BEŞİNCİ BÖLÜM.....	8
Otomatik Uçak Park Etme Sistemi	8
İşletme esasları.....	8
ALTINCI BÖLÜM	9
Uygulama.....	9
Havalimanı uygulaması.....	9
YEDİNCİ BÖLÜM.....	10
Personel Eğitimi, İş Sağlığı ve Güvenliği, Çevresel Etkiler	10
Personel Eğitimi.....	10
İş Sağlığı ve Güvenliği.....	10
Çevresel Etkiler.....	10
SEKİZİNCİ BÖLÜM.....	10
Son Hükümler	10
Havalimanı Talimatları	10
Eşgüdüm	10
Değişiklikler.....	10
Yürürlük.....	11
Yürütme	11

	DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ			
Yönerge No:04	Yür. Tarihi:01/12/2003	Değ. Tarihi: 19/12/2018	Değ. No: 05	Sayfa : 3/18

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Hukuki Dayanak, Sorumluluk, Tanım ve Kısaltmalar

Amaç

Madde 1- (1) Bu Yönergenin amacı, DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından işletilen havalimanlarında, üyesi bulunduğumuz Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından yayımlanmış standartlarla, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve yönetmeliklerine uygun olarak verilmesi gerekli yolcu köprüleri hizmetleri usul ve esaslarını belirlemektir.

Kapsam

Madde 2- (1) Bu Yönerge, DHMİ tarafından işletilen/işlettirilen havalimanlarında verilmekte olan 400 Hz. güç kaynakları ve otomatik uçak park etme sistemleri dahil yolcu köprüleri hizmetlerini kapsar.

Hukuki dayanak

Madde 3- (1) Bu Yönerge, esas olarak, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)'nun 14 sayılı Eki (Hava Alanları), Havaalanı Emniyet Standartları Talimatı (SHT-HES) ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Havaalanı Sertifikasyon ve İşletim Yönetmeliği (SHY-14A), Havalimanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22) Sivil Hava Ulaşımına Açık Havaalanlarında Yer Alan Sıhhi İşyerleri İçin İşyeri Açma Ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelik (SHY-33B) ve Terminal İşletmeciliği Uygulama Esasları Talimatı (SHT-33B-Terminal)'na dayanılarak hazırlanmıştır.

Sorumluluk

Madde 4- (1) Bu Yönergenin uygulanmasında, İşletme Dairesi Başkanlığı ve Havalimanı Başmüdürlükleri/Müdürlükleri sorumludur.

Havalimanı Başmüdürlükleri/Müdürlükleri, esas sorumluluk kendilerinde kalmak kaydıyla, havalimanı içi sorumlulukları ayrıca düzenlerler.

DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından kısıtlı işletmecilik (örneğin sadece terminal/apron) yapılan askeri veya Kamu Özel İşbirliği ile yönetilen havalimanlarına yönelik uygulamalarda, Havalimanları Yapım İşletim Sözleşmeleri/ Özel Protokolleri hükümleri saklıdır.

Havalimanlarında hizmet veren tüm kurum/kuruluşlar, bu Yönergede yer alan hükümlerin uygulanmasından sorumludurlar.

Tanım ve kısaltmalar

Madde 5- (1)

ICAO: Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü

DHMİ ve Genel Müdürlük: DHMİ Genel Müdürlüğü

	DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ			
Yönerge No:04	Yür. Tarihi:01/12/2003	Değ. Tarihi: 19/12/2018	Değ. No: 05	Sayfa : 4/18

Havalimanı İşletmecisi: DHMİ Genel Müdürlüğü ve özel havalimanı işletmeciliği yapan kuruluşlar

Yer Hizmetleri Kuruluşu: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Havalimanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22)'ne uygun olarak, havalimanlarında yer hizmetleri yapmak üzere çalışma ruhsatı alan veya yetkilendirilen kamu ya da özel tüzel kişilik statüsündeki kuruluşlar

Hava taşıyıcısı: Yerli ve yabancı tüm hava taşıyıcılar

Hizmet Veren Kuruluşlar: Havalimanında hizmet veren tüm kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve özel tüzel kişiler

PAT Sahaları: Pist, apron ve taksiyolları sahalarını

Yolcu Köprüsü: Yolcular için, uçak-terminal binası/terminal binası-uçak arasında bağlantı sağlayan hareketli teleskopik tünel

Safety Wedge: Köprüdeki uçağın, "Auto Level" sistemi ile takip edilemeyen bir hızla 10 cm'den fazla seviye kaybetmesi durumunda, uçak kapısının ve/veya köprü kabininin hasar görmesini önlemek amacıyla geliştirilmiş, operatör tarafından uçak kapısı ile köprü tabanı arasına yerleştirilen, köprünün uçakla aynı anda alçalmasını sağlayan sisteme kumanda eden takoz biçiminde özel cihaz

Auto Level: Uçağa temas eden tekerlek biçiminde bir düzen sayesinde, uçağın yük miktarına göre seviyesinin değişmesi durumunda köprü seviyesini otomatik olarak ayarlayan sistemi

Guidance: Apron üzerinde, burundan giriş yöntemi ile köprü park sahalarına park etme işlemi sırasında, üç boyutlu lazer tarama ve tanıma sistemi ile park noktasına yaklaşmakta olan uçaklara pozisyon ve yön bilgisi veren ışıklı rehberleme sistemi

Intercom: Köprü operatörünün Ramp Kontrol Kulesi dahil belirlenen ünitelerle, hızlı bir şekilde sesli iletişimini sağlayan, köprü kumanda kabinindeki haberleşme cihazını,

ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM Genel Uygulamalar

Ulusal ve Uluslararası Standartlar

Madde 6- (1) Havalimanları yolcu köprüleri hizmetleri, ICAO Ek-14 (Hava Alanları) standartlarıyla, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Havalimanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22), Sivil Hava Ulaşımına Açık Havaalanlarında Yer Alan Sıhhi İşyerleri İçin İşyeri Açma Ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelik (SHY-33B) ve Terminal İşletmeciliği Uygulama Esasları Talimatı (SHT-33B-Terminal)'nda yer alan usul ve esaslara göre yürütülür.

	DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ			
Yönerge No:04	Yür. Tarihi:01/12/2003	Değ. Tarihi: 19/12/2018	Değ. No: 05	Sayfa : 5/18

Yer hizmetleri

Madde 7- (1) PAT Sahalarında hava araçlarına verilecek yer hizmetleri türleri ve ayrıntıları ile hizmetlerin yerine getirilmesinde uyulması gerekli kurallar, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı “Havalimanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22)” ile belirlenmiştir.

Havalimanlarında yer hizmetleri, sadece *adı geçen* Yönetmelik kapsamında yetkilendirilmiş yer hizmetleri kuruluşlarınca yapılır.

Bu kapsamda hizmet veren kuruluşlar, Yönetmelikte öngörülen kural ve düzenlemelere uymak zorundadır.

Yönetmelik çerçevesinde, havalimanı yer hizmetlerinin uluslararası seviyede yapılmasını sağlayacak tedbirlerin alınmasından DHMİ sorumlu olup, bu bağlamda havalimanı işletmecileri, yer hizmetleri için uluslararası kural ve standartlar ile ulusal mevzuat doğrultusunda gerekli düzenlemeleri yapar, yaptırır ve denetler. Havalimanı işletmecileri tarafından yapılan denetimlerde, Yönetmeliğe, bu Yönergeye ve DHMİ'nin konuya ilişkin diğer düzenlemelerine aykırı davranışları tespit edilenler hakkında, belirlenen cezai müeyyideler uygulanır.

Kontrol, Bakım ve Onarım

Madde 8- (1) Yolcu köprüleri, 400 Hz. güç kaynakları ve otomatik uçak park etme sistemleri kontrol, bakım ve onarımları konuya ilişkin Yönergeler doğrultusunda yapılır.

Arızalı sistemin/cihazın/aracın onarımı sürecinde (garanti kapsamı dışındakiler) onarımın öncelikle havalimanı imkanlarıyla giderilmesi esastır. Bunun mümkün olmaması halinde (gerekçesi raporla belirtilerek) mahalli piyasa araştırmasıyla onarım yaptırılmaya çalışılacak olup bu da mümkün değilse yetkili servisler vasıtasıyla arızalar giderilecektir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Yolcu Köprüleri Hizmetleri

İşletme esasları

Madde 9- (1) Havalimanı Başmüdürleri/Müdürleri, yolcu köprülerinin işletimi konusunda aşağıdaki hususları da kapsayan ayrıntılı düzenlemeleri yapar ve ilgili kuruluşlara yayınlarlar.

- Köprü park yerlerinin planlanması, ilgililere duyurulması,
- Planlamalara uygun uçak parklandırmasının yapılması,
- Beklenmeyen gecikmeler halinde, mevcut planların hızlı bir şekilde yenilenmesi ve yapılan değişikliklerin ilgililere duyurulması,

	DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ			
Yönerge No:04	Yür. Tarihi:01/12/2003	Değ. Tarihi: 19/12/2018	Değ. No: 05	Sayfa : 6/18

ç) Köprü operatörleri tarafından, köprüye yanaştırılan uçağa ait bilgilerin köprü tahsis formlarına ve/veya bilgisayara işlenmesi ile, bu bilgilerin hızlı şekilde ilgili birimlere bildirilmesi/dağıtılması,

d) Ücret tahakkukuna ilişkin 3587 nolu formun Pazarlama ve Ticaret Müdürlüğüne/Birimine intikal şekli ve zamanı,

e) Köprülerin, 400 Hz. güç kaynağı ve otomatik uçak park ettirme sistemlerinin sürekli faal durumda tutulmasına *ilişkin gerekli tüm* önlemlerin alınması (günlük kontroller, periyodik bakımlar v.b.) ile arızaların bildirim ve hızlı bir şekilde giderilmesi,

f) Köprülerin, talimatına uygun çalıştırılması.

Yolcu köprüleri kullanımı

Madde 10- (1) Yolcu köprüleri aşağıdaki şekilde kullanılır.

a) Yolcu köprüleri, sadece bu konuda eğitim görmüş personel (operatör) tarafından kullanılır.

b) Köprü, operatör tarafından, gelecek uçağın tipine uygun pozisyonda hazırlanır.

c) Köprünün uçağa yanaştırılması veya uçaktan ayrılması esnasında, operatörün yanında, servis merdiveni veya merdiven sahanlığında kimsenin bulunmasına müsaade edilmez (Hava taşıyıcısı/yer hizmetleri kuruluşu personeli ile kamu görevlileri (polis, gümrük), ancak yanaşma veya ayrılma manevrası tamamlandıktan sonra köprü kabinine geçebilirler).

ç) Uçağın park etme işlemi tamamlanıncaya kadar, yer hizmetleri araç ve görevlileri, park sahası emniyet sınırları dışında bekler.

d) Guidance sistemi yardımı ile ideal park noktasında durdurulan uçağın, ön ve arka tekerlekleri, uçak teknisyeni veya yer hizmet kuruluşu personeline takozlanarak emniyete alınır.

e) Köprü, *köprü* operatörü tarafından, Yolcu Köprüleri Örnek Çalıştırma Talimatına (Ek-1) uygun şekilde uçağa yanaştırılır.

f) Uçağın kapısı, uçak/hava taşıyıcısı personeli veya hava taşıyıcısının yetkili kıldığı yer hizmetleri kuruluşu personeli tarafından açılır.

g) Köprüden salona geçişi sağlayan kapının açılmasından sonra yolcu sirkülasyonu başlar.

ğ) Köprü, uçakların yüklenmesi ve boşaltılması süresince, operatör tarafından sürekli kontrol edilir.

	DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ			
Yönerge No:04	Yür. Tarihi:01/12/2003	Değ. Tarihi: 19/12/2018	Değ. No: 05	Sayfa : 7/18

h) Yolcu köprülerine yanaşmış uçaklara, içinde yolcu varken yapılacak yakıt ikmallerinde talep olmasına bakılmaksızın zorunlu olarak yangın söndürme aracıyla emniyet tedbir hizmeti verilir. İçinde yolcu bulunmayan uçaklara yapılacak yakıt ikmallerinde ise ilgili hava taşıyıcısı/yer hizmetleri kuruluşunun DHMİ'den yangın söndürme aracı talep etmesi ve yangın söndürme araç ve ekibinin müsait olması halinde, yangın söndürme aracıyla emniyet tedbir hizmeti verilir.

1) Köprü park yerinden ayrılacak uçağın, tüm işlemleri tamamlandıktan sonra kapıları kapatılır. Uçaktan ayırma işlemi öncesinde, köprünün 400 Hz. enerji kablosunun uçakla olan bağlantısı kesilir.

Ayrıca;

a) Yolcuların terminalden uçağa veya uçaktan terminale alınmaları sırasında köprü içinde yığılmalarını önleyici tedbirler, hava taşıyıcısı veya hizmet veren yer hizmetleri kuruluşu tarafından alınır.

b) Köprü servis kapısı, köprü operatörleri, uçuş ekibi ve uçak hat bakım teknisyeni ve her türlü sorumluluğun hizmet veren kuruluşa ait olması kaydıyla, köprü kapı merdivenleri, ikram ve temizlik hizmetleri için, yer hizmetleri personeli tarafından kullanılır.

c) Köprülerde sigara içilmesi, yiyecek-içecek tüketilmesi yasaktır.

ç) Gereken durumlarda, pervaneli uçaklar köprü park sahasına alınabilir, ancak bu uçaklara kesinlikle köprü yanaştırılmaz.

d) Servis haricindeki köprülerin tüm kapıları kapatılır. İç aydınlatmaları söndürülür.

Acil durum önlemleri

Madde 11- (1) Yolcu köprüleri saatteki hızı 100 km'ye kadar olan rüzgârlarda kullanılabilir. Hızı saatte 100 km'yi aşacak bir fırtına ihbar edildiğinde;

a) Köprüler park pozisyonuna alınır (Rüzgâra karşı geniş bir yüzey teşkil etmeyecek şekilde köprünün baş tarafı rüzgâr yönüne çevrilir. Tüneller iç içe çekilerek en kısa pozisyona getirilir. Köprü, inebileceği en alt seviyeye kadar indirilir. Kanopi toplanır. İç aydınlatmalar söndürülür, bütün kapıları kapatılır. Köprü tekerlekleri takozlanır).

b) Fırtına geçtikten sonra, tüm köprüler teknik bakım birimlerince kontrol edilir.

c) Acil çıkışlar için, köprülerin sabit tünellerdeki kapıları kullanılır.

	DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	 		
Yönerge No:04	Yür. Tarihi:01/12/2003	Değ. Tarihi: 19/12/2018	Değ. No: 05	Sayfa : 8/18

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

400 Hz. Güç Kaynakları

İşletme esasları

Madde 12- (1) Köprü park sahalarına park etmiş durumdaki uçakların ihtiyacı olan 400 Hz. enerji, yolcu köprülerine monte edilmiş bulunan 120 Kw, 400 Hz. güç kaynaklarından sağlanır. Uçakların köprülü park sahalarında enerji ihtiyacı 400 Hz sistemi faal olduğu müddetçe buradan karşılanmalıdır. Köprülerde 400 Hz sistemi faal olduğu müddetçe harici (mobil) APU ve GPU kullanılamaz.

400 Hz. güç kaynaklarının kullanım esasları aşağıdadır.

- a) 400 Hz. sistemi, EK-2'de yer alan Örnek Çalıştırma Talimatına göre kullanılır.
- b) 400 Hz. sistemi havayolu şirketleri ve yer hizmetleri kuruluşları yetkili personeli eşgüdümü ve kontrolünde kullanılır.
- c) 400 Hz. sistemi enerji transfer kablolarının uçakla irtibatlandırılması ve uçağa enerji verme işlemi, bu konuda eğitimli uçak teknisyenleri veya yer hizmet kuruluşu personeline, Çalıştırma Talimatına göre yapılır.
- ç) Yer hizmet kuruluşları ve havayolu şirketleri, 400 Hz. sistemini kullanacak personeline gerekli eğitimi sağlar.
- d) Sistemin arızalanması durumunda yer hizmetleri kuruluşu, bu enerjinin mobil sistemlerle (GPU) temin edilmesini sağlar.
- e) Sistemden uçağa enerji veren kablolar uçakla irtibatlı olduğu sürece yolcu köprüsü geriye doğru hareket etmez. Bu nedenle, uçaktan ayırma işlemi öncesinde, köprünün 400 Hz. enerji kablosunun uçakla olan bağlantısı kesilir.
- f) Yetkisiz personelin hatalı kullanımları sonucu meydana gelecek zarar-zıyan, bu personelin mensubu olduğu şirkete tazmin ettirilir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Otomatik Uçak Park Etme Sistemi

İşletme esasları

Madde 13- (1) Uçakların yolcu köprülerine ait park sahalarına alınması ve ideal park noktasında durdurulmalarını sağlayan otomatik uçak park etme sistemlerine (Safedock Docking Guidance System) ilişkin kullanım usul ve esasları aşağıdadır.

	DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ			
Yönerge No:04	Yür. Tarihi:01/12/2003	Değ. Tarihi: 19/12/2018	Değ. No: 05	Sayfa : 9/18

- a) Sistem, uçak köprü sahasına yönelmeden önce, Terminal Merkez Bilgisayar Sistemi (veya operatör panelinden köprü operatörü) tarafından aktif hale getirilir ve sistem, EK-3'de yer alan Örnek Çalıştırma Talimatına göre kullanılır.
- b) Aktif haldeki sistemin lazer tarama alanında hiçbir kişi veya araç bulunmaz.
- c) Lazer tarama alanı, ışıklı gösterge panosundaki lazer üretim noktasından dikey olarak yatay eksene 5°lik açılarla, yatay olarak ise yüzeye paralel 10°lik açılarla 100 metrelik uzaklığa kadar olan alandır. 100ncü metrede bu alanın genişliği 28 metredir.
- ç) Guidance sistemin arızalanması durumunda, köprü park yerlerine gelen uçaklar, hava taşıyıcısı veya yer hizmetleri kuruluşları personeli tarafından marshalling yapılarak parka alınır. Bu durumda rehberlik yapan personel ile köprü operatörü koordineli çalışır.
- d) Yer hizmetleri kuruluşları ve hava taşıyıcıları, apronda çalıştırdıkları personelin, sistem aktif hale geldikten sonra lazer tarama ve tanıma alanlarından geçmeleri halinde meydana gelecek olan her türlü zarar-ziyanı tazmin eder.
- e) Havalimanına gelecek uçakların pilotlarına, mensubu buldukları hava taşıyıcıları (veya yer hizmetleri kuruluşları) tarafından, terminal binası bünyesindeki köprü park sahalarında parklamanın, otomatik uçak park etme sistemi ile yapıldığı bildirilir.
- f) Pilotun, otomatik uçak park etme sistemi ışıklı gösterge panosundaki talimatları anlayamadığını Ramp Kontrol Kulesine bildirmesi durumunda, parklama marshalling ile yapılır.
- g) Herhangi bir nedenle park noktasından önce veya sonra duran uçaklar, ilgili hava taşıyıcısı veya yer hizmet kuruluşları tarafından park noktasına çekilir.

ALTINCI BÖLÜM

Uygulama

Havalimanı uygulaması

Madde 14- (1) Havalimanları, bu Yönergede yer alan usul ve esaslar doğrultusunda, mevcut kapasite ve uçak trafiği bağlamında, kendi uygulamalarına esas ayrıntılı düzenlemeleri yaparlar.

Yönerge eklerinde yer alan Çalıştırma Talimatları "ÖRNEK" olarak hazırlanmış olup, Havalimanı Başmüdürlükleri/Müdürlükleri bu Talimatları, kendi havalimanı şartlarına göre yeniden düzenlerler.

	DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	 		
Yönerge No:04	Yür. Tarihi:01/12/2003	Değ. Tarihi: 19/12/2018	Değ. No: 05	Sayfa : 10/18

YEDİNCİ BÖLÜM

Personel Eğitimi, İş Sağlığı ve Güvenliği, Çevresel Etkiler

Personel Eğitimi

MADDE 15- (1) Kontrol, bakım ve onarım işbaşı ve teorik eğitimleri program dahilinde periyodik olarak yapılır.

İş Sağlığı ve Güvenliği

MADDE 16- (1) *İş sağlığı ve güvenliği çalışmalarının ana amacı çalışanların güvenliğini sağlamaktır. Çalışanları iş kazaları ve meslek hastalıklarına karşı koruyarak ruh ve beden bütünlüklerinin sağlanması amaçlanmaktadır. Bu amaçla kontrol, bakım ve onarım yapan personele iş güvenliğini sağlamak üzere ilgili mevzuat hükümleri çerçevesinde kişisel koruyucu ve donanımlar verilir.*

(2) *Bu yönerge kapsamında yapılması gerekli iş ve işlemlerin yürütülmesi esnasında yürürlükteki İş Güvenliği ve Sağlığı kanun ve mevzuatı hükümlerine göre hareket edilir.*

Çevresel Etkiler

MADDE 17- (1) *Bu yönerge kapsamında yapılacak bakım, onarım ve çalışmalar neticesinde ortaya çıkacak olan her türlü tehlikeli, tehlikesiz ve hurda malzemelerin bertaraf edilmesine ilişkin esaslar “Havalimanları Çevre Hizmetleri Yönergesi” kapsamında yürütülür.*

(2) *İşletme hizmetlerinde çalışacak personelin görev tanımının gerektirdiği işleri yerine getirirken; ulusal ve uluslararası Çevre mevzuatının gerekliliklerine uygun, Çevreye ve insan sağlığına duyarlı olarak çalışması esastır.*

SEKİZİNCİ BÖLÜM

Son Hükümler

Havalimanı Talimatları

MADDE 18- (1) *Bu Yönergenin yürürlüğe girmesini izleyen en geç bir ay içerisinde, Havalimanı Başmüdürlük / Müdürlüğünce Havalimanlarında işletme hizmetleri sorumluluğunda bulunan talimatlar hazırlanır.*

(2) *Talimatlar onaylandıktan sonra en geç bir ay içerisinde Genel Müdürlük İşletme Daire Başkanlığına gönderilecektir.*

Eşgüdüm

MADDE 19- (1) *İşletme hizmetlerinin aksatılmadan yürütülebilmesi için, Sorumlu Müdürlük/Birim ilgili diğer Müdürlük / Birimlerle, her türlü koordineyi kurmakla yükümlüdür.*

Değişiklikler

MADDE 20- (1) *Yönerge üzerinde yapılacak değişiklik önerileri Genel Müdürlük İşletme Dairesi Başkanlığına iletilir.*

	DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ			
HAVALİMANLARI YOLCU KÖPRÜLERİ İŞLETME YÖNERGESİ				
Yönerge No:04	Yür. Tarihi:01/12/2003	Değ. Tarihi: 19/12/2018	Değ. No: 05	Sayfa : 11/18

Yürürlük

MADDE 21- (1) Bu yönerge hükümleri DHMİ Yönetim Kurulunun onayına müteakip onay tarihi itibariyle yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 22- (1) Bu yönerge hükümlerini DHMİ Genel Müdürü yürütür.

EKLER

Ek-1. Yolcu Köprüleri Örnek Çalıştırma Talimatı

Ek-2. 400 Hz. Güç Kaynakları Örnek Çalıştırma Talimatı

Ek-3. Otomatik Uçak Park Etme Sistemi Örnek Çalıştırma Talimatı

Ek-4. PCA (Pre-Conditioned Air Unit – Şartlı Hava Ünitesi) Sistemi Örnek Çalıştırma Talimatı

	DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ			
Yönerge No:04	Yür. Tarihi:01/12/2003	Değ. Tarihi: 19/12/2018	Değ. No: 05	Sayfa : 12/18

EK-1

YOLCU KÖPRÜLERİ ÖRNEK ÇALIŞTIRMA TALİMATI

Yolcu köprüleri, sadece özel eğitim almış operatörler tarafından uçağa yanaştırılır ve ayrılır. Uçağa yanaştırma ve ayrılma işlemleri aşağıdadır.

1. Köprünün Uçağa Yanaştırılması;
 - 1.1. Köprüye hizmet merdiveni veya terminal kapısından girilir.
 - 1.2. Hizmet kapısı kapalı tutulur.
 - 1.3. İç aydınlatma lambaları yakılır.
 - 1.4. Kontrol panelinin işletme ve görselleme mekanizmaları kontrol edilir.
 - 1.5. Gerekli ise, dış aydınlatma lambaları yakılır.
 - 1.6. Üç pozisyonlu kontak anahtarı "ON" durumuna getirilir.
 - 1.7. "DURUM" lambasının iki saniye aralıklarla yanıp söndüğü kontrol edilir.
 - 1.8. Yer hizmetleri araçlarının park sahası dışında, emniyetli yerlerde oldukları kontrol edilir.
 - 1.9. Gelecek olan uçağın tipine göre köprüde gerekli ayarlamalar yapılır.
 - 1.10. Park yerine gelen uçak ve otomatik park ettirme sistemi takip edilir.
 - 1.11. Uçak, otomatik park ettirme sistemi ile tam yerinde durdurulduktan sonra (ışıklı gösterge panosunda "OK" yazdıktan sonra) uçağın tekerleklerinin takozlanarak emniyete alındığı kontrol edilir (gözlemlenir) ve uçak motorlarının durması beklenir.
 - 1.12. Köprü kabini ile uçağın kapısı hizalanır. Bu hizalama köprünün sağ yan tarafı uçağın kapısına 10 cm olacak şekilde yapılmalıdır (B-737 tipi uçaklarda "Pitot Tüpleri" sol yandadır. Bu uçaklara hizalama yapılırken uçak kapısı ile köprü sağ yan arası 1 metre olmalıdır).

Ancak; APU'su arızalı uçaklarda 400 Hz hizmeti verilmesi esnasında; sol motorundan uçak içi enerjisini karşılayan uçaklarda köprünün yanaşacağı kapının uçak motoruna olan mesafesinin motor güvenlik mesafesinin daha uzağında olması durumunda motor susturulmadan düşük takatta ve her türlü emniyet tedbiri alınarak yolcu köprüsü yanaştırılabilir.

 - 1.13. Hizalanan köprü joystick'le yönlendirilerek uçağa 10 cm. kalıncaya kadar yaklaştırılır.
 - 1.14. Kabin döşemesi, uçağın kapı eşiğinden 10 cm. aşağıda olacak şekilde eşiğe paralel konuma getirilir.

	DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ			
Yönerge No:04	Yür. Tarihi:01/12/2003	Değ. Tarihi: 19/12/2018	Değ. No: 05	Sayfa : 13/18

1.15. Köprü, uçakla temas edinceye kadar yavaşça uçağa yanaştırılır. Köprü uçağa değdiğinde otomatik olarak durur.

1.16. Üç konumlu kontak anahtarı "OTO LEVEL" pozisyonuna getirilir.

1.17. "ROLL UP" kapısı ve emniyet zinciri açılır.

1.18. Kanopi kapatıldıktan sonra uçağın kapısı açtırılır. Kapı açıldıktan sonra altına (uçak kapısı ile köprü kabin tabanı arasına) emniyet takozu (Safety wedge) yerleştirilir.

1.19. Terminal kapısının açık olduğu bilgisi alındıktan sonra yolcu sirkülasyonu başlatılır.

2. Köprünün Uçaktan Ayrılması;

2.1. Uçağın kapısının kapanması beklenir.

2.2. Emniyet takozu yerine takılır.

2.3. OTO LEVEL konumunda olan anahtar "ON" konumuna alınarak kanopi toplanır.

2.4. Emniyet zinciri gerilir.

2.5. "Roll Up" kapısı kapatılır.

2.6. Gerekli ise, dış ışıklar yakılır.

2.7. 400 Hz. enerji transfer kablolarının uçaktan ayrılıp toplanmaları beklenir.

2.8. Üç konumlu kontak anahtarı "ON" pozisyonuna getirilir.

2.9. Joystik'le kumanda edilerek köprü uçaktan ayrılır.

2.10. Dış aydınlatma kapatılır.

2.11. Köprü temizliği kontrol edilir ve gerekiyorsa temizlik yapılması sağlanır.

2.12. İç aydınlatma ışıkları kapatılır.

2.13. Köprü terk edilmeden önce tüm kapılarının kapalı olması sağlanır/kontrol edilir (Açık bırakılması gereken kapı olursa ilgili birime/amire bilgi verilir).

	DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ			
Yönerge No:04	Yür. Tarihi:01/12/2003	Değ. Tarihi: 19/12/2018	Değ. No: 05	Sayfa : 14/18

EK-2

400 Hz. GÜÇ KAYNAKLARI ÖRNEK ÇALIŞTIRMA TALİMATI

Yolcu köprülerinin her birine monte edilmiş bulunan 400 Hz. güç kaynaklarında enerji transfer kabloları bulunmaktadır. Çift kablo bulunan köprülerdeki kablolar ihtiyaca göre tek tek veya ikisi birden uçağa bağlanabilir.

Enerji transfer kabloları, uçağa bu konuda eğitilmiş hava yolu şirketi ve yer hizmetleri kuruluşları personeli tarafından bağlanır.

Enerji kablolarının uçaklara bağlanma ve uçaktan ayırma işlemleri aşağıdadır.

1. 400 Hz. Enerji Transfer Kablosunun Uçağa Bağlanması;

1.1. Yolcu köprüsünün tekerlekli taşıyıcı ünitesinde bulunan 400 Hz. sisteminin kumanda panosundaki ekranda ‘*KULLANIMA HAZIR*’ yazısı görünüyorsa sistem kullanıma hazırdır.

1.2. Enerji transfer kablolarından hangisinin uçağa bağlanmasına karar verilirse, kumanda panosu üzerinde o kabloya ait “*OUT*” tuşuna basılır. Kablonun fişi erişebilecek seviyeye indiğinde basılan tuş bırakılır.

1.3. Kablonun ucu tutularak, üzerindeki kumanda kutusunda bulunan “*OUT*” tuşuna basılır ve kablo yere değdirilmeden uçağa doğru çekilir.

1.4. Kablonun ucunda bulunan fişin uçağa rahat bir şekilde takılabilecek konuma gelmesinden sonra basılmakta olan tuş bırakılır.

1.5. Kablonun ucundaki fiş, uçaktaki yuvasına tam olarak yerleştirilir.

1.6. Kablonun üzerindeki kumanda kutusunda bulunan "START" tuşuna veya kumanda panosundaki "START/RESET" tuşuna basılır (Tuşun üzerindeki yeşil ikaz lambası yanacaktır).

1.7. Tuş bırakıldığında lamba sönüyorsa fiş uçaktaki yuvasına tam oturmamış, "INTER LOCK" sistemi devreye girmemiştir. Bu durumda kumanda panosundaki ekranda “*SİNYAL YOK*” yazısı görünür.

1.8. Fişin uçaktaki yuvasına iyice oturması sağlanır. Panodaki "START/RESET" tuşuna tekrar basılır. Tuş bırakıldığında üzerindeki yeşil ışık sönmüyorsa uçağa 400Hz. enerji verilmiş demektir. Bu durum panodaki ekranda “*AKTİVE EDİLDİ*” yazısı ile teyit edilir.

1.9. Kablonun fişi uçaktaki yuvasına yerleştirildikten sonra fişin üzerindeki "START" tuşu veya panodaki "START/RESET" tuşuna basıldığında panodaki kırmızı arıza lambası yanıyor ise sistemde arıza var demektir. Arıza, köprü operatörüne bildirilir.

	DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ			
Yönerge No:04	Yür. Tarihi:01/12/2003	Değ. Tarihi: 19/12/2018	Değ. No: 05	Sayfa : 15/18

1.10. Arıza, ilgili teknik birimlerce çok kısa zamanda giderilemeyecek boyutta ise uçağın ihtiyacı olan 400 Hz. enerji havayolu şirketi veya yer hizmetleri kuruluşuna ait mobil sistemden temin edilir.

2. 400 Hz. Enerji Transfer Kablosunun Uçaktan Ayırılması;

2.1. Köprü park sahasındaki uçağın tüm işlemleri tamamlandıktan ve uçağın ihtiyacı olan 400 Hz. Enerjiyi, kendi motorlarının çalışmasıyla temin etmeye başlamasından sonra (APU sisteminin devreye girmesinden sonra), uçağa köprüden verilen 400Hz. enerji kesilir. Kablo uçaktan ayrılır.

2.2. Kablonun emniyetli bir şekilde uçaktan ayrılıp toplanması için;

2.2.1. Kablo üzerindeki kumanda kutusunda veya 400 Hz. kumanda panosundaki "STOP" tuşuna basılır. Kumanda panosundaki "START/RESET" tuşu üzerinde yanmakta olan yeşil ikaz ışığının söndüğünü görülür.

2.2.2. Fiş, uçaktaki yuvasından çıkarılır ve yere bırakılmadan kablo üzerindeki kumanda kutusunda bulunan "IN" tuşuna basılır, tuş basılı tutularak kablo yere değdirilmeden ucunun yetiştirebilecek seviyeye kadar yükselmesi sağlanır.

2.2.3. Basılı tutulmakta olan "IN" tuşu bırakılır. Pano üzerindeki "IN" tuşuna basılarak kablonun tam olarak toplanması sağlanır. Kablo tam olarak toplanmazsa köprü uçaktan ayrılamaz.

2.3. Kablo toplama sistemi çalışmazsa, köprü operatörüne bildirilir.

2.4. Sistemin çalıştırılmasında, bu talimata uyumsuzluk nedeni ile meydana gelecek her türlü zarar ziyan, sebep olan kişinin mensubu olduğu şirkete tazmin ettirilir.

	DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	 		
Yönerge No:04	Yür. Tarihi:01/12/2003	Değ. Tarihi: 19/12/2018	Değ. No: 05	Sayfa : 16/18

EK-3

OTOMATİK UÇAK PARK ETME SİSTEMİ ÖRNEK ÇALIŞTIRMA TALİMATI

Otomatik Uçak Park Etme Sistemi, uçak köprü park sahasına yönelmeden önce Terminal Merkez Bilgisayarı, Ramp Kontrol veya Köprü Operatörü tarafından aktif hale getirilebilir.

Otomatik park etme işi başlatıldığında; ışıklı gösterge panosunda ve operatör panelinde, uçağın tipi yazar ve laser tarama ünitesi aktif hale gelir. Sistem, üç boyutlu laser tarama ve tanıma yöntemi ile yanaşmakta olan uçağı *yaklaşık 80-100 metre* mesafede yakalar. Merkezi bilgisayardan verilen bilgiler sayesinde uçağı tanır, çağırır, yönlendirir ve ideal park noktasında durdurur.

Sistem verileri ve yapılacak işlemler aşağıdadır.

- Laser tarama ünitesi devreye girdiğinde, operatör panelindeki LCD ekranda uçağın tipi ve "AKTİVE" kelimesi görünür.
- Uçak stop pozisyonundan *yaklaşık 80-100 metre* mesafede iken laser tarafından yakalanır, ışıklı göstergedeki yaklaşma mesafesini belirleyen ışıklar (LED) sarı olarak yanar. Operatör panelindeki LCD ekranda "TRACKING" sinyali görünür.
- Uçak durma (stop) pozisyonuna 12 metre kaldığında yaklaşma mesafesini belirleyen ışıklar (LED) gösterge panosunun altından itibaren sönmeye başlar. Uçağın ilerlediği her 50 cm'de bir dizi LED söner.
- Uçak durma pozisyonuna yaklaşırken sistem tarafından tipi belirlenir. Uçağın tipi belirlendiği anda, operatör panelindeki LCD ekranda "IDENTIFIED" yazısı görünür.
- Uçak durma pozisyonuna geldiğinde, ışıklı gösterge panosunda kırmızı renkli "STOP" yazısı görünür ve tüm yaklaşma mesafesi gösteren ışıklar söner.
- Uçak doğru bir şekilde park etmişse ışıklı panodaki "STOP" yazısı kaybolur. 10 saniye sonra "OK" yazısı çıkar. Bu durum operatör panelindeki LCD ekranda "DOCKING OK" yazısı ile teyit edilir.
- Park yerine yaklaşmakta olan uçak, merkezi bilgisayar sistemi tarafından verilen bilgilere uygun uçak değilse, ışıklı gösterge panosunda "STOP" operatör panelindeki LCD ekranda "ID-FAILED" yazısı belirir.
- Stop pozisyonuna 16 metre kaldığı halde uçağın tipi belirlenememişse, ışıklı gösterge panosunda "STOP", on saniye sonra da "WAIT" yazıları görünür. "WAIT" yazısı görüldüğü sürece sistem uçağı tanımaya çalışır. Yaklaşık on saniye içinde uçak tanınamamışsa ışıklı panodaki "WAIT" yazısı "STOP" olarak değişir.

	DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	 		
Yönerge No:04	Yür. Tarihi:01/12/2003	Değ. Tarihi: 19/12/2018	Değ. No: 05	Sayfa : 17/18

- ğ) Yaklaşmakta olan uçağın tipi, merkezi bilgisayar sistemi tarafından verilen bilgilere uymuyorsa ya da uçağın tipi belirlenememişse, uçak operatör panelinden manuel olarak park ettirilir. Parklamanın manuel yapıldığı, park zamanı, uçağın tipi ve kuyruk adı; Ramp Kontrol kulesine ve Terminal Merkez Bilgisayar ünitesine bildirilir.
- h) Uçak programlanan durma noktasını geçerse, ışıklı gösterge panosunda uçağın durma noktasını geçtiği anlamında, "TOO FAR" (TFAR) yazısı görünür.
- ı) Programlanan durma noktasına yaklaşmakta olan uçaklar için tehlikeli bir durum fark edilirse (park sahasında unutulmuş bir araç ya da kontrolsüz bir şekilde uçağın önüne doğru sürüklenen bir cisim vs.) "ACİL DURDURMA" tuşuna basılır.
- i) Acil durdurma tuşuna basıldığı anda, ışıklı gösterge panosunda kırmızı "STOP" yazısı görünür. Tehlike ortadan kaldırıldıktan sonra uçak marshalling yapılarak parklanır. Bu arada uçağın motorları pilotu tarafından durdurulmuşsa, ilgili hava yolu şirketi ya da yer hizmetleri kuruluşu tarafından park noktasına push-back aracı ile çekilir.

	DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ			
Yönerge No:04	Yür. Tarihi:01/12/2003	Değ. Tarihi: 19/12/2018	Değ. No: 05	Sayfa : 18/18

EK-4

PCA (PRE-CONDITIONED AIR UNIT -ŞARTLI HAVA ÜNİTESİ) SİSTEMİ ÖRNEK ÇALIŞTIRMA TALİMATI

Yolcu köprülerinin her birine monte edilmiş PCA sistemleri bulunmaktadır. Mevsim koşullarına göre Havayolu şirketinin talebi doğrultusunda bu konuda eğitimli Havayolu veya yer hizmet personellerince yapılır. Sistem uçak kabini içinde iklimlendirme ve havalandırma hizmeti verilmesini sağlar.

1. PCA Sisteminin Uçağa Bağlanması

- 1.1 Uçak hareket memuru veya uçuş ekibi tarafından uçağa PCA bağlanacağı bilgisi verilir.
- 1.2 PCA sisteminde "KULLANIMA HAZIR" yazısı görülüyor ise hizmete başlanır.
- 1.3 Mevsim koşullarına uygun olarak ve Havayolu şirketi uçuş ekiplerinin talepleri doğrultusunda "MODE" tuşuna basılarak uygun iklimlendirme modu seçilir.
- 1.4 Otomatik ısıtma ve soğutma modlarından biri seçilecekse köprü içerisinde bulunan kabin sensörü uçak içerisinde kabin memurlarının bilgisi dahilinde uygun bir yere asılır.
- 1.5 Kumanda paneli üzerinde bulunan "aşağı yönlü ok işareti" bulunan tuşa basılarak hortum ulaşılabilecek yüksekliğe ininceye kadar açılır.
- 1.6 PCA hortumunun uç kısmında bulunan wireless kumanda yardımıyla hortum açılarak uygun bir açıyla uçağa bağlanır.
- 1.7 Kumanda panelinde bulunan yeşil düğmeye basılarak sistem aktif hale getirilir.
- 1.8 Hava akış veya enerji kaynaklı oluşabilecek arıza durumlarında kumanda panelinde bulunan "RESET" tuşuna basılarak hata silinir. Sistemde herhangi bir devam eden hata bilgisi yok ise sistem tekrar aktif hale getirilir.

2. PCA Sisteminin Uçaktan Ayrılması

- 2.1 Uçak hareket memuru veya uçuş personellerinin talebi doğrultusunda kumanda paneli üzerindeki "STOP" düğmesine basılarak sistem durdurulur.
- 2.2 Kumanda panelinde "HORTUMU AÇIN" uyarısı görüldükten sonra bağlı bulunan PCA kablosu uçaktan sökülür.
- 2.3 PCA hortumunun uç kısmında bulunan wireless kumanda yardımıyla hortum toplanır.
- 2.4 PCA hortumu toplama işlemi hortum toplama mekanizmasında bulunan sensörler sayesinde kendiliğinden durur.
- 2.5 Hortum tam olarak toplanamamış ise kumanda panelinde kırmızı "interlock" uyarı lambası yanar. Bu durumda köprü hareket etmeyeceğinden PCA hortumunun tam olarak yerine oturup oturmadığı kontrol edilir.
- 2.6 Herhangi bir arıza durumunda köprü operatörüne bilgi verilir.