

LTFJ AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**LTFJ - İSTANBUL / SABİHA GÖKÇEN / INTERNATIONAL****LTFJ AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	ARP coordinates and site at AD	405354N-0291833E / BTN TWY C5 and TWY C6
2	Direction and distance from (city)	35 Km SE of İstanbul.
3	Elevation/Reference temperature	312 FT / 28° C
4	Geoid Undulation at AD ELEV PSN	120 FT
5	MAG VAR/Annual change	5.4°E (2017) / 0.1° increasing
6	AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFS	HEAŞ Airport Management & Aeronautical Industries Inc. Sabiha Gökçen Havaalanı 34912 Kurtköy Pendik / İstanbul TÜRKİYE Airport Authority : +90 216 5855821 Airport Manager : +90 216 5855353 - 5855302 - 5855455 Fax : +90 216 5855646 AIS Tel : +90 216 5855418 - 5855421 AIS Fax : +90 216 5855419 Switchboard : +90 216 5855000 PBX AFS : LTFJYDYX Web : www.sgairport.com
7	Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Remarks	NIL

LTFJ AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	AD Administration	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

LTFJ AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Cargo-handling facilities	Vehicles and equipment provided by ÇELEBİ Ground Handling Service and TGS Turkish Ground Handling Service.
2	Fuel/oil types	JET A1, Connect with fueling services
3	Fueling facilities/capacity	By hydrant and tankers unlimited
4	De-icing facilities	Connect with handling agent
5	Hangar space for visiting aircraft	Limited PPR
6	Repair facilities for visiting aircraft	Connect with maintenance services.
7	Remarks	NIL

LTFJ AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotels	At AD and in the city.
2	Restaurants	At AD and in the city.
3	Transportation	Metro, bus, taxi and car rental.
4	Medical facilities	Ambulances and Medical Room for First Aid at AD; Treatment and Hospitals in the city.
5	Bank and Post Office	At AD.
6	Tourist Office	At AD.
7	Remarks	NIL

LTFJ AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	AD category for fire fighting	Category 10
2	Rescue equipment	Disabled aircraft removal facilitation is available. 2 Rescue Vehicles with Dry Chemical Powder Units, 2 Fire Fighting Vehicles with Foam-Water Units, 7 Fire Fighting Vehicles with Foam-Water/Dry Chemical Powder Units, 1 Fire Fighting Vehicle with Ladder Units.
3	Capability for removal of disabled aircraft	Some special tooling might be required for some large A/C types. All airlines to contact the aerodrome operator for special tooling requirements. Control of the actual lifting and removal of an 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 for minimizing delay and this action will be charged according to tariff tables of SG Airport Authority.
4	Remarks	NIL

LTFJ AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING

1	Types of clearing equipment	21 snow sweepers with ploughs, 1 snow blower, 4 deicers, 8 compact sweepers, 2 skiddometers and 1 ASFT (Airport Surface Friction Tester) for RWY friction test.
2	Clearance priorities	RWYs and associated TWY to apron, ARFF Roads, TWYs, Apron1, De-icing Aprons, Apron 6, Apron 7, Apron 8, Apron 5, Apron 4, Aircraft Stands.
3	Remarks	<ol style="list-style-type: none"> 1. Responsible Authority: HEAS Airport Authority 2. Methods of Snow Removal: Snowploughs and sweeping Machine 3. Snow Measuring and RCR Assessment: Runway Condition Assessment as per ICAO GRF. Observation by own experienced staff. When needed, runway friction tester equipment/vehicle are used. 4. Measuring of Friction Coefficient: Skiddometer and ASFT (Airport Surface Friction Tester) / or using motor craft by Airport Duty Manager 5. Methods Used for the Determination of the value of the Friction Coefficient: By skiddometer, ASFT; or in other cases, decision of the Airport Duty Manager. 6. Information concerning improvement of RWYCC at the discretion of the Airport Duty Manager. 7. Details concerning up-to-date information to users SNOWTAM.

LTFJ AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA

1	Apron surface and strength		Apron 1, Apron 4, Apron 5, General Aviation Apron, De-icing Aprons Surface: Concrete, Strength: PCN 100 R/A/X/T Apron 6, Apron 7, Apron 8 Surface: Concrete, Strength: PCN 91 R/A/W/T		
2	Taxiway width, surface and strength				
TWY	Width	Surface	PCN Value	Code	Remark
A	45	Concrete	89 R/A/W/T	F	
A1	25	Concrete	116 R/A/W/T	F	
A2	25	Concrete	92 R/A/W/T	F	
A3	25	Concrete	98 R/A/W/T	F	
A4	25	Concrete	105 R/A/W/T	F	No Entry to RWY
A5	25	Concrete	82 R/A/W/T	F	No Entry to RWY
A6	25	Concrete	88 R/A/W/T	F	No Entry to RWY
A7	25	Concrete	126 R/A/W/T	F	No Entry to RWY
A8	25	Asphalt	139 F/A/W/T	F	No Entry to RWY
A9	25	Concrete	72 R/A/W/T	F	No Entry to RWY
A10	25	Concrete	96 R/A/W/T	F	
A11	25	Concrete	114 R/A/W/T	F	
B	25	Concrete	89 R/A/W/T	F	26 DEC 24
B1	35	Concrete	103 R/A/W/T	F	
B2	40	Concrete	91 R/A/W/T	F	
B3	40	Concrete	103 R/A/W/T	F	
B4	40	Concrete	116 R/A/W/T	F	

B5	40	Concrete	89 R/A/W/T	F	
B6	40	Concrete	114 R/A/W/T	F	
B7	40	Concrete	127 R/A/W/T	F	
B8	40	Concrete	93 R/A/W/T	F	
C	25	Concrete	82 R/A/W/T	F	
C5	24	Concrete	82 R/A/W/T	E	
C6	30	Concrete	82 R/A/W/T	F	
C11	25	Concrete	121 R/A/W/T	F	
D	45	Concrete	100 R/A/X/T	F	
D1	15	Concrete	100 R/A/X/T	C	Apron Taxilane, no centerline and edge LGT
E	24	Concrete	100 R/A/X/T	E	
F	24	Concrete	100 R/A/X/T	E	No Entry to RWY
F4	50	Concrete	100 R/A/X/T	F	Be aware of the slope (See AD 2.20 item U-Aircraft Ground Movements)
G	24	Concrete	100 R/A/X/T	E	
H	24	Concrete	100 R/A/X/T	E	
J	24	Concrete	100 R/A/X/T	E	
K	24	Concrete	100 R/A/X/T	E	
K1	25	Concrete	91 R/A/W/T	F	Apron Taxilane
K2	25	Concrete	91 R/A/W/T	F	Apron Taxilane
K3	25	Concrete	91 R/A/W/T	F	Apron Taxilane
K4	25	Concrete	91 R/A/W/T	F	Apron Taxilane
L1	15	Concrete	91 R/A/W/T	C	Apron Taxilane
L2	15	Concrete	91 R/A/W/T	C	Apron Taxilane
L3	15	Concrete	91 R/A/W/T	C	Apron Taxilane
L4	15	Concrete	91 R/A/W/T	C	Apron Taxilane
M1	25	Concrete	91 R/A/W/T	F	Apron Taxilane
M2	25	Concrete	91 R/A/W/T	F	Apron Taxilane
M3	25	Concrete	91 R/A/W/T	F	Apron Taxilane
M4	25	Concrete	91 R/A/W/T	F	Apron Taxilane
N	12	Concrete	100 R/A/X/T	B	
P	12	Concrete	100 R/A/X/T	B	
Q	33	Concrete	100 R/A/X/T	F	
R	33	Concrete	100 R/A/X/T	F	
R1	25	Concrete	102 R/A/W/T	F	
R2	25	Concrete	99 R/A/W/T	F	
S	53	Concrete	100 R/A/X/T	F	

T	24	Concrete	100 R/A/X/T	E	No Entry to RWY
U	24	Concrete	100 R/A/X/T	E	
V	25	Concrete	95 R/A/W/T	F	
3	Altimeter Check Point location and elevation			At "Apron 1" 94 M; At "Apron 4" 86 M; At "Apron 6" 91 M; At "Apron 7" 92 M; At "Apron 8" 91 M; At "Apron 5" 95 M; At "General Aviation Apron" 94 M; At "Apron 9" 80 M; At "De-icing Apron 1" 90 M; At "De-icing Apron 2" 82 M.	
4	VOR checkpoints			-	
5	INS checkpoints			See AD Parking Chart	
6	Remark			TWY K1, K2, K3, K4, L1, L2, L3, L4, M1, M2, M3, M4 are apron taxilanes with lower clearances than TWYs.	

LTFJ 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	Taxiing guidance signs at all intersections with TWYs and RWY. All signs LGTD. Guidelines and stand numbers available at all Aprons. Automatic guidance system available for the stands 201 through 208 and 301 through 304. Push-Back is mandatory for all parking positions except Deicing Apron and 14A-15A Parking Stand.
2	RWY and TWY markings and LGT	RWY 06L: Edge, THR, End, CL, TDZ Designations, Aiming point as appropriate marked and LGTD. RWY 24R: Edge, THR, End, CL Designations, Aiming point as appropriate marked and LGTD. RWY 06R/24L: Edge, THR, End, CL, TDZ, Entrance (REs), Take off Hold (THLs), Designations, Aiming point as appropriate marked and LGTD. TWY: Edge, Centerline, Holding Positions, Intermediate Holding Positions and "No Entrance" (TWYs A4, A5, A6, A7, A8, A9) marking as appropriate marked and lighted. For LGT see item 2.15
3	Stop bars and Runway guard lights	Stop bars: TWYs A, A1, A2, A3, A10, A11, C, C5, C6, C11, E, G, H, J, K, K1, K2, L1, L2, M1, M2 and U as appropriate marked and lighted with stop bars. Runway Guard Lights: A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, A9, A10, A11, C5, C6, C11, E, G, H, J, K, U.
4	Remarks	NIL

LTFJ AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Due to huge amount of obstacles; an electronic file of AD obstacles is available from the link LTFJ AD 2.10 under obstacle folder via AIP Türkiye link on <https://www.dhmi.gov.tr>

LTFJ AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Associated MET Office	İSTANBUL / Sabiha Gökçen
2	Hours of service MET Office outside hours	H24 -
3	Office responsible for TAF preparation Periods of validity	Sabiha Gökçen 24 HR
4	Type of landing forecast Interval of issuance	TREND 1/2 HR
5	Briefing/consultation provided	H24
6	Flight documentation / Language(s) used	Chart Abbreviated flight plan 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	VSAT, ADSL, 4G PC Connection
9	ATS units provided with information	Sabiha Gökçen Control TWR.
10	Additional information (limitation of service, etc.)	Aerodrome warnings, Wind Shear Warnings.

LTFJ 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
06L	064.10°	3000X45	PCN 84 R/A/X/T Concrete SWY: Asphalt	405333.55N 0291735.57E - 120 FT	THR 89.0 M / 292 FT TDZ 91.4 M / 300 FT
24R	244.12°	3000X45	PCN 84 R/A/X/T Concrete SWY: Asphalt	405416.01N 0291930.87E - 120 FT	THR 92.7 M / 304 FT TDZ 93.3 M / 306 FT
06R	064.10°	3540X60	PCN 100 R/A/W/T Concrete PCN 139 F/A/W/T Asphalt (1954 M-2524 M)	405305.45N 0291809.33E - 120 FT	THR 82.2 M / 270 FT TDZ 86.4 M / 284 FT
24L	244.12°	3540X60	PCN 100 R/A/W/T Concrete PCN 139 F/A/W/T Asphalt (1016 M-1586 M)	405355.54N 0292025.38E - 120 FT	THR 94.0 M / 308 FT TDZ 88.1 M / 289 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
0.8% SWY	60X60	-	3120X300	-	-	Available	CBR can vary within RESA due to meteorological conditions
0.18% SWY	60X60	150X150	3120X300	240X90	-	Available	
RWY 06L: +0,8% (750 M) / 0,00% (750 M-1750 M) / -0,18% (1750 M-3000 M)							
RWY 24R: +0,18% (1250 M) / 0,00% (1250 M-2250 M) / -0,8% (2250 M-3000 M)							
-	-	-	3709X300	250X150	-	Available	
-	-	-	3709X300	240X150	-	Available	
RWY 06R: +0,112% (390 M) / +0,75% (390 M-1630 M) / -0,60% (1630 M-2485 M) /+0,75% (2485 M-3330 M) /+0,4% (3330 M-3540 M)							
RWY 24L: -0,40% (210 M) / -0,75% (210 M-1055 M) / +0,60% (1055 M-1910 M) / -0,75% (1910 M-3150 M) / -0,112% (3150 M-3540 M)							

LTFJ AD 2.13 DECLARED DISTANCES

RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
06L	3000	3000	3060	2910	At the entrance to runway 24L from taxiway A11, the taxiway centerline connect to the runway centerline is off by 20 meters negative the TORA
24R	3000	3150	3060	3000	
06R	3540	3540	3540	3540	
24L	3540	3540	3540	3540	
06R	3391	3391	3391	-	Take-off from intersection with TWY A3
24L	3452	3452	3452	-	Take-off from intersection with TWY A10

LTFJ 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
06L	Precision APP Barette System CAT II / III 900 M (of which 600 M is Flashing), LIH	Green	PAPI 3.5 DEG	900 M	3000 M, 15 M color coded White/Red LIH	3000 M, 60 M color coded White/Yellow LIH	Red	60 M Red	NIL
24R	Simple APP Barette System CAT I 900 M LIH	Green	PAPI 3.5 DEG	-	3000 M, 15 M color coded White/Red LIH	3000 M, 60 M color coded White/Yellow LIH	Red	60 M Red	
06R	Precision APP Barette System CAT I / II / III 720 M (of which 300-720 M is Flashing), LIH	Green	PAPI (Left) 3 DEG	900 M	3540 M, 15 M color coded White/Red LIH	3540 M, 60 M color coded White/Yellow LIH	Red	-	
24L	Precision APP Barette System CAT II / III 900 M (of which 600 M is Flashing), LIH	Green	PAPI (Left) 3.5 DEG	900 M	3540 M, 15 M color coded White/Red LIH	3540 M, 60 M color coded White/Yellow LIH	Red	-	

LTFJ AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	ABN: At ATC TWR building Flg,W,G / IBN:NIL H24
2	LDI location and LGT Anemometer location and LGT	LDI: Not available Anemometer: 220M from THR 06L/24R, lighted. Anemometer: 220M from THR 06R/24L, lighted.
3	TWY edge lighting and TWY centerline lighting	All Edges: Except Apron taxilanes All Centerline: Except TWY D1, C5, K
4	Secondary power supply/switch-over time	Secondary power supply to all lighting at AD switch-over time: 0 SEC.

5	Remarks	RTIL RWY 06L/24R, RETIL TWY U, H, T, F. RTIL RWY 06R/24L, RETIL TWY A4, A5, A6, A7, A8, A9. De-icing Apron 1 Service area exit lights available. Intermediate Holding Position Lights on TWYs A, A2, A3, A10, A11, B, B1, B2, B3, B4, B5, B6, B7, B8, C, K1, K2, L1, L2, M1, M2, V available. Apron 6, Apron 7, Apron 8 maneuvering and stand lights available.
---	---------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

LTFJ AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA - NIL
LTFJ AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Designation and lateral limits	CTR centered on 405354N 0291833E radius 5NM Joined at North-West 405915N 0291930E, 405446.03N 0291131.64E
2	Vertical limits	2500 FT AMSL/SFC
3	Airspace classification	-
4	ATS unit call sign Language(s)	Gökçen TWR TU-EN
5	Transition altitude	12000 FT
6	Remarks	APP Service is provided by: a) Yeşilköy APP b) Gökçen TWR when required or transferred by Yeşilköy APP.

LTFJ AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Service designation	Call sign	Channel	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
TWR	Gökçen TWR	118.800 MHz 120.925 MHz 243.100 MHz	H24	Main Main UHF
		122.450 MHz 136.300 MHz		Stand by Stand by
		121.500 MHz 243.000 MHz		Emergency UHF Emergency
	Gökçen Ground	121.750 MHz 121.580 MHz 121.905 MHz 121.630 MHz 121.680 MHz	H24	Main Main ATC-Follow me Stand by Stand by
	Gökçen Delivery	122.625 MHz 121.930 MHz 121.885 MHz	H24	Main Stand by Stand by
SAR	Gökçen Rescue Sub-Center	123.100 MHz	H24	
ATIS	Gökçen Information	128.550 MHz	H24	ATIS TEL: +90 216 5855666
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".				

LTFJ 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
VOR/DME	SBH	108.8 MHz CH25X	H24	405426.7N 0291958.0E	95 M	-
NDB	SAB	347 KHZ	H24	405426.7N 0291958.0E	-	-
LLZ 06L ILS CAT I	ISAB	109.9 MHz	H24	405417.1N 0291933.8E	-	Use of autopilot below 554 FT (MM) is not recommended due to fly up, then fly down continuously observed when ILS autopilot coupled.
GP		333.8 MHz	H24	405334.1N 0291746.9E	-	3.5 DEG RDH 55 FT
DME	ISAB	CH36X	H24	405334.1N 0291746.9E	95 M	-
MM		75 MHz	H24	405320.1N 0291659.0E	-	-
LLZ 24R ILS CAT I	ISBH	110.9 MHz	H24	405329.5N 0291724.6E	-	-
GP		330.8 MHz	H24	405407.3N 0291921.3E	-	3.5 DEG RDH 59 FT
DME	ISBH	CH46X	H24	405407.3N 0291921.3E	97 M	-
MM		75 MHz	H24	405429.0N 0292007.0E	-	-
VOR/DME	SGN	115.85 MHz CH105Y	H24	405405.7N 0292037.0E	103 M	
LLZ 06R ILS CAT II	ISGN	110.15 MHz	H24	405400.0N 0292037.5E		
GP		334.25 MHz	H24	405306.5N 0291823.9E		3 DEG RDH 55 FT
DME	ISGN	CH38Y	H24	405306.5N 0291823.9E	87 M	
LLZ 24L ILS CAT I	ISGB	109.35 MHz	H24	405301.0N 0291757.2E		
GP		331.85 MHz	H24	405347.5N 0292015.3E		3.5 DEG RDH 55 FT
DME	ISGB	CH30Y	H24	405347.5N 0292015.3E	97 M	

LTFJ AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

MEYDAN KULLANMA TEDBİRLERİ

A. Kullanılış şekli:

- 1- Sabiha Gökçen Havalimanına teknik iniş ve divert uçuşlar kabul edilmeyecektir, FPL kabulü yapılmayacak, iniş/kalkış için müsaade ve slot verilmeyecektir.
- 2- İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanına tarifeli münferit uçuş izin başvurusu yapılmayacaktır.
- 3- İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanındaki kapasite yetersizliğinden dolayı, tarifeli uçuş gerçekleştiren yabancı havayollarına ikili anlaşmalar kapsamında belirlenen haklar dışında ilave uçuş hakkı verilmeyecektir.
- 4- Yukarıdaki hükümler dışında kalan ve istisnai tarifeli uçuşlar için öncelikli olarak DHMI havalimanları SLOT Koordine Merkezi Başmüdürlüğüne müracaat edilerek slot alınması gerekmekte olup, slot alınmasına müteakip başvuru Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne değerlendirilecektir.
- 5- Tarifeli uçuşlar dışında kalan diğer uçuşlar (Charter, genel havacılık vb) havalimanının yoğun olmadığı saatlerde ve slotuna uygun olarak gerçekleştirilecektir.

B- Eğitim ve Test Uçuşları

- a) Yoğun trafik nedeniyle eğitim ve test amaçlı iniş-kalkış çalışmalarına, meydan turu, alet alçalması ve touch-and-go ya izin verilmez.
- b) Test uçuşları için 24 saat önceden ATC ile temas sağlanması ve meydan slotuna uygun hareket edilmesi gerekmektedir.

C- Apronların Kullanımı

- 1- MRO ve 301-308 nolu park yerlerinin kontrolü için kuleden yeterli görüş sağlanamamaktadır. Bu sahaları kullanan trafiklerin taksi, push back ve towing işlemleri pilot sorumluluğunda gerçekleştirilecektir.
- 2- 301-308 ve 401-408 numaralı park pozisyonlarının bulunduğu bölgelerdeki apron merkez hattının bittiği noktaya emniyet tedbiri olarak apron merkez hattı bitişini gösteren yer işaretlemesi yapılmıştır.
- 3- Genel Havacılık GAV apronu merkez hattını kanat açıklığı en fazla 26,5 Metre olan uçaklar kendi takatıyla kullanabilir. Kanat açıklığı 27-31 Metre arasında olan uçaklar kendi takatıyla sadece 61 numaralı park yerine, sadece N taksiyolunu kullanarak giriş/çıkış yapabilir. Bu uçaklar kanat kleransları sebebiyle "Max Span 26,5 M" işaretlemesi ile belirtilmiş olan apron merkez hattında kendi takatıyla hareket etmeyecektir.
- 4- Deicing Apronlarına giriş ve çıkışlar ATC talimatlarına göre yapılacak olup, de-icing apronları sadece C kategorisi uçaklar tarafından kullanılabilir (en büyük B737-900 ve A321).
- 5- Dual taksi yolu olan apronlarda kanat kleransından uçuş ekibi sorumludur.

D- DCL (Departure Clearance) için Usuller

- 1- ATC tarafından aksi bildirilmedikçe kalkış yapacak uçakların pilotları ATC müsaadesini DCL sistemi ile alacaklardır.
- 2- DCL sistemi ile ATC müsaadesi alınamaması durumunda: Uçuş ekipleri ATC müsaadesi için clearance delivery 122.625 MHz frekansı ile temas edecek ve ilk temasta: Çağrı Adı + Park Pozisyonu + ATIS bilgisini aldıklarını teyit eden kodu (Information A vb.) rapor edeceklerdir.

LIMITATIONS ON USE OF AERODROME

A. Available to:

- 1- Technical landings and diverts to Sabiha Gökçen Airport shall not be accepted. FPLs shall not be accepted, no flight permissions shall be granted and no slot shall be allocated.
- 2- Individual scheduled flight permit applications for İstanbul Sabiha Gökçen Airport shall not be made.
- 3- Due to insufficient capacity at İstanbul Sabiha Gökçen Airport, the additional flight permits except the rights established under bilateral agreements shall not be granted for the foreign airlines that operate scheduled flights.
- 4- For the scheduled isolated flights except the above provisions, slot application to DHMI airports SLOT Coordination Center Administration shall be made as priority. After receiving slot, the application shall be evaluated by Directorate General of Civil Aviation.
- 5- Flights other than scheduled flights (Charter, general aviation and similar) shall be operated on non-busy hours of aerodrome and appropriate to their slot time.

B- Training and Test Flights

- a) Due to heavy traffic, all kind of landing and take-off activities of training and test purpose including traffic patterns, instrument landings and touch-and-go are not permitted.
- b) For the test flights, it is mandatory to contact with ATC 24 Hours PPR and to keep up with aerodrome slot.

C- Usage of Aprons

- 1- Parking areas and positions on MRO and 301-308 are not visible from Tower. Taxiing, Push back and towing on these areas under pilot's responsibility.
- 2- Over the apron areas where there are 301-308 and 401-408 numbered parking positions, surface markings are made indicating the end of apron centreline as safety precaution
- 3- General Aviation (GAV) apron centerline can be used with own power only by aircraft which have max 26,5 Meters wingspan. Aircraft which have between 27-31 Meters wingspan can only enter/exit parking stand 61 by using only N Taxiway with own power. Due to their wing clearances these aircraft will not move with own power on the apron centerline, which is indicated with the "Max Span 26,5 M" marking.
- 4- The entering and exiting of the De-icing Aprons shall be done according to the ATC instructions. De-icing aprons can only be used for Code C aircraft (the biggest aircraft type B737-900 and A-321).
- 5- Wingtip clearance is under flight crew responsibility on aprons with dual taxiways.

D- Procedures For DCL (Departure Clearance)

- 1- Pilots of departing aircraft shall receive the ATC clearance via DCL system, unless otherwise specified by ATC.
- 2- If unable to receive ATC clearance via DCL, the flight crew shall contact with clearance delivery 122.625 MHz for ATC clearance and at first contact shall report: Call Sign + Stand Position + Code confirming ATIS message received (E.G. Information A)

3- DCL ile herhangi bir şüphe veya aksaklık olması durumunda pilot sesli iletişime geçmek zorundadır.

4- Bağımsız paralel kalkış operasyonları uygulanırken, havalimanı kapasitesinin etkin kullanımı amacıyla ATC, yol müsaadesi almış trafiklerin kalkış pist ve SID lerini push-back ve motor çalıştırma esnasında dahi değiştirilebilir.

5- ATC müsaadesi DCL (Digital ATC Clearance) vasıtasıyla EOBT -40 dakika ile EOBT +15 dakikaları arasında alınabilir

6- DCL müsaadesi CTOT -30 dan itibaren alınabilir.

Not: ATC tarafından hızlı çıkış taksi yollarından pisti terk eden hava araçlarına mümkün olduğunca öncelik verilecek olup, pilotların ATC talimatlarına riayet ederek taksiye devam etmeleri gerekmektedir.

Aksi bildirilmedikçe iniş yapan hava araçları 06R/24L pistini tamamen terk ettiklerinden emin olarak taksi yolunu (TWY A) bloke etmeyecek şekilde pozisyonunu muhafaza edecek ve ivedilikle ground frekansına geçeceklerdir.

Geliş Aşamasındaki Beklemeler

Geliş aşamasındaki beklemelelerde, gecikmelerin 20 dakikayı aşması durumunda, ATC ünitesi tarafından ilgili uçağa MUHTEMEL YAKLAŞMA ZAMANI iletilecektir.

Yakıt Problemi

Detaylı bilgi için AIP ENR 1.3.6 ncı sayfa madde 4.8 e Bakınız.

E- Frekans Değiştirme Talimatı

ATC tarafından "Contact" yerine "monitor" talimatı verildiğinde, pilot frekans yoğunluğunu önlemek için frekansı monitör ederek dinlemede kalacaktır.

F- Motor Test Usulleri

a) Yüksek takatte motor test çalışması LTFJ ADC de belirtilmiş motor test alanında yapılacaktır. Idle takatte motor testleri park yerlerinde yapılabilir.

b) Motor testi yapılacak yerde tüm emniyet tedbirlerini almak ve motor test çalışması yapmadan önce ilgili alanda FOD kontrolü yapmak motor testi yapan kurumun sorumluluğundadır.

c) Motor testi yapacak olanlar, motor test çalışması yapmadan önce GÖKÇEN Delivery frekansı 122.625 MHz ile temas kuracaklardır.

G- QNH & Transition Level

İniş gelen trafikler yaklaşma safhasında YESILKOY APP tarafından verilen LTFM QNH ve TL değerini kullanacaklardır. GÖKÇEN KULE ile temas eden trafiklere ilk temas anında LTFJ QNH değeri verilecektir.

H- Kış Operasyonları ve DE-ICING & ANTI-ICING Usulleri

a) Sabiha Gökçen Havalimanı kış operasyonları Kar ve Buzla Mücadele Planı kapsamında yapılır.

b) Pist yüzey şartlarının yayınına ilişkin derinlik, mesafe, kaplama alanı, kirlenici tipi ve benzeri değerlerin ölçümü ve raporlanması, değerlendirme personeli deneyimi esas alınarak uygulanır.

3- In the event of any doubts or system related difficulties, the pilot shall revert to voice communication.

4- When implementing independent parallel departure operations, ATC may change the departure RWY and SID of received departure clearance even during push-back and engine start in order to utilize airport capacity efficiently.

5- Departure clearance may be requested via DCL (Digital ATC Clearance) EOBT -40 minutes until EOBT +15 minutes

6- DCL should not be issued if requested before then CTOT -30 minutes.

Note: ATC will give priority to the aircraft vacated the RWY from the high speed exit TWYs as much as possible and pilots should continue taxiing in compliance with the ATC instructions.

Unless otherwise notified, landing aircraft shall ensure that they completely vacated RWY 06R/24L, maintain their position so as not to block the taxiway (TWY A) and immediately contact to ground frequency.

Holdings at Arrival Phase

In the event that delays on holdings at arrival phase exceed 20 minutes, ATC unit shall transmit EXPECTED APPROACH TIME to the aircraft concerned.

Low/Critical Fuel Level Warning

For detailed information see AIP page ENR 1.3.6 item 4.8

E- Instruction of Frequency Change

When an instruction is given by ATC as "monitor" instead of "contact", pilot shall remain listening to monitor of frequency, to prevent the preoccupation

F- Engine Testing Procedures

a) High thrust Engine testing shall be performed at the engine test area specified in the LTFJ ADC. Idle thrust engine testing shall be performed at parking positions.

b) The responsibility of taking all safety measures in the test area and making FOD control in the concerning area before motor testing belongs to the engine testing corporation.

c) Engine testing corporation shall contact Gökçen Delivery frequency 122.625 MHz before engine test operation.

G- QNH & Transition Level

During the approach phase of arriving aircraft, LTFM QNH and TL values given by YESILKOY APP shall be used. LTFJ QNH value will be given on first contact to GÖKÇEN Tower.

H- Winter Operations and DE-ICING & ANTI-ICING Procedures

a) Sabiha Gökçen Airport winter operations are carried out within the scope of the Snow and Ice Removal Plan.

b) Measurement and reporting of depth, distance, coverage, contamination type and such quantities related to the publication of runway surface conditions are applied based on the experience of the evaluation personnel.

c) Pist yüzey şartlarının değerlendirilmesini müteakiben RCR telsiz, telefon, fax ve benzeri yöntemler ile ATC'ye ve SNOWTAM formu faks yolu ile NOTAM ofise bildirilir.

d) Kış operasyonlarında aşağıdaki durumlarda iniş kalkış trafiği durdurulacaktır:

- Pilot veya yer görevlisi tarafından "LESS THAN POOR" değerlendirmesi yapıldığında,
- Ardışık iki pilot tarafından "POOR" raporu verildiğinde,
- Pist üzerinde kar ve buzla mücadele çalışmaları ve pist yüzey şartları değerlendirme sürecinde,
- Temizlik çalışmalarına rağmen pist üzerinde hızlı birikinti yapan yoğun kar yağışının devamı süresince,
- Kar mücadele faaliyetlerinin yürütülemeyeceği düşük görüş şartlarında,
- Haberleşme kaybı, pist civarında hareket kabiliyetini kaybetmiş hava/kara aracı bulunması vb. acil durum uygulamalarında.

e) Uçuş planlama ve operasyonel aşamada, kış operasyonları süresince tanımlanmış pist kapasitesinin altına düşülebileceği, trafiklerin havada veya yerde bekleme sürelerinin ve push-back sıralamalarının artabileceği, apron ve taksiyollarında karla mücadele aracı hareketlerinin olabileceği, park yerlerinde, apronlarda ve taksiyolları kenarlarında kar birikintilerinin oluşabileceği göz önünde bulundurulmalıdır.

f) De/anti-icing işlemleri Havalimanı otoritesi tarafından aksi belirtilmedikçe aşağıda belirtilen alanlarda (["RWY 06L AERODROME DE-ICING APRON" on page 13](#), ["RW 24R AERODROME DE-ICING AREA" on page 13](#)) yapılacaktır.

g) Kalkış için 06L pistini kullanacak C kategorisi ve altı trafiklerin De/anti-icing işlemleri 51, 52, 53, 54 park yerlerinde, kalkış için 24R pistini kullanacak C kategorisi ve altı trafiklerin işlemleri 14A 15A park yerleri ve S taksiyolunda yapılacaktır.

h) Kalkış için 06L veya 24R pistini kullanacak D ve üstü kategorideki trafiklere de/anti-icing işlemleri aşağıda belirtilen alanlarda yapılacaktır.

- Apron 5, Apron 6, Apron 7 ve Apron 8 de konaklayan uçaklar park yerlerinde
- Apron 1 de konaklayan uçaklar S taksiyolunda veya Apron 1 merkez hattı doğu kısmında

Kalkış için 06R veya 24L pistini kullanacak trafiklerin de-icing işlemleri Apron 6, Apron 7 ve Apron-8 de tahsis edilecek alanlarda ve De-icing Apron-2 de yapılabilecektir.

i) Pilotlar, de/anti-icing işlemleri ile ilgili konularda, yer hizmetleri kuruluşları ile bu kuruluşlara tahsis edilmiş VHF frekansları üzerinden haberleşeceklerdir.

j) De-icing uygulama ihtiyacı olan uçakların durumlarını push-back talebi öncesinde belirtmeleri gerekmektedir. Uçakların De-icing ve push back sıralamasına CTOT zamanı ve push-back için hazırılık durumuna göre ATC tarafından karar verilir. Harekete hazır olmayan uçaklar push back talebinde bulunmayacaktır.

k) Pilotlar de-icing alanlarındaki manevralarında araç ve personel hareketlerini kontrol ederek, yer yönlendirme ve marshalling işaretlerini takip edeceklerdir. En az sapma ile minimum hız ve takat kullanarak ayırma mesafelerini koruyacaklardır.

l) De-icing işlemi tamamlanan uçaklar ATC den taksi hareketlerine başlamak çıkış için müsaade alacaklardır, taxi talimatı almış olsalar bile marshaller'in görsel ikazı olmadan hareket etmeyeceklerdir.

c) Following the evaluation of the runway surface conditions, the RCR is notified to ATC via radio, telephone, fax and similar methods and the SNOWTAM form is notified to the NOTAM office via fax.

d) In winter operations, landing and take-off traffic will be suspended in the following conditions:

- When "LESS THAN POOR" assessment is made by the pilot or ground personal,
- When consecutive two "POOR" report is given by pilots,
- In the process of snow and ice removal on the runway and runway surface condition assessment
- During the continuation of heavy snowfall, which accumulates rapidly on the RWY despite the cleaning works,
- In low visibility conditions where snow removal activities cannot be carried out,
- In such emergency applications of loss of communication and the presence of an disabled aircraft/ground vehicle around the runway.

e) In the flight planning and operational phase, it should be taken into account that the defined runway capacity may be reduced, holding times of traffic on the air or ground and push-back sequences may increase, snow removal vehicle on the movement area and snow accumulations presence of edges of apron, taxiways and parking stands during the winter operations

f) Unless otherwise noted by the airport authority, the de-icing & anti-icing applications will be done in the areas given below (["RWY 06L AERODROME DE-ICING APRON" on page 13](#), ["RW 24R AERODROME DE-ICING AREA" on page 13](#))

g) De/anti-icing applications of Traffic for category C and smaller traffic; that will use RWY 06L will be done in the parking stands of 51, 52, 53, 54 and that will use RWY 24R will be done in parking stands of 14A, 15A and TWY S.

h) De/anti-icing applications for category D and larger traffic that will use RWY06L or RWY 24R will be done at as below;

- Aircraft parked in Apron 5, Apron 6, Apron 7 and Apron 8 will be done in parking stands
- Aircraft parked in apron 1 will be done in S taxiway or east part of Apron 1 centerline.

De/anti-icing applications of Traffic that will use RWY 06R or RWY 24L will be done at areas to be allocated at Apron 6, Apron 7, Apron 8 and Deicing Apron 2.

i) For de/anti-icing application issues, Pilots shall connect with ground handling companies via their VHF frequencies.

j) Aircraft which need de/anti-icing application should submit their statues before push-back request. De-icing and push back sequence of aircraft will be determined by ATC considering CTOT time and readiness for push back. Aircraft unready for movement will not request push back.

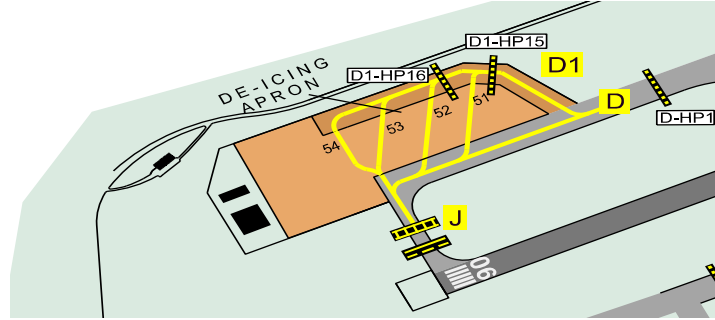
k) Pilots shall follow ground markings, marshaling signs and watch vehicle and personal movements in de-icing areas. Pilots will keep clearances with minimum deviation, speed and power while maneuvering in de-icing areas.

l) Aircraft which is completed de-icing application shall request clearance to taxi and not move without visual sign of clearance by marshaller even if instructed by ATC to taxi.

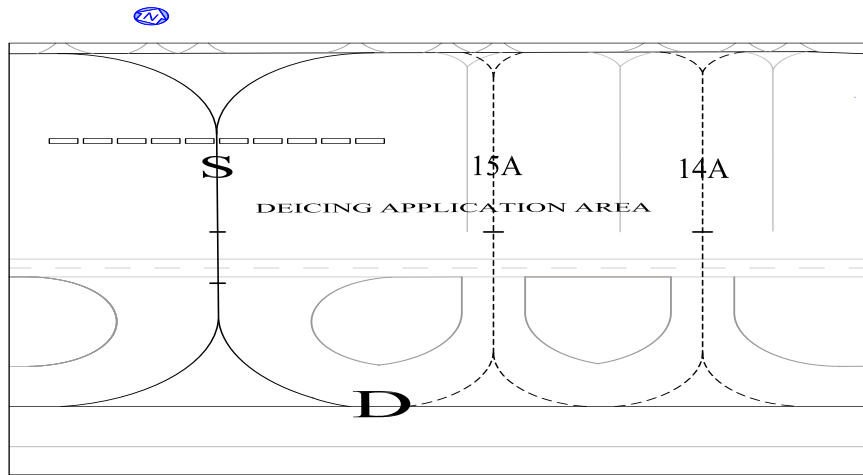
m) De-icing Apron 1 merkez hattında de-icing işlemi için beklemesi gereken uçaklar, D1-HP15 ve D1-HP16 ara bekleme noktalarında bekleyeceklerdir.

m) Aircraft which require to wait for de-icing application in the centerline of De-icing Apron 1 shall wait at intermediate holding positions D1-HP15 and D1-HP16.

RWY 06L AERODROME DE-ICING APRON 1



RWY 24R AERODROME DE-ICING AREA



I- Minimum Pist Meşguliyet Süresi

Kalkışlar:

1. Park pozisyonunda kalkış için hazırlık yapan trafiklerin, kapı kapatmadan, push back aracı bağlı olmadan ve push back için tam olarak hazır olmadan push back, motor çalıştırma talebinde bulunmaması gerekmektedir.
2. EOBT'ye uygun zamanda motor çalıştırmak pilotun sorumluluğundadır.
3. Motor çalıştırma ve Push back müsaadesi bekleyen trafikler ilk taleplerine müteakip Ground Control frekansını monitör edecek ve ATC talimatını takip edecektir.
4. Push back için tam hazır olmadan kuleden push back müsaadesi istenmeyecektir. Push back müsaadesi alan trafiklerin 60 saniye içinde push back e başlamaları gerekmektedir.
5. Pist kullanımını optimize etmek için, uçuş ekipleri, line-up müsaadesinden önce tüm kontrollerini (all check lists) tamamlayacak ve hızlı kalkış için hazır olacaktır.
6. Departure radar sektör frekansı ATIS veya clearance delivery tarafından verileden farklı olmadığı sürece kule tarafından verilmeyecektir.
7. Uçak pist bekleme noktasında iken, ATC tarafından kalkış izni verildikten sonra ivedilikle piste girmeli ve durmaksızın kalkış rulesine devam etmelidir.
8. Kalkış için piste girmiş uçağın pilotları, ATC tarafından kalkış izni verildikten sonra ivedilikle kalkış rulesine başlamalıdır.

I- Minimum Runway Occupancy Time

Departures:

1. Traffic preparing for take-off in the parking position should not request push back, engine start before the door is closed, the push back truck is not connected and full ready for push back.
2. The start-up according to EOBT is under pilot's responsibility.
3. Traffic standing by for startup and push back shall monitor Ground Control frequency following their first request and follow the ATC instruction.
4. Push back shall not be requested unless full ready. When cleared by ATC, traffic should start to push back within 60 seconds.
5. To optimize the RWY utilization, flight crews shall complete all check lists prior to line-up clearance and be ready for immediate take-off.
6. The departure radar sector frequency will not be given by tower unless it is different than given by ATIS or clearance delivery.
7. When aircraft is at the RWY holding point, pilots should commence lineup and take off roll immediately after take-off clearance is issued by ATC.
8. When aircraft is already lined-up on RWY, pilots should commence take off roll immediately after take-off clearance is issued by ATC.

Gelişler:

1. Geliş uçakları, Kule ile ilk temasta; "Çağrı Adı + Pist Tanıtması" rapor edeceklerdