

Istanbul Airport



RAMP KONTROL PROSEDÜRÜ

SELAHATTİN BİLGİN
GENEL MÜDÜR

IGA.AOCC.RAMP01	05	08.04.2024	Hüseyin Erbil YILMAZ	Fatih MERE	Mehmet BÜYÜKKAYTAN	İnanç YAPAR
DOKÜMAN NO	REV	TARİH	HAZIRLAYAN	GÖZDEN GEÇİREN		KALİTE SİSTEMLERİ



İGA HAVALİMANI İŞLETMESİ A.Ş.

RAMP KONTROL PROSEDÜRÜ**REVİZYON KAYITLARI**

Rev No	Tarih	Revizyon Açıklaması	Revize Edilen Bölüm
00	24.05.2019	İlk Yayın	-----
01	02.01.2020	Revizeler gerçekleştirildi.	
02	05.01.2021	Revizeler gerçekleştirildi.	
03	19.04.2021	Tanımlar bölümünde "kargo" açıklamasında ve kısaltmalar bölümünde "MRO" açıklamasında sayısal ifade kaldırıldı. Hava Aracı Park Sahası Planlama ve Park Yeri Tahsis Kuralları bölümü revize edildi. Açık Park Yeri Atama Usulleri bölümü revize edildi. Kötü Hava Şartlarında Bus Gate ve Park Yeri Atama bölümü içerisinden bazı maddeler çıkarıldı, bölüm revize edildi ve tablo kaldırıldı. Uçuş Bilgi ve Kontuar Tahsis Birimi tarafından AMS'e hava aracına ait bilgilerin girişi yapılacağı bilgisi eklendi. Olağanüstü Şartlarda Planlanacak Park Yerleri ve Tahsis Kuralları bölümü revize edildi. Akışı gerçekleşmeyen bilgiler manuel olarak AMS'e girileceği eklendi. IGA.AOOC.RAMP01.F01, IGA.AOOC.RAMP01.F02 kullanım detayları çıkarılmıştır. Uçuşların A-SMGCS'ten takip edileceği bilgisi eklendi. Hava Trafik Kontrol Kulesi bölümü revize edildi. Ramp Kontrol Ofis Personel Listesi güncellendi. IGA.AOOC.RAMP01.F01 İç Hat Köprü Kullanım Formu Ve IGA.AOOC.RAMP01.F02 Dış Hat Köprü Kullanım Formu iptal edildi. Uçak Park saha sayısı güncellendi.	Madde 4 Madde 6.2 Madde 6.4 Madde 6.5 Madde 6.6 Madde 6.7 Madde 6.9 Madde 6.10 Madde 6.12.1 Madde 7 Madde 8, 9
04	31.05.2022	Sorumluluklar kısmına İSG maddesi eklenmiştir. Referanslar listesi güncellendi. Genel Esaslar bölümünde revizeler yapılmıştır. Hava Aracı Park Sahası Ve Park Yeri Tahsis Kuralları bölümüne ekleme ve revizyonlar yapılmıştır. Tablolar güncellenmiştir. Açık Park Yeri ve Atama Usulleri bölümünde revizeler yapıldı. Tablolar güncellendi.	Madde 3 Madde 5 Madde 6.1 Madde 6.2 Madde 6.4



İGA HAVALİMANI İŞLETMESİ A.Ş.

RAMP KONTROL PROSEDÜRÜ

		Kontrolsüz Meydanlardan İstanbul Havalimanı'na Gelen Hava Araçları İşlemleri bölümünde revizeler yapıldı.	Madde 6.6
		Pusula Kalibrasyon Sahasının (CCPAD) Kullanımına İlişkin Düzenlemeler, Hava Aracının Park Pozisyonlarında Yıkanmasına İlişkin Düzenlemeler, Kontrollü Tahliye Alanları, Havacılık Gelirleri Müdürlüğü, BHS Nöbetçi Operasyon Şefliği, DHMİ Slot Koordinasyon Başmüdürlüğü bölümleri eklenmiştir.	Madde 6.9,6.10,6.11, 6.15.6,6.15.7,6.15.8
		IGA.AOOC.RAMP01.F05, IGA.AOOC.RAMP01.F06, IGA.AOOC.RAMP01.F08, IGA.AOOC.RAMP01.F09 dokümanları revize edildi.	Madde 8
05	08.04.2024	AOCC APOC olarak değiştirildi.	Tüm prosedür
		Amaç bölümü değiştirildi.	Madde 1
		Kapsam bölümü değiştirildi.	Madde 2
		Sorumluluklar bölümü değiştirildi.	Madde 3
		Tanımlar bölümünde değişiklikler ve eklemeler yapıldı.	Madde 4.1
		Kısaltmalar bölümünde eklemeler yapıldı.	Madde 4.2
		Referanslar Listesinde bulunan doküman isimlendirmesinde revizyon yapıldı.	Madde 5
		Genel Esaslar bölümünde değişiklikler sağlanarak rakamsal ifadeler tablo üzerinde gösterildi.	Madde 6.1
		Genel Esaslar bölümünde bulunan Ramp Kontrol Birimi kısmında değişiklikler yapıldı. İstanbul Havalimanı Meydan Chart ve İstanbul Havalimanı Terminal Apron güncellendi.	Madde 6.1
		Hava Aracı Park Sahası Planlama ve Park Yeri Tahsis Kuralları bölümünde değişiklikler yapıldı.	Madde 6.2
		Gate ve Bus Gate Atamaları bölümünde değişiklikler yapıldı.	Madde 6.3
		Açık Park Yeri Atama Usulleri bölümünde değişiklikler yapıldı. APRON 1, DEICING 3, DEICING 4 chart güncellendi. APRON 2, APRON 3, DEICING 5 chart güncellendi. KARGO APRON, APRON 4, APRON 5 chart güncellendi.	Madde 6.4
		Olumsuz Hava Şartlarında Bus Gate ve Park Yeri Atama bölümünde değişiklikler yapıldı.	Madde 6.5



İGA HAVALİMANI İŞLETMESİ A.Ş.

RAMP KONTROL PROSEDÜRÜ

	Kontrolsüz Meydanlardan İstanbul Havalimanı'na Gelen Hava Araçları İşlemleri bölümünde değişiklikler yapıldı.	Madde 6.6
	DEICING 2 APRON, CARGO APRON, APRON 4, APRON 5 chart güncellendi.	Madde 6.7
	Kontrollü Tahliye Alanları bölümünde değişiklik yapıldı.	Madde 6.11
	Köprü Hizmetleri bölümünde değişiklikler yapıldı.	Madde 6.13
	Veri Akışında Olabilecek Aksamalar bölümünde değişiklikler yapıldı.	Madde 6.14
	Terminal Operasyon Birimi bölümünde değişiklik yapıldı.	Madde 6.15.3
	Ramp Kontrol Ofis Personel Listesi bölümü çıkartıldı.	Madde 7

ETKİLEŞİMİ OLAN SÜREÇLER

Etkileşimi Olan Süreç	Etkileşim Tanımı	Prosedür İlgili Madde	Süreç Sahibi Onayı (tüm doküman için)	
			İsim / Soyisim	İmza
Hava Tarafı Operasyon	Hava Tarafı Operasyon Ünitesi Bilgi Akışı	Madde-6.12.2		
Gelirler	Hizmetin faturalandırılması	Madde-6.15.6		

İÇİNDEKİLER

1. AMAÇ	1
2. KAPSAM	1
3. SORUMLULUKLAR	1
4. TANIMLAR VE KISALTMALAR	1
4.1.Tanımlar	1
4.2. Kısaltmalar	4
5. REFERANSLAR LİSTESİ	4
6. UYGULAMA	5
6.1 Genel Esaslar	5
6.2 Hava Aracı Park Sahası Planlama ve Park Yeri Tahsis Kuralları	7
6.3. Gate ve Bus Gate Atamaları	8
6.4. Açık Park Yeri Atama Usulleri	9
6.5. Olumsuz Hava Şartlarında Bus Gate ve Park Yeri Atama	12
6.6. Kontrolsüz Meydanlardan İstanbul Havalimanı'na Gelen Hava Araçları İşlemleri	13
6.7. Olağanüstü Şartlarda Planlanacak Park Yerleri ve Tahsis Kuralları	13
6.8. Dar Gövde Hava Araçları De-Icing Apronlarında Uzun Süreli Parklandırma Usulleri	14
6.9. Pusula Kalibrasyon Sahasının (CCPAD) Kullanımına İlişkin Düzenlemeler	14
6.10. Hava Aracının Park Pozisyonlarında Yıkanmasına İlişkin Düzenlemeler	13
6.11. Kontrollü Tahliye Alanları	13
6.12. Manuel Formlar	13
6.13. Köprü Hizmetleri	14
6.14. Veri Akışında Olabilecek Aksamalar	14
6.15. İşbirliği ve Koordinasyon	15
6.15.1. Hava Trafik Kontrol Kulesi	15
6.15.2. Hava Tarafı Operasyon Birimi	15
6.15.3. Terminal Operasyon Birimi	15
6.15.4. Köprü Operasyon Yetkilisi	15
6.15.5. Yer Hizmeti Kuruluşları ve Havayolu Taşıyıcıları	16



İGA HAVALİMANI İŞLETMESİ A.Ş.

RAMP KONTROL PROSEDÜRÜ

6.15.6. Havacılık Gelirleri Müdürlüğü	16
6.15.7. BHS Nöbetçi Operasyon Şefliği	16
6.15.8. DHMİ Slot Koordinasyon Başmüdürlüğü	17
7. AKIŞ ŞEMASI	18
Ramp Kontrol Ofis Personel Listesi	Error! Bookmark not defined.
8. EKLER – KAYITLAR	19
9. KAYIT SAKLAMA SÜRELERİ	19



İGA HAVALİMANI İŞLETMESİ A.Ş.

RAMP KONTROL PROSEDÜRÜ

1. AMAÇ

Bu prosedürün amacı, İstanbul Havalimanı'na gelen hava araçlarını *uçuş amacına uygun* esaslar göz önünde bulundurularak, hava aracı park sahalarına planlanması, park sahası ve servis bilgilerinin hava aracının kalkışının gerçekleşmesine kadar geçen süre boyunca takibi, gerekli hallerde planlamada değişikliklerin yapılması ve hava aracının en son park sahası bilgisinin ilgili paydaşlara (ATC kule, havayolu şirketleri, yer hizmeti kuruluşları ve ilgili tüm paydaşlara) dağıtımının yapılmasına ilişkin usul ve esasların belirlenmesidir.

2. KAPSAM

İstanbul Havalimanı'nda gerçekleştirilen hava aracı park sahası planlama koordinasyon ve *uçak servis bilgilerini kapsar.*

3. SORUMLULUKLAR

Bu prosedürün yürütülmesinden, *hava araçlarına ait servis bilgilerinin kaydının tutulmasından, verilerin saklanması ve bilgilerin Gelirler Bölümü'ne ulaştırılmasından* Ramp Kontrol Birimi sorumludur.

İstanbul Havalimanı'nda faaliyet gösteren yer hizmeti kuruluşları, havayolu şirketleri gibi operasyonel tüm birimler bu prosedürde belirtilen uygulama usullerine uymakla yükümlüdür.

DHMI Hava Trafik Kontrol Kulesi'ne ilişkin esaslar "*anlaşma mektubunda*" yer almaktadır.

Ramp Kontrol Birimi tüm faaliyetlerinde; ISO 45001 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi'ne uygun hareket eder.

4. TANIMLAR VE KISALTMALAR

4.1.Tanımlar

Açık Park Sahası: *Uçaklara Köprü, GPU, PCA vb. hizmetlerin verilemediği terminal bölgesine uzak park sahalarıdır.*

Apron: Bir havaalanında hava araçlarının park ettikleri, yolcu, yük, posta, kargo yükleme ve boşaltmalarının, akaryakıt, ikram, su ikmallerinin ve bakımlarının yapıldığı sahalardır.

Apron Taksi Yolu: Taksi yollarının hava aracı park sahaları arkasında kalan ve hava aracı park sahasına giriş-çıkış ile apronu kat etmeyi sağlayan bölümü.

Bus Gate: Yolcuların, yolcu köprüleri dışında aprondaki herhangi bir açık park yerine park etmiş olan hava araçlarından terminale veya terminalden hava araçlarına otobüslerle transferi için kullanılan köprüsüz kapılardır.

De-icing Apronu: Özellikle kış koşullarında, hava aracının havada tutunabilmesi, aerodinamik yapısının bozulmaması için uçuş öncesi hava aracı kanat, gövde ve kumanda satırlarının buz ve kardan arındırılması, kalkış esnasında buzlanmasının önlenmesi için, suyun donma noktasını çok



İGA HAVALİMANI İŞLETMESİ A.Ş.

RAMP KONTROL PROSEDÜRÜ

daha aşağı derecelere indiren glikol bazlı kimyasallar ile yapılmakta olan işlemler için ayrılmış park sahalarına verilen isimdir.

De-Icing Apronlar: Kış şartlarında uçakların üzerindeki buzun temizlendiği veya buzlanmaya karşı önlem amaçlı solüsyon yıkandığı park sahalarıdır.

Follow-me Aracı: PAT sahalarında hizmet vermek için tahsis edilmiş ve hizmetin yapılabilmesi için belirlenmiş donanıma sahip araçlar.

Future: Kullanıma açılması planlanmış (aktif olmayan) park pozisyonlarıdır.

Greenwich Mean Time (GMT): Londra-Greenwich gözlem evinden geçtiği kabul edilen "0" meridyenine göre yapılan saat ayar sistemidir. Hava trafik ve muhabere hizmetleri ile havacılık enferyasyon teşkilatı tarafından çıkarılan yayınlarda kullanılmaktadır.

Günlük Uçuş Programı: Bir sonraki günde gerçekleşecek uçuşların, Ramp Kontrol Birimi'ne, yer hizmetleri veya havayolu şirketleri tarafından verilen, tarifeleri kapsayan tüm bilgileri içeren uçuş listeleridir.

Havayolu Kuruluşu: Hava araçları ile yolcu ve kargo taşıma hizmeti yapan kuruluş.

Hava aracı Park Sahası Rehber Çizgisi: Hava araçlarının park sahasında emniyetli bir şekilde parklama yapabilmesi için apron zemini üzerinde bulunan ve pilota takibi için kılavuzluk görevi gören çizgidir.

Intercom: Ramp Kontrol ile yolcu köprüleri arasında ve bakım onarım ekibi, itfaiye gibi ilgili diğer ünitelerle direk sesli iletişimi sağlayan cihaz.

Kargo Apronu: Yolcudan çok malzeme taşımak için tasarlanmış; kargo veya nakliye hava araçlarının parklandırıldığı sahalarıdır.

Kontrolsüz Alan ve Meydan: Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) tarafından yayımlanan Ek 14 ve bu eke ilişkin olarak yayımlanan dokümanlarda belirtilen standartların tam olarak sağlanamadığı, pilotların aletsiz ve görerek şartlarda (VFR) iniş-kalkış yapabildikleri, yalnızca gün doğumu - gün batımı saatleri arasında kullanılan havaalanını ifade eder.

Köprülü Park Sahası: Terminal bölgesinde bulunan yolcuların uçağa köprü aracılığıyla direk binip/inebildiği park sahalarıdır.

Mahalli (Yerel) Saat (LMT): Ülke sınırları içerisinde, ulusal amaçlar için kullanılan saat sistemidir. Yerel saatler Greenwich'e göre ileri veya geridir.

Motor Test Alanı: Yüksek takat motor testi yapacak olan uçaklar için özel olarak dizayn edilmiş park sahalarıdır.

NOTAM (Notice to Airmen): Havacılara bir meydanla ilgili yenilik, arıza ve tehditler hakkında bilgi vermek için meydan otoritesi tarafından yayınlanan mesaj.

Otomatik Parklama Sistemi (VDGS): Hava araçlarının burundan giriş yöntemi ile parklanmaları için pozisyon, istikamet ve mesafe bilgisi veren sistem ve donanımdır.

Tasnif Disi (Genel) / Unclassified



İGA HAVALİMANI İŞLETMESİ A.Ş.

RAMP KONTROL PROSEDÜRÜ

PAT Sahası: "Pist, Apron ve Taksiyolu ile havaalanının hava tarafında araç ve gereçlerin hareket ve park etmesi için düzenlenen diğer tüm sahalardır.

Push-back: Hava aracının çekici traktör (tow-car) tarafından park yerinden aprondaki taksi yolu çizgisine kadar geri itilmesi.

Park Sahası Durma Noktası: Hava araçlarının park sahasında durma noktalarını gösteren çizgilerdir.

Park Sahası Yönlendirme İşaretleri: Hava aracı park sahası yerinin belirlenmesi için kullanılan, apron taksi yolu merkez hattına yakın yerleştirilmiş işaretlerdir.

Park Yeri: Bir hava aracının park ettiği ya da park etmesinin planlandığı tanımlanmış saha.

Ramp: Ramp hizmeti apronda hava araçlarının park ettirilmesi, yolcu, bagaj ve kargonun yüklenmesi, boşaltılması ve apronda ihtiyaç duyduğu diğer hizmetlerin (de/anti-icing, temiz su ikmali, foseptik, yolcu merdiveni, air starter, APU, hava aracı temizliği vb.) tamamını kapsar.

Registration (Tescil-Kayıt): Uluslararası havacılık kurallarına göre her ülkenin tanıtım işaretleri ayrıdır. Hava araçlarının kuyruklarına ve kanat altlarına yazılması mecburidir. Türkiye Cumhuriyeti'nin milliyet işareti TC harfleridir. Türkiye Cumhuriyeti'ne kayıtlı her hava aracının kuyruk ve kanat altlarına TC harfleri ve bu harflerden sonra "-k" kısa bir çizgiyi müteakip yazılan üç harf, o hava aracının tescil işaretini oluşturur. Örnek: TC-JDM

Stand Allocation : AMS sistemi üzerinde çalışan, uçuşların slot durumuna göre park pozisyonu planlamalarının yapıldığı modül.

Tracking Grid: AMS sistemi üzerinde çalışan, uçuşlara ait tüm bilgilerin istenilen tarih aralıklarında ve günlük olarak takip edilebildiği uçuş bilgi modülü.

Tarifeli Dış Hat Seferi: Onaylanmış bir uçuş tarifesine bağlı olarak, dış hat yolcu, yük ve posta taşımak üzere yapılan seferlerdir.

Tarifeli İç Hat Seferi: Onaylanmış bir uçuş tarifesine bağlı olarak, iç hat yolcu, yük ve posta taşımak üzere yapılan seferlerdir.

Tarifersiz Hava aracı Seferi: Tarifeli dış hat ve iç hat seferleri kapsamı dışında kalan; önceden onaylanmış belli bir tarifeyle bağlı olmaksızın yapılan uçuşlardır.

Teknik İniş: Yolcu ve yük değişikliği yapılmaksızın ticari amaç dışında gerçekleşen inişlerdir.

Uçuş numarası: Yapılan uçuşların takip edilebilmesi için, her bir hava aracına uçuşu süresince tahsis edilir ve şirket koduyla rakamları ihtiva eder.

Yer Hizmeti Kuruluşu: SHY-22 Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği hükümlerine uygun olarak havaalanlarında yer hizmeti yapmak üzere çalışma ruhsatı alan özel hukuk tüzel kişiliği statüsündeki kuruluşlar.



İGA HAVALİMANI İŞLETMESİ A.Ş.

RAMP KONTROL PROSEDÜRÜ

Yolcu Köprüsü (Passenger Bridge): Hava aracı/Terminal, Terminal/Hava aracı arasında bağlantı sağlayarak, yolcuların dış etkenlere ve yer hizmeti personeli ile karışıklığa maruz kalmadan transferi için kullanılan hareketli teleskopik tüneldir.

4.2. Kısaltmalar

ATC: Hava Trafik Kontrol Ünitesi

MRO: Bakım veya onarım gerektiren hava araçları için planlanabilir durumdaki sahalardır.

PBB: Passenger Boarding Bridge / Yolcu İndirme-Bindirme Köprüsü

GPU: Ground Power Unit / Harici Güç Ünitesi

PCA: Pre-Conditioned Air / Klima

FLB: Fixed Line To Boarding/ Sabit Yolcu Köprüsü

A-SMGCS: Airport Surface Movement Guidance and Control System) / Yer Hareketleri Rehberlik ve Kontrol Sistemi

MARS (Multi Aircraft Ramp Service): Aynı anda birden fazla (2 adet) uçağa hizmet verilebilen park sahalardır.

Diğer kısaltmalar "İGA.QS.QA02.L01 Yönetim Sistemleri Kısaltmalar Listesi"nde bulunmaktadır.

5. REFERANSLAR LİSTESİ

İGA.OP.S.M01 HEK (Havaalanı El Kitabı)

İGA.OP.S.M02 TOM (Terminal İşletme El Kitabı)

İGA.OHS.M01 İSG Yönetim Sistemi El Kitabı

Tasnif Disi (Genel) / Unclassified

6. UYGULAMA

6.1 Genel Esaslar

İGA Havalimanı İşletmesi A.Ş. tarafından işletilen İstanbul Havalimanı'nda *mevcut park sahalarının dağılımı Tablo 1'de yer almaktadır.*

PİER		MARS F	MARS E	KOD F	KOD E	KOD D	KOD C	TOPLAM	TOPLAM C
Köprülü Park Sahaları	A Pieri	5	3		1			9	17
	B Pieri	6	4		6		1	17	27
	C Pieri						4	4	4
	D Pieri				12		5	17	17
	E Pieri						4	4	4
	F Pieri	4	6		6		1	17	27
	G Pieri		9					9	18
PBB Toplam		15	22	0	25	0	15	77	114
APRON		MARS F	MARS E	KOD F	KOD E	KOD D	KOD C	TOPLAM	TOPLAM C
Açık Park Sahaları	APRON 1		16				34	50	66
	APRON 2	3	7				15	25	35
	APRON 3	7					13	20	27
	APRON 4	1			8			9	10
	APRON 5				4		3	7	7
	H 1	3						3	6
	H 2	6						6	12
	H 3	6						6	12
	H 4	6						6	12
	H 5	1					1	2	3
	D PİER UCU				2			2	2
	KARGO		9		20			29	38
	MTA			2				2	2
	DKE		2		1			3	5
Açık Toplam		33	34	2	35	0	66	170	237
Genel toplam		48	56	2	60	0	81	247	351

Tablo 1

➤ **Ramp Kontrol Birimi:**

Havalimanını, tarifeli veya tarifesiz kullanacak her hava aracı için yapılacak planlamayı, yer hizmeti verecek şirket ve uçuşu gerçekleştiren havayolu şirketi ile iletişimi, Follow Me, PBB Hizmetleri ve ATC ile bu uçuşlara istinaden gerçekleşecek koordinasyonu, verilen hizmet bilgilerinin sistem içerisinde tutulmasını, saklanmasını ve devamlılığını, verilen uçak servislerinin (PBB-GPU ve PCA) Gelirler Bölümü'ne sağlıklı bir şekilde iletilmesini sağlayan birimdir.

Süreç, hazırlık, planlama ve operasyonel olarak üç ana başlıkla açıklanabilir.

Tasnif Disi (Genel) / Unclassified



İGA HAVALİMANI İŞLETMESİ A.Ş.

RAMP KONTROL PROSEDÜRÜ

- Hazırlık aşamasında, havayolu şirketlerine ait tarifeler *sezonluk olarak Uçuş Bilgi Birimi tarafından AMS sistemine yüklenir.*
- Planlama, tüm uçuşların *uçuş amacına uygun olarak* kullanılan donanım ve sistemler aracılığıyla atanması, operasyonu üstlenecek paydaşlarla paylaşılmasıdır.
- Operasyonel süreç, yapılan planlamanın en etkin biçimde sürdürülmesi ve güncellenen tarifenin işlenmesidir. Planlama *SLOT saatleri ve uçuş amacı baz alınarak gün içerisinde yapılır. Gerekli hallerde* güncellenerek devam eder. Tüm bu süreçler Ramp Kontrol *Birimi* tarafından takip edilmektedir.

AIP
TÜRKİYE

AERODROME
CHART
ICAO

41°16'31"N
028°45'07"E

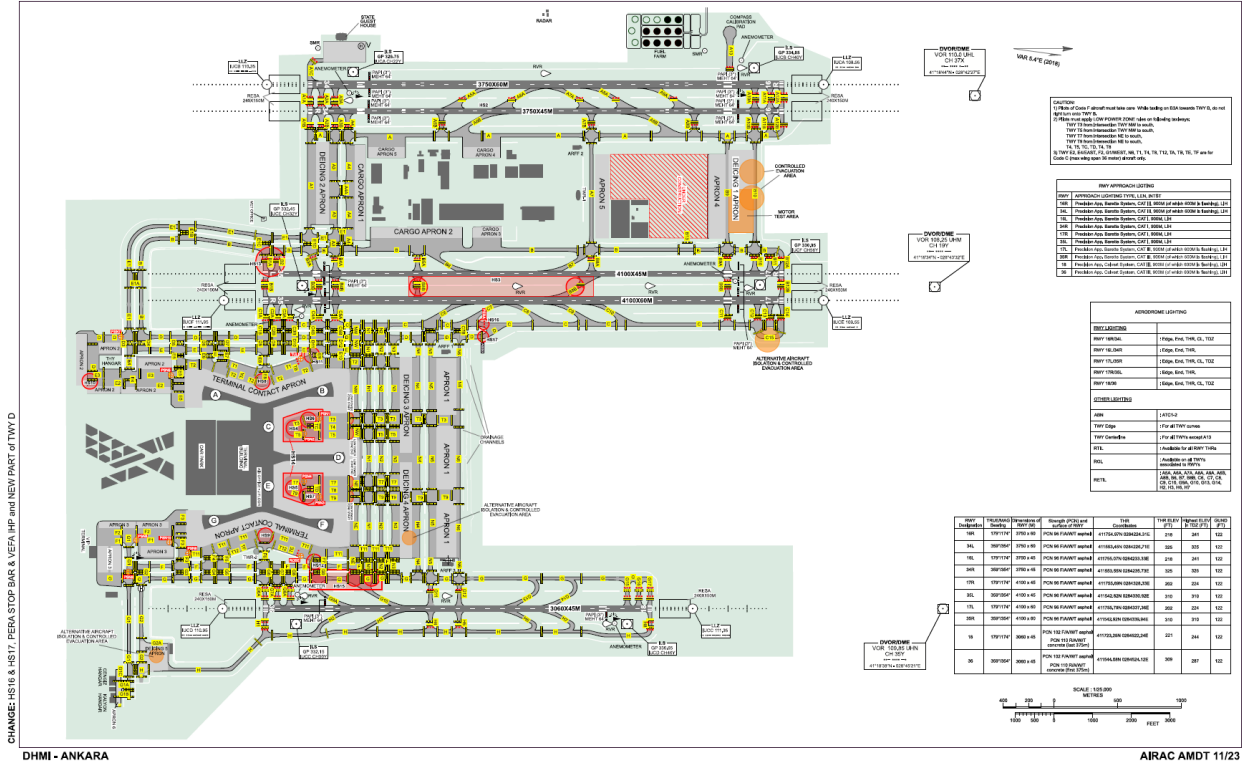
ELEV: 325 FT

TWR
DELIVERY : 131.100 - 131.025 - 119.025 - 122.700 - 118.075
: 121.700 - 129.175

GROUND : 126.300 - 121.800 - 122.600 - 124.425 - 121.550
121.625 - 121.725 - 121.750 - 121.825 - 121.925

AD 2 LTFM ADC
28 DEC 23

İSTANBUL/
İSTANBUL AIRPORT



İstanbul Havalimanı Meydan Chart

Tasnif Disi (Genel) / Unclassified



İGA HAVALİMANI İŞLETMESİ A.Ş.

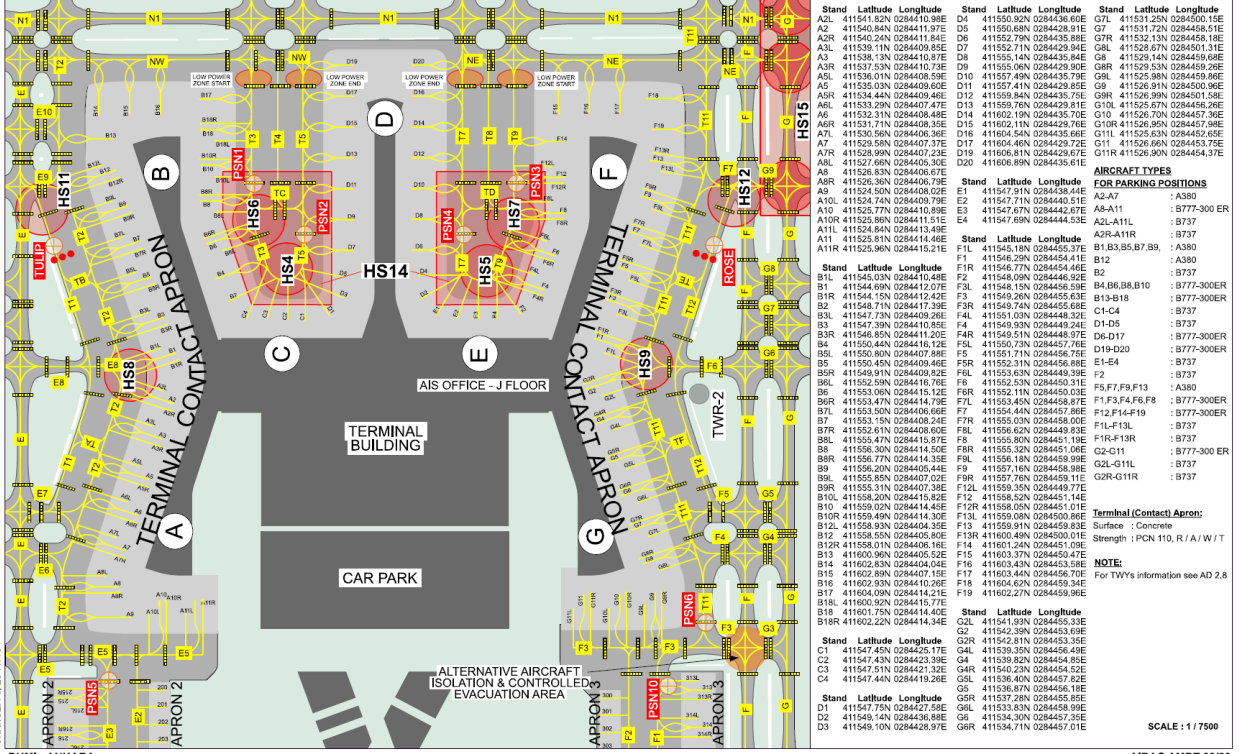
RAMP KONTROL PROSEDÜRÜ

AIP
TÜRKİYEAIRCRAFT PARKING/DOCKING
CHART - ICAO
TERMINAL (CONTACT) APRON41°16'31"N
028°45'07"E

ELEV: 88 M

TWR : 131.100 - 131.025 - 119.025 - 122.700 - 118.075
DELIVERY : 121.700 - 129.175GROUND : 126.300 - 121.800 - 122.600 - 124.425 - 121.550
121.625 - 121.725 - 121.750 - 121.825 - 121.925AD 2 LTFM PRKG - 1
23 MAR 23

İSTANBUL AIRPORT



İstanbul Havalimanı Terminal Apron Chart

6.2 Hava Aracı Park Sahası Planlama ve Park Yeri Tahsis Kuralları

a. İstanbul Havalimanı Ramp Kontrol Birimi tarafından hazırlanan ve sezonluk olarak gözden geçirilecek olan park yeri tahsis kuralları belirlenmiştir. Mevcut kurallar verim arttırmak maksadıyla gerek görülmesi halinde güncellenebilir. Bu kuralların güncellenmesi Ramp Kontrol Birimi'nin sorumluluğundadır.

b. İstanbul Havalimanı'nda park yeri ataması yapılırken uygulanacak birtakım esaslar mevcuttur;

- Köprülülük park sahalarının uygunluğu durumunda, uçağın yerde kalma süresine bakılmaksızın, planlama öncelikli olarak bu noktalara yapılacaktır. Uzun yatı uçakları köprülülük park sahalarına planlanabilir ve devamında TOW işlemine müsaade edilir. Köprülülük park sahalarında yer olması durumunda, açık park sahısından yolculu uçakların köprüye çekilmesi talep edilebilir.
- Mevcut sistem kullanılarak, planlama otomatik ya da manuel olarak yapılabilir.
- **Uygunluk veya "Zorunlu Kurallar":** Hava araçlarının gövde kategorileri temel alınarak uygun park pozisyonuna planlanması hayati öneme sahiptir. Güvenlikle ilgili ikincil arama gereksinimi olan istasyonlara (AMERİKA, KANADA, İNGİLTERE, İSRAİL), havayollarından

Tasnif Disi (Genel) / Unclassified

IGA.AOCC.RAMP01 Rev05

7 / 19

Rev. Tarihi: 08.04.2024

Bu doküman, İGA Havalimanı İşletmesi A.Ş. işleyişi ve yönetim sistemlerine ait özel bilgiler içermekte olup tüm hakları saklıdır. Dokümanın, İGA'n

gelebilecek talebe göre, uygulamayı kolaylaştıracak salonlar planlanabilir. Örneğin: Havayolu, yalnızca yolcu salonunda düzenleyici güvenlik imkanı sağlayan park yerlerine planlanabilir.

- **Havayolu Tercihleri:** Havayollarından gelecek her park yeri talebi incelenir. Aynı park yeri için birden fazla havayolunun tercih talebi durumunda, hiçbir havayoluna imtiyaz tanınmaz, planlama kaynakların en verimli şekilde kullanılması esasına uygun olarak yapılır, havayolu şirketlerinden gelen talepler bu doğrultuda değerlendirilerek dikkate alınır ve uygun görülmesi halinde planlama yapılır. Ramp Kontrol Birimi nihai kararı verir.
- Sağlıklı atama ve operasyon için ilgili paydaşlardan doğru uçuş saatlerinin paylaşılması beklenmektedir. Gecikmesi bildirilmeyen hava araçlarına ait planlama bekletilebilir.
- Bazı köprülülük park yerleri özel duruma sahip hava araçları için öncelikli olarak atanmak üzere ayrılmıştır. Bunlar sırası ile:
 - CLOSED GATE: Amerika, Kanada, İngiltere, İsrail gibi özel güvenlik önlemleri gerektiren uçuşlar için tahsis edilmiş Closed Gate'e sahip park yerleridir.
 - 3 KÖPRÜLÜ PARK PARK SAHASI: A380 gibi çift katlı uçaklara 3 köprü ile hizmet verilebilen park sahalarıdır. (A2,F7,F9,F13) F kategori hava araçlarının öncelikli planlanacağı alanlardır.

İstanbul Havalimanı'nda FAZ 1 aşamasında toplam 247 adet, köprülülük, açık ve diğer açık park sahası bulunmaktadır. Tamamı C kategori uçuş olarak planlandığında, ulaşılacak kapasite -351'dir. Park yerleri Tablo 1'de gösterilmiştir.

- c. Tablo 1 İstanbul Havalimanı'nda bulunan park yerlerinin hava aracı tiplerine göre uyumluluk tabloları, İGA.AOOC.RAMP01.F08 Köprülülük Park Sahası hava aracı Uygunluk Formu ve İGA.AOOC.RAMP01.F09 Açık Park Sahaları hava aracı Uygunluk Formu'nda gösterilmiştir.

6.3. Gate ve Bus Gate Atamaları

- a. İstanbul Havalimanı 17 İç Hat, 16 Dış Hat olmak üzere toplamda 33 adet BusGate bulunmaktadır.
- b. Ramp Kontrol Birimi tarafından AMS'de bulunan "Stand Allocation Module" içerisinde yapılan park planlaması, üç dakika içerisinde AMS üzerindeki "Tracking Grid Module"e park yeri bilgisi olarak yansır. Köprülülük park yerlerine gelecek hava araçlarının, kapı numaraları ve köprülülük dışında açıkta park edecek hava aracı yolcularının hava aracına biniş işlemlerinin yapılacağı Bus Gate numaraları, Ramp Kontrol Birimi tarafından AMS'e girilir.
- c. Gün içinde yeni uçuşların ilave olması halinde, Uçuş Bilgi Birimi aranarak ilave olan uçuşun AMS'e girilmesi istenir. İlave olan uçuş park planlamasına dahil edilir. Gelecek hava araçlarına

ait kapı bilgileri Ramp Kontrol Birimi tarafından ileriye dönük olarak, 3 saatlik dilimler halinde sürekli takip edilir ve AMS'teki park yeri değişikliklerine uygun olarak ilgili güncellemeler yapılır.

- d.** AMS'e girilmiş tüm park pozisyonu ve Bus Gate bilgileri, FIDS monitörlerinden izlenmektedir. Bunun yanında havayolu şirketleri ve bu şirketlere hizmet veren yer hizmeti kuruluşları, kendilerine tahsis edilen AMS sistemi ya da var olan entegrasyondan, hava araçlarının park yeri numaralarını anında görebilirler. Açık park yerlerine planlanan hava araçları için tahsis edilen Bus Gate numaralarını da AMS monitörlerinden ve telefonlarla Ramp Kontrol Birimi'ni arayarak öğrenebilirler. Olası park yeri değişikliğinin takibi sistemler vasıtasıyla tüm paydaşlara sağlanmamıştır ve beklenmektedir. Yeni kurulacak veya geliştirme yapmak isteyen paydaşlardan var ise bu eksikliğin talep edilmesi gerekmektedir.

6.4. Açık Park Yeri Atama Usulleri

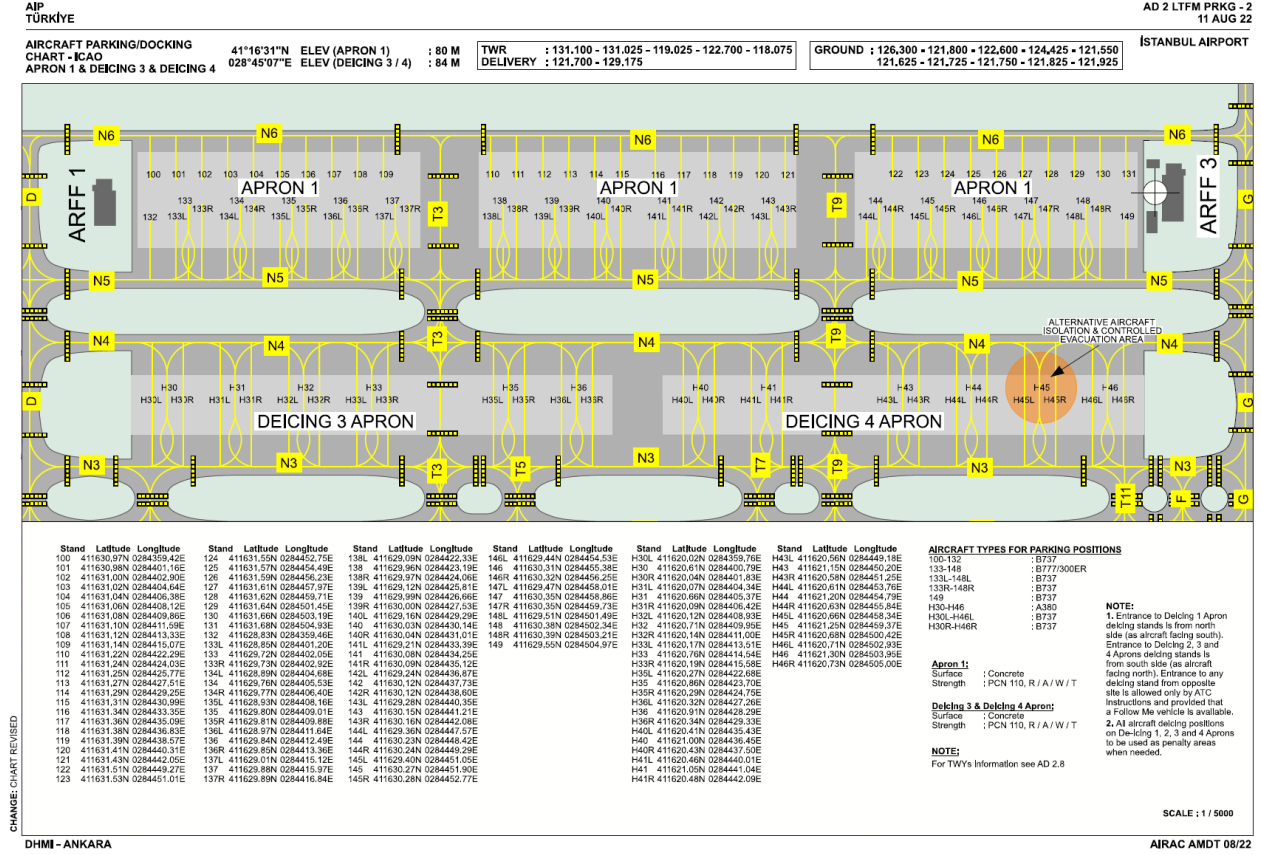
- a.** İstanbul Havalimanı'nda Faz 1 aşamasında toplam 170 adet açık park sahası bulunmaktadır. Park yeri detayları Tablo 1'de verilmiştir.
- b.** Terminale yakın konumda olması sebebiyle ilk olarak güney apronda bulunan açık park pozisyonlarına (APRON 2-APRON 3) atamalar yapılır. Daha sonra ihtiyaç olması halinde kuzey apronda (APRON 1) bulunan açık park yerlerine atamalar yapılır.
- c.** Park yerlerinin planlanması ve tahsis edilmesi sırasında aşağıdaki genel kurallar uygulanmalıdır. Aşağıdaki yazılı kurallar çerçevesinde ilk olarak *Close Gate* atamaları yapılır. Daha sonra tüm park yeri kapasitesi göz önüne alınarak kurallar çerçevesinde eş zamanlı olarak atamalar gerçekleştirilir.
1. ICAO kodu D, E, F olan geniş gövdeli hava araçlarına öncelik vermek koşulu ile konaklama süresi en kısa ve yolcu sayısı en fazla olan hava araçlarından başlanarak köprülü park yerlerine atamalar yapılır.
 2. Köprülü park sahalarının uygun olmaması durumunda operasyonel gereklilikler göz önünde bulundurularak açık park sahaları planlama için tercih edilebilir.
 3. Aynı park yerine atanacak hava araçlarının, park yerinden ayrılacak hava aracının pushback saati ile park yerine gelecek hava aracının iniş saati arasında 15 (bu süre operasyon koşullarına göre değişebilir) dakikalık tampon süre bırakılacaktır.
 4. Bus Gate atamalarında geniş gövdeli (D,E,F) hava araçlarının işlemleri için 45 dakika süre bırakılacaktır. Bu süre dar gövdeli (A,B,C) hava araçları için 30 dakikadır. Operasyonel koşullara göre bu süreler değişkenlik göstermektedir.



İGA HAVALİMANI İŞLETMESİ A.Ş.

RAMP KONTROL PROSEDÜRÜ

5. Açık park sahasına park edecek iç hat seferleri öncelikli olarak APRON 3'e dış hat seferleri ise APRON 2'ye planlanacaktır. Bu kuralın uygulanması sırasında tüm havayolları aynı önceliklere sahip olacak olup, operasyonel ihtiyaca göre değişir.





İGA HAVALİMANI İŞLETMESİ A.Ş.

RAMP KONTROL PROSEDÜRÜ

AIP
TÜRKİYE

AIRCRAFT PARKING/DOCKING
CHART - ICAO

APRON 2, APRON 3, DEİCİNG 5 APRON, APRON 6

41°16'31"N
028°45'07"E

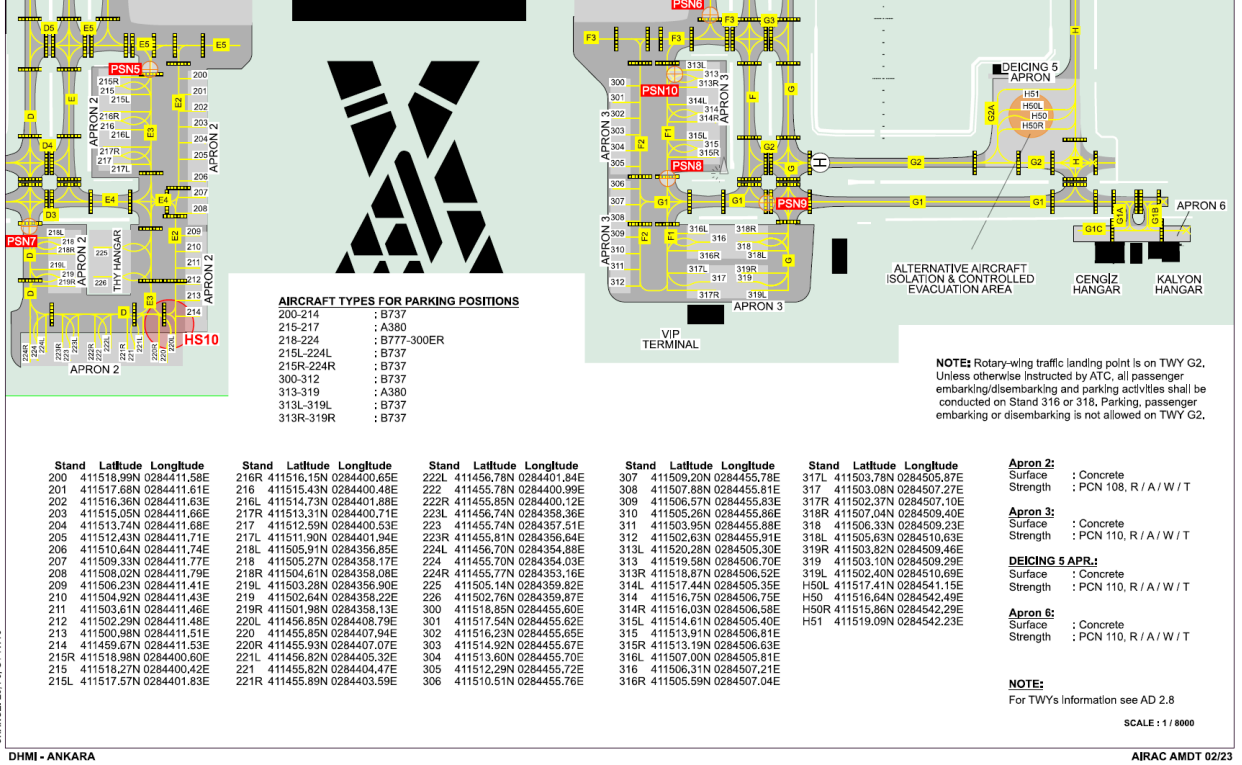
ELEV (APRON 2) : 87 M
ELEV (APRON 3) : 87 M
DEİCİNG 5 APR. : 87 M
ELEV (APRON 6) : 83 M

TWR : 131,100 - 131,025 - 119,025 - 122,700 - 118,075
DELIVERY : 121,700 - 129,175

GROUND : 126,300 - 121,800 - 122,600 - 124,425 - 121,550
121,625 - 121,725 - 121,750 - 121,825 - 121,925

AD 2 LTFM PRKG - 3
23 MAR 23

ISTANBUL AIRPORT



APRON 2, APRON 3, DEİCİNG 5 Chart

Tasnif Disi (Genel) / Unclassified

IGA.AOCC.RAMP01 Rev05

11 / 19

Rev. Tarihi: 08.04.2024

Bu doküman, İGA Havalimanı İşletmesi A.Ş. işleyişi ve yönetim sistemlerine ait özel bilgiler içermekte olup tüm hakları saklıdır. Dokümanın, İGA'nın izni olmadan kullanılması, kopyalanması ve üçüncü şahıslara dağıtılması yasaktır. (Basılı kopyalar sadece referans amaçlı olup, güncel olarak tutulmamaktadır.)

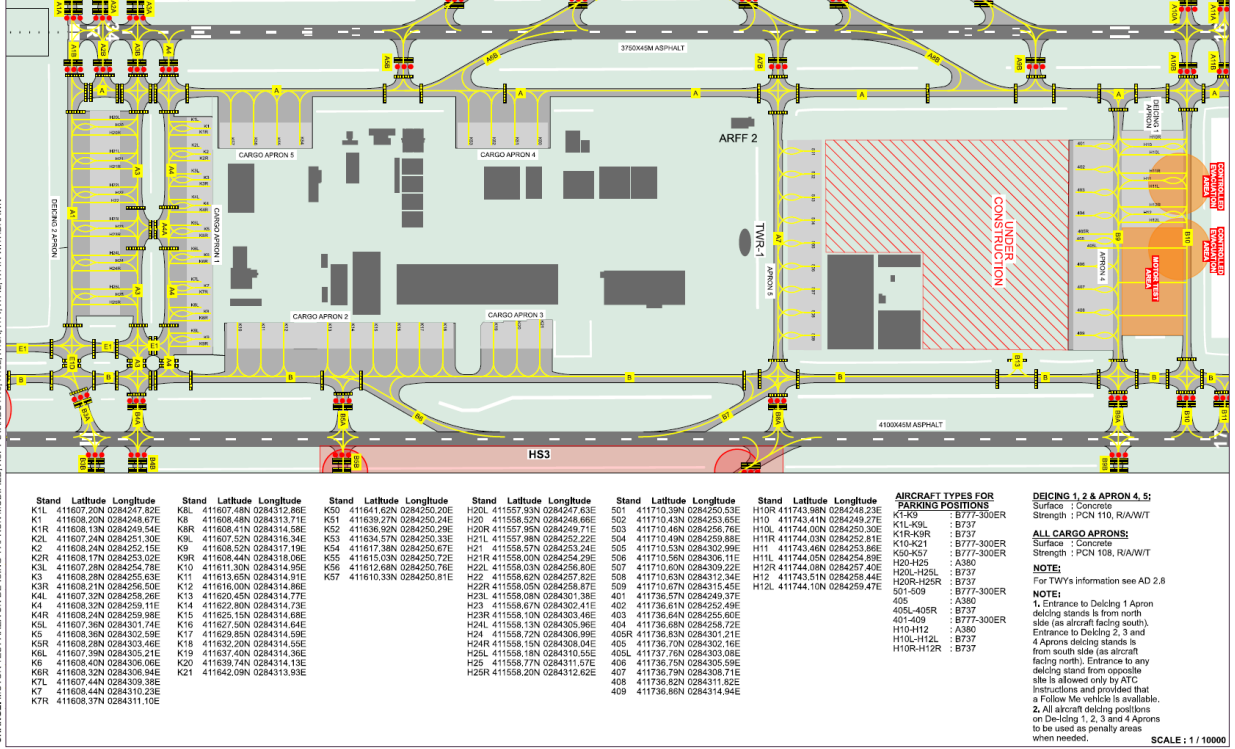


İGA HAVALİMANI İŞLETMESİ A.Ş.

RAMP KONTROL PROSEDÜRÜ

AIP
TÜRKİYEAIRCRAFT PARKING/DOCKING
CHART - İCAO, DEİCING 1, 2 &
CARGO APRONS & APRON 4, 541°16'31"N
028°45'07"EELEV (CARGO 1) : 82 M
ELEV (CARGO 2) : 83 M
ELEV (CARGO 3) : 81 M
ELEV (CARGO 4) : 87 M
ELEV (CARGO 5) : 83 MELEV (DEİCING 1) : 65 M
ELEV (DEİCING 2) : 94 M
ELEV (APRON 4) : 86 M
ELEV (APRON 5) : 75 MTWR : 131.100 - 131.025 - 119.025 - 122.700 - 118.075
DELIVERY : 121.700 - 129.175GROUND : 126.300 - 121.800 - 122.600 - 124.425 - 121.550
121.625 - 121.725 - 121.750 - 121.825 - 121.925AD 2 LTFM PRKG - 4
05 OCT 23

İSTANBUL AIRPORT



DHMI - ANKARA

KARGO APRON, APRON 4, APRON 5 Chart

6.5. Olumsuz Hava Şartlarında Bus Gate ve Park Yeri Atama

Olumsuz hava şartlarında park sahalarına özellikle dikkat edilecek ve aşağıda belirtilen maddeler dikkate alınarak planlanacaktır.

- Kış operasyonunda kullanılacak park sahaları ve De/Anti-Icing sahaları, MADKOM'un alacağı trafik azaltma kararı doğrultusunda belirlenir.
- Park yerini kısıtlayacak* olumsuz hava koşullarında, (yoğun kar yağışı, vb.) AMS'i kullanacak personel otomatik park yeri ataması yapmayabilir. Uçuşlara ait saatlerin kesinliği beklenir, planlama tek tek ve geliş ya da gidiş esnasında yapılır.
- Alınan karar doğrultusunda, temizlenen hava aracı park bölgelerine planlama yapılır.
- Olumsuz hava koşullarından dolayı oluşan yer trafiği yoğunluğu, beraberinde park sahası sıkıntısını getirecektir. Havalimanında tüm park yerlerinin dolu olması ve park yerinden çıkış yapacak hava araçlarının yapacağı gecikmeler göz önünde bulundurularak, park yeri sıkıntısı oluşması halinde alternatif planlar oluşturulabilir.

Olumsuz hava koşullarında, (yoğun kar yağışı, vb.) AMS'i kullanacak personel otomatik gate ataması yapmaz. Yer hizmetleri görevlileriyle sürekli iletişimde kalınarak, hangi hava aracı önce

Tasnif Disi (Genel) / Unclassified

IGA.AOCC.RAMP01 Rev05

12 / 19

Rev. Tarihi: 08.04.2024

Bu doküman, İGA Havalimanı İşletmesi A.Ş. işleyişi ve yönetim sistemlerine ait özel bilgiler içermekte olup tüm hakları saklıdır. Dokümanın, İGA'nın izni olmadan kullanılması, kopyalanması ve üçüncü şahıslara dağıtılması yasaktır. (Basılı kopyalar sadece referans amaçlı olup, güncel olarak tutulmamaktadır.)

kalkış alacaksa o hava aracının gate bilgisi yolcu boardlarına yansıtılarak atanır. Mevcutta kalkış saati kesinleşmeyen ve süresiz gecikmesi olan hava araçlarının, AMS sisteminden "GATE" bilgisi kaldırılır. Bu hava araçlarına atama ve planlama yapılmaz. İptal edilen fakat iptali geri çekilen uçuşların olabileceği durumlar göz önünde bulundurulmalı ve planlama ona göre yapılmalıdır.

6.6. Kontrolsüz Meydanlardan İstanbul Havalimanı'na Gelen Hava Araçları İşlemleri

- a.** ATC Kule tarafından, kontrolsüz alan ve meydanlardan kalkan hava araçlarının İstanbul Havalimanı PAT sahasına inmesi konusunda ilk bilgilendirme *APOC & Terminal Operasyonları Direktörlüğü'ne bağlı APOC Nöbetçi Müdürlüğü'ne yapılır.* Uçuş Bilgi ve Kontuar Tahsis Birimi tarafından AMS'e hava aracına ait bilgilerin girişi yapılır. *Ramp Kontrol Birimi hava aracına uygun park pozisyonunu planlar.* Hava aracının inişi, park etmesi ve güvenlik kontrollerinin tamamlanma süreci boyunca, CCTV, VDGS ve diğer kamera sistemleri (hangisi en uygun ise) mutlaka ilgili park pozisyonunun izlenmesine uygun açıda ayarlı vaziyette tutulmalıdır.
- b.** Kontrolsüz alan ve meydanlardan gelen hava araçlarının İstanbul Havalimanına inmesi halinde güneydoğu apronundaki 316, 316L, 316R ve 318, 318L, 318R park pozisyonlarından uygun olan birine bahis hava aracının parklandırılması için gerekli park yeri atama işlemlerini gerçekleştirir. Olağandışı sebeplerle belirlenen park yerlerinden herhangi birine parklandırmanın mümkün olmadığı durumlarda, uygun park pozisyonu ataması *Ramp Kontrol Birimi* personeli tarafından sağlanır.
- c.** Kontrolsüz alan ve meydanlardan kalkış yapmış ve İstanbul Havalimanı'na iniş yapacak *ek güvenlik önlemleri alınması gerektiren* hava aracı ile ilgili tüm bilgileri; Emniyet Şube Müdürlüğü, İstanbul Havalimanı Yolcu Salonu Gümrük Müdürlüğü, DHMİ Hava Trafik Kontrol Kulesi başta olmak üzere Hava Tarafı Operasyon Nöbetçi Müdürü, Genel Havacılık Terminali Yöneticileri ve Terminal Operasyon Nöbetçi Müdürü'ne bilgilendirme *APOC Nöbetçi Müdürü* tarafından yapılır. Belirlenen park yerine hava aracının gelmesi ile başlayacak olan hava aracı, mürettebat ve varsa yolcu güvenlik arama işlemlerine müteakip Genel Havacılık Terminali'nde oluşturulacak güvenlik kontrol noktasından geçişe kadar tüm süreç yine *APOC Nöbetçi Müdürü* tarafından aksaklık yaşanmaması adına takip edilir.
- d.** Tüm gerekli güvenlik kontrollerinin tamamlanması şartı ile hava aracının, talep edilen başka bir park pozisyonuna planlaması Ramp Kontrol personeli tarafından gerçekleştirilir.

6.7. Olağanüstü Şartlarda Planlanacak Park Yerleri ve Tahsis Kuralları

Dünya genelinde ve/veya ülke özelinde meydana gelebilecek herhangi bir doğal afet vb. durumda oluşabilecek acil ihtiyaçlar çerçevesinde operasyon emniyetinin ve verimliliğinin maksimum seviyede sürdürülebilir olabilmesi için *APOC & Terminal Operasyonları Direktörlüğü* tarafından alınan kararlar doğrultusunda park sahalarının planlaması yapılacaktır.

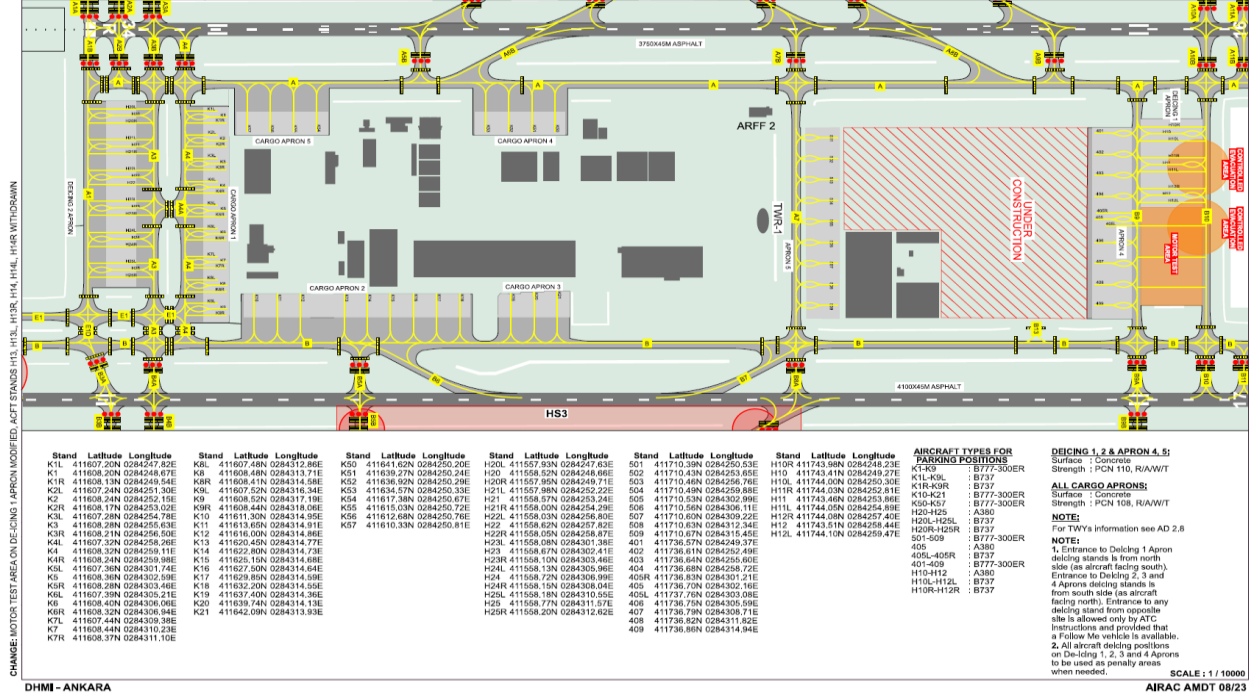


İGA HAVALİMANI İŞLETMESİ A.Ş.

RAMP KONTROL PROSEDÜRÜ

AIP
TÜRKİYEAIRCRAFT PARKING/DOCKING
CHART - İCAO, DEİCING 1, 2 &
CARGO APRONS & APRON 4, 541°16'31"N
028°45'07"EELEV (CARGO 1) : 92 M
ELEV (CARGO 2) : 83 M
ELEV (CARGO 3) : 81 M
ELEV (CARGO 4) : 87 M
ELEV (CARGO 5) : 93 MELEV (DEİCING 1) : 65 M
ELEV (DEİCING 2) : 64 M
ELEV (APRON 4) : 66 M
ELEV (APRON 5) : 75 MTWR : 131.100 - 131.025 - 119.025 - 122.700 - 118.075
DELIVERY : 121.700 - 129.175GROUND : 126.300 - 121.800 - 122.600 - 124.425 - 121.550
121.625 - 121.725 - 121.750 - 121.825 - 121.925AD 2 LTFM PRKG - 4
05 OCT 23

İSTANBUL AIRPORT

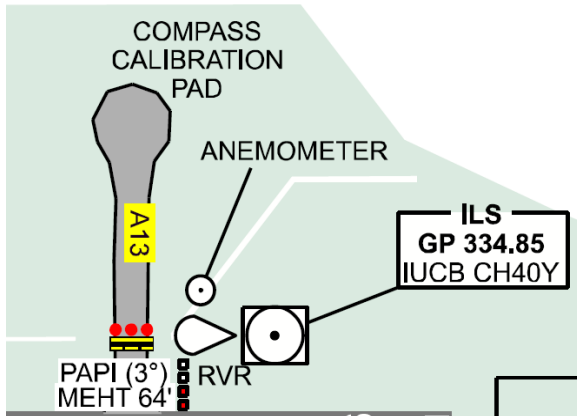


DEİCING 2 APRON, CARGO APRON, APRON 4, APRON 5 Chart

6.8. Dar Gövde Hava Araçları De-Icing Apronlarında Uzun Süreli Parklandırma Usulleri

Dar gövdeli hava araçları De-Icing apronlarında uzun süreli parklandırma esasları IGA.ASOP.OPR02 Uzun Dönemli Park Edilen Hava Araçları Prosedürü'ne uygun olarak gerçekleştirilir.

6.9. Pusula Kalibrasyon Sahasını (CCPAD) Kullanımına İlişkin Düzenlemeler



Pusula kalibrasyon sahasını kullanmak isteyen uçaklar için APOC/Ramp Kontrol Biriminden mail yoluyla 48 saat önceden izin alınır. Hava Tarafı Operasyon Birimi ve ATC kule ile koordineli olarak ilgili uçak Follow-Me eşliğinde bulunduğu pozisyondan Pusula Kalibrasyon Sahasına çekilir. Kalibrasyon işlemi Follow-Me gözetiminde tamamlanır ve uçağın tekrar aynı park pozisyonuna çekilmesi ile süreç tamamlanmış olur. Pusula kalibrasyon alanı gün batımı ve gün doğumu arasında (karanlık saatler) ve düşük görüş operasyonları esnasında kullanılmaz.

Tasnif Disi (Genel) / Unclassified



İGA HAVALİMANI İŞLETMESİ A.Ş.

RAMP KONTROL PROSEDÜRÜ

6.10. Hava Aracının Park Pozisyonlarında Yıkınmasına İlişkin Düzenlemeler

Havalimanımızda detaylı yıkama talep eden uçaklar için öncelikli olarak 218 ve 219 park sahaları planlanacaktır. Bunun dışında uçak açık park pozisyonlarından birinde ise IGA.OPS.M01 Havaalanı El Kitabının **4.10.8** maddesi uyarınca gerekli şartların sağlanması halinde uçağa bulunduğu açık park pozisyonunda yıkama hizmeti verilebilir.

6.11. Kontrollü Tahliye Alanları

İstanbul Havalimanına İntikal etmekte olan hava araçlarında bomba ihbarı vb. Bir durum söz konusu ise Hava Tarafı Operasyon Direktörlüğü ile koordineli olarak ilgili uçağın planlanacağı öncelikli bölgeler *H11, H12, H45, C15* Taksi yolu, *H50, H51* olmak üzere gerekli hallerde farklı noktalar planlanabilir.

6.12. Manuel Formlar

Sistemlerin gayri faal olması, bilgi kayıtlarının manuel form tutulmasını gerektirmektedir. Bu bilgiler alınan hizmet kayıtlarını içerir (PBB, 400HZ, PCA) ve ilgili şirketlere fatura edilir. Formlarda tutulan ve sistem içerisinde bulunan bilgiler arasında farklılık olamaz. Köprülü pozisyonlarda konaklayan hava araçlarına ait servis kullanımları Çelebi Köprü Hizmetleri tarafından kayıt altına alınır.

- a. IGA.AOCC.RAMP01.F03 Açık Park Sahası Kullanım Formu:** Açık park pozisyonlarında bulunan hava araçlarına ait bilgileri kayıt altında tutmak için doldurulan formdur. Stand numarası, havayolu şirket adı, uçuşa ait geliş ve gidiş numarası, hava aracı tescil ve tipi, stand on block-off block saat bilgilerini içerir. A-SMGCS'den otomatik yansır. Akışı gerçekleşmeyen bilgiler manuel olarak AMS'e girilir.
- b. IGA.AOCC.RAMP01.F04 Ramp Kontrol Uçuş Trafiği Takip Formu:** Sistemlerin gayri faal olduğu durumlarda, inişi ve kalkışı gerçekleşen uçuşlara ait kayıtların tutulması için kullanılır.
- c. IGA.AOCC.RAMP01.F05 Ramp Kontrol Vardiya Formu:** Ekiplerin, vardiyaları boyunca bölümü ilgilendiren hususları kayıt altına aldıkları formdur.
- d. IGA.AOCC.RAMP01.F06 Manuel Stand Atama Formu:** Sistemlerin gayri faal olduğu durumlarda, atama kuralları göz önünde bulundurularak uçuşların; "Manuel Stand Atama Dokümanına" geliş ve gidiş saatlerine bakılarak tek tek elle işlenmesine olanak veren kağıt veya excel formatlı formdur.
- e. IGA.AOCC.RAMP01.F07 Manuel Bus Gate Planlama Formu:** Sistemlerin gayri faal olduğu durumlarda, manuel stand atama dokümanına işlenen, açık park pozisyonuna atanmış uçuşlar için, yolcuların hava aracına taşınması esnasında gerekli olan Bus Gate planlamalarının yapılmasına olanak sağlayan formudur.

Tasnif Disi (Genel) / Unclassified

6.13. Köprü Hizmetleri

- a.** Ramp Kontrol Birimi Uzmanları, tüm uçuşları A-SMGCS (Advanced Surface Movement and Guidance Control System) üzerinden takip ederek gerçek zamanlı olarak AMS sisteminden, hava araçlarına ait iniş ve kalkış bilgilerini gerçekleştirir. Aynı zamanda, gelen uçuşların park yeri bilgisini AMS'ten kontrol ederek, gerekli hallerde güncelleme yapar.
- b.** *İstanbul Havalimanı'na gelen hava araçlarının kuyruk numaraları iniş öncesinde kontrol edilerek ilgili kuyruk numarasının hava aracına ait olup olmadığı teyit edilir. Bu sayede her hava aracının uygun park pozisyonuna emniyetli bir şekilde planlanması sağlanır.*
- c.** *Mevcut bir uçuşa ait bilgilerin güncellenmesi veya ilk kez gerçekleşen bir uçuşa ait bilgilerin oluşturulması ve AODB sistemine eklenmesi Uçuş Bilgi Birimi ile koordineli olarak gerçekleştirilir.*
- d.** *Yolcuları ilgilendiren uçuş bilgileri FIDS (Uçuş Bilgi Monitörleri) aracılığı ile yolculara gösterilir.*
- e.** *KöprülÜ Park Sahalarında verilmekte olan PBB, GPU ve PCA hizmeti de takip edilerek kayıt altına alınmaktadır.*
- f.** Bakım onarım veya başka sebepler ile FLB kapatılması talep edilmesi durumunda 48 saat öncesinde ilgili birimler tarafından (Mekanik, Elektrik, Elektronik, Aydınlatma, LET Sistemleri, IT) Ramp Kontrol Birimi'ne e-posta yoluyla bildirilmesi gerekmektedir. Bilgilendirme, APOC Nöbetçi Müdürlüğü'nden alınan izinler sonrasında olmalıdır.
- g.** FLB'lerin kapatılması, uçuş trafiğinin minimum seviyede olduğu 01:00- 05:00 saat aralığında uygundur. Operasyonel yoğunluk temel alınarak, Ramp Kontrol Birimi tarafından uygun saat aralığı tahsis edilir.
- h.** Aynı saat dilimi içerisinde en fazla 2 FLB kapatılma talebi gerçekleştirilebilecektir. Trafik durumuna göre esneklik gösterilebilir.

6.14. Veri Akışında Olabilecek Aksamalar

AMS, AMS/A-SMGCS, AMS/FIDS, AMS/VDGS, AMS/PBB sistem ağında, bilgi akışında olabilecek aksamalar;

- AMS'e girilen bilgilerin FIDS'e yansımaması halinde, FIDS'e manuel müdahale edilerek ekranlarda görülmesi *Uçuş Bilgi Birimi tarafından sağlanır.*
- AMS'ten VDGS'e hava aracı tip akışının kesilmesi durumunda, ilgili Çelebi Köprü Operatörü VDGS istasyonundan manuel müdahale ile hava aracı tip bilgisini güncellemelidir.

- AMS/PBB arasındaki veri akışı kesilmesi durumunda AMS üzerinden manuel müdahale ile servis kullanım bilgileri Ramp Kontrol Birimi tarafından güncellenir.
- AMS/A-SMGCS arasındaki veri akışının kesilmesi durumunda iniş, kalkış, on-block, off-block gibi bilgiler AMS üzerinden manuel olarak Ramp Kontrol Birimi tarafından güncellenir.

6.15. İşbirliği ve Koordinasyon

Ramp Kontrol Birimi, aşağıdaki üniteler ile işbirliği ve koordinasyon içinde bulunarak görevini yürütür.

6.15.1. Hava Trafik Kontrol Kulesi

ATC ile ayrıntılı bilgi akışı, karşılıklı olarak yapılmış anlaşma mektubunda belirtilmiştir.

6.15.2. Hava Tarafı Operasyon Birimi

- Ramp Kontrol Birimi'nden Hava Tarafı Operasyon Birimi'ne Bilgi Akışı:** İniş gerçekleşen hava araçlarından Hava Tarafı Operasyon Birimi tarafından kayıt yapılacak ve Follow-me hizmeti verilecek hava araçlarının, Hava Trafik Kuleden alınan iniş sırasına göre bildirilmesi ile ilgili bilgi akışı telsiz ile sağlanır.
- Hava Tarafı Operasyon Birimi'nden Ramp Kontrol Birimi'ne Bilgi Akışı:** Ramp Kontrol Birimi görsel olarak ulaşamadığı hava aracı park sahalarından ihtiyaç duyulursa park yeri müsaitlik bilgisi verilir, gerekli hallerde Follow-me den yardım istenerek telsiz ile bilgi akışı sağlanır. Herhangi bir park sahasında meydana gelen kaza kırım ya da park sahasının herhangi bir problem nedeniyle kullanılmayacak olması bilgisi *APOC* Nöbetçi Müdürü ve Ramp Kontrol Birimi'ne o anda bildirilmelidir. İletişim telsiz aracılığıyla sağlanır.

6.15.3. Terminal Operasyon Birimi

- Ramp Kontrol Birimi'nden Uçuş Bilgi (FIDS) Birimi'ne Bilgi Akışı:** Hava aracı köprüden çıktıktan sonra ortaya çıkan ve kalkışındaki gecikmeler, gün içinde köprüye gelmesi planlanan, AMS' te kayıtlı olmayan ilave uçuşlar bildirilir, bilgi akışı telefon ile sağlanır.
- Ramp Kontrol Birimi'nden Terminal Operasyon Birimi'ne Bilgi Akışı:** Terminal Operasyon Birimi'nin özel olarak talep ettiği uçuşlara ait park yeri bilgisi operasyonu aksatmayacak uygun bir zaman dilimi içerisinde telefon aracılığı ile bildirilir.
- Terminal Operasyon Birimi'nden Ramp Kontrol Birimi'ne Bilgi Akışı:** Terminalde planlamayı etkileyecek her türlü bakım, onarım, arıza vb. bildirilir, bilgi akışı telefon aracılığı ile acil olarak sağlanır.

6.15.4. Köprü Operasyon Yetkilisi

- **Ramp Kontrol Birimi'nden Köprü Operasyon Birimi'ne Bilgi Akışı:** Olabilecek değişiklikler, ilave ve iptaller otomatik olarak AMS'e yansımaktadır.

➤ **Köprü Operasyon Birimi'nden Ramp Kontrol Birimi'ne Bilgi Akışı:**

- Köprülerde ortaya çıkabilecek arızalar ve köprü kullanımını engelleyecek olaylar,
- Köprüdeki hava aracının çıkışında gecikmelere sebep olabilecek aksaklıklar, telsiz kanalından geciktirilmeden Ramp Kontrol Birimi' ne bildirilir.
- KöprülÜ park sahalarında planlamayı etkileyecek bakım, onarım, arıza vb. bilgilerin zaman geçirilmeden bildirilmesi.
- Köprüdeki hava aracına ait servis kullanımlarının talep edilmesi halinde Ramp Kontrol Birimi'ne bildirilmesi.
- Bilgi akışı doğrudan telsizle veya gerekli hallerde telefon ile sağlanır.

6.15.5. Yer Hizmeti Kuruluşları ve Havayolu Taşıyıcıları

➤ **Yer Hizmeti Kuruluşları ve Havayolu Taşıyıcılarından Ramp Kontrol Birimi'ne Bilgi Akışı:**

- Hava aracı planlamasına esas teşkil edecek uçuş programlarının zamanında gönderilmesi,
- Uçuş programında yer alan bilgilerde hava aracı tipi, serisi, hava aracının gidiş ve geliş saati değişiklikleri ile planlamayı etkileyecek diğer bilgilerin zamanında verilmesi,
- Bilgi akışı veri tabanı sisteminden otomatik olarak ya da gerekli hallerde telefon ile sağlanır.
- Bu bilgilerin eksik olması veya girilmemesi neticesinde, hava aracının planlanmasında yaşanacak tüm aksaklıklar, yer hizmeti kuruluşları ve havayolu taşıyıcılarını bağlamaktadır.

➤ **Ramp Kontrol Birimi'nden Yer Hizmeti Kuruluşları ve Havayolu Taşıyıcılarına Bilgi Akışı:**

- Operasyon esnasında gerekli hallerde, köprülerimizdeki interkom cihazından yapılan çağrılarla gelen talepler, köprü operatörlerine iletilir.
- Bus Gate tahsis değişiklikleri, şirket ve kuruluşlara AMS üzerinden otomatik, aksaklık olması durumunda telefon aracılığıyla iletilir.
- Günlük olarak hazırlanan hava aracı planlamalarının ilgileri dahilinde yer hizmeti kuruluşlarına bildirilmesi sistem aracılığıyla sağlanır,
- Planlanan hava aracı park sahası bilgilerinde gerçekleşen güncellemeler sistem aracılığıyla paylaşılır.
- Bilgi akışı veri tabanı sistemi üzerinden otomatik olarak ya da ihtiyaç halinde telefon ile sağlanır.

6.15.6. Havacılık Gelirleri Müdürlüğü

- İstanbul Havalimanında konaklayan bütün Hava Araçlarına ait konaklama ve servis kullanım (PBB, PCA, GPU) bilgileri AMS sisteminde saklanmaktadır. Bu bilgilerde herhangi bir eksiklik olmaması ve gelir kaybı oluşmaması için Havacılık Gelirleri Müdürlüğü ile koordineli olarak iki taraflı kontroller sağlanarak gerekli güncellemeler yapılır.
- İletişim mail yoluyla ve/veya gerekli hallerde telefon ile sağlanır.

6.15.7. BHS Nöbetçi Operasyon Şefliği

- İstanbul Havalimanına gelen her hava aracına ait bagaj operasyonunun sağlıklı şekilde yürütülebilmesi için uçuşlara ait park pozisyonuna yanaşma saati bilgisinin sisteme zamanında ve doğru yansıtılması gerekmektedir. İlgili saatte meydana gelebilecek hatalar bagaj

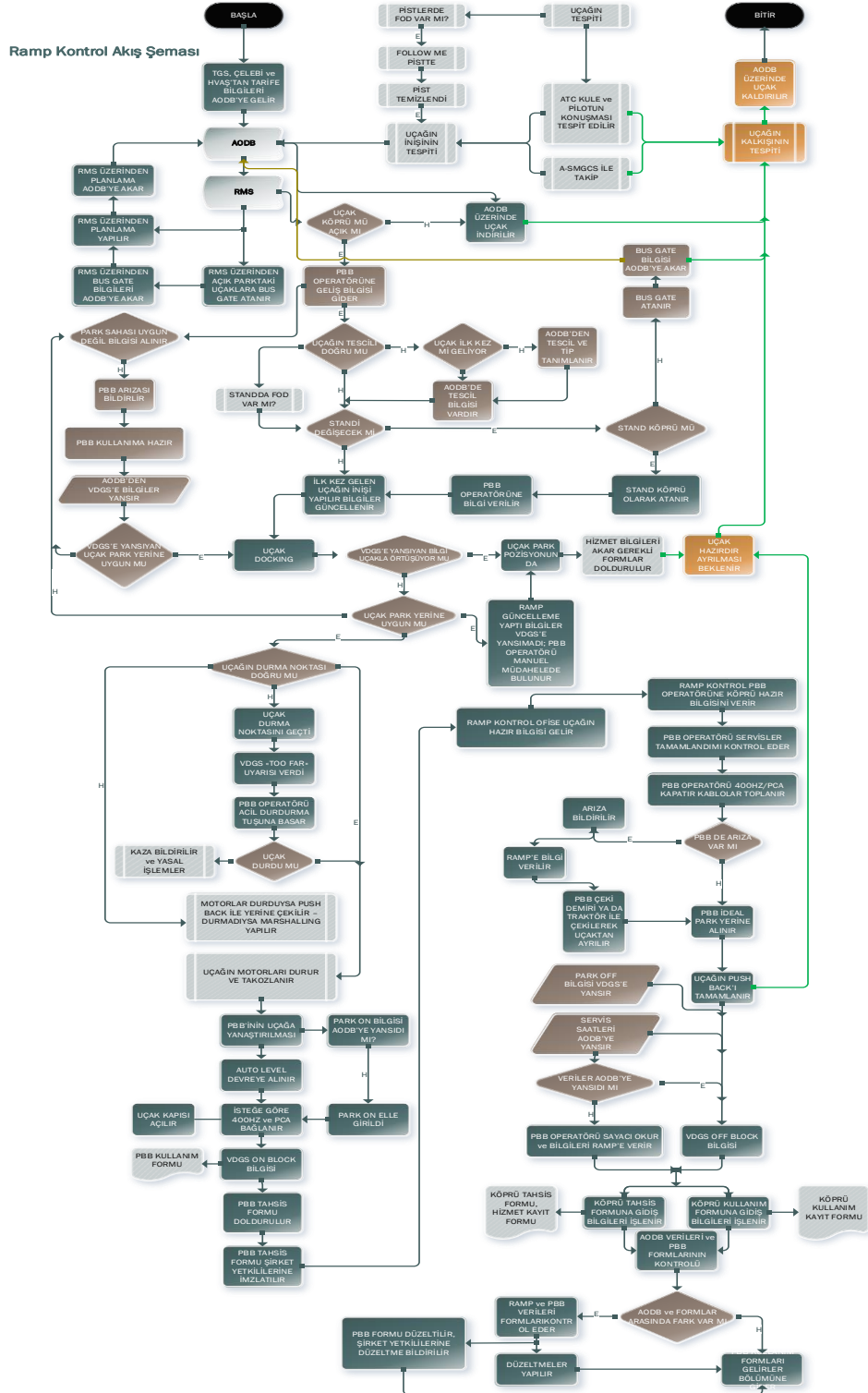
operasyonunun gecikmesine ve hatalı ilerlemesine neden olabileceği için BHS Nöbetçi Operasyon Şefliği ile koordineli olarak bagaj operasyonunda meydana gelebilecek aksaklıkların önüne geçilmiş olur.

- İletişim mail, telefon ve/veya doğrudan kontak kurularak sağlanır.

6.15.8. DHMİ Slot Koordinasyon Başmüdürlüğü

- Sezonluk Slot tarifeleri dışında İstanbul Havalimanına Sefer icra etmek isteyen her hava aracının Konaklama süresi, uçak tipi, sefer tarihleri ve saatleri DHMİ Slot Koordinasyon Başmüdürlüğü tarafından park yeri uygunluğu için *Ramp Kontrol Birimi'ne* iletilir. Ramp Kontrol Birimi tarafından Slot talebi değerlendirilerek DHMİ Slot Koordinasyon Başmüdürlüğüne uygunluk durumu bildirilir. Slot talep süreci bu şekilde tamamlanarak ilgili seferlerin gerçekleşmesi sağlanmış olur.
- İletişim mail yolu ile sağlanır.

7. AKIŞ ŞEMASI



Tasnif Disi (Genel) / Unclassified



İGA HAVALİMANI İŞLETMESİ A.Ş.

RAMP KONTROL PROSEDÜRÜ

8. EKLER – KAYITLAR

IGA.AOOC.RAMP01.F03 Açık Park Kullanım Formu

IGA.AOOC.RAMP01.F04 Ramp Kontrol Vardiya Formu

IGA.AOOC.RAMP01.F05 Manuel Stand Atama Formu

IGA.AOOC.RAMP01.F06 Manuel Bus Gate Planlama Formu

IGA.AOOC.RAMP01.F07 Ramp Kontrol Uçuş Trafiği Takip Formu

IGA.AOOC.RAMP01.F08 Köprülü Park Sahası Hava aracı Uygunluk Formu

IGA.AOOC.RAMP01.F09 Açık Park Sahaları Hava aracı Uygunluk Formu

9. KAYIT SAKLAMA SÜRELERİ

Kayıt Adı	Baskı(B) / Elektronik(E)	Birimde Saklama Süresi ve Yöntemi	Sorumlu
Açık Park Kullanım Formu	E	Ortak alan/ Süresiz	Havalimanı Operasyon Planlama Şefi
Manuel Stand Atama Formu	E	Ortak alan/ Süresiz	Havalimanı Operasyon Planlama Şefi
Manuel Bus Gate Planlama Formu	E	Ortak alan/ Süresiz	Havalimanı Operasyon Planlama Şefi
Ramp Kontrol Uçuş Trafiği Takip Formu	E	Ortak alan/ Süresiz	Havalimanı Operasyon Planlama Şefi
Köprülü Park Sahası Hava Aracı Uygunluk Formu	E	Ortak alan/ Süresiz	Havalimanı Operasyon Planlama Şefi
Açık Park Sahaları Hava Aracı Uygunluk Formu	E	Ortak alan/ Süresiz	Havalimanı Operasyon Planlama Şefi
Ramp Kontrol Vardiya Formu	E	Ortak alan/ Süresiz	Havalimanı Operasyon Planlama Şefi

Tasnif Disi (Genel) / Unclassified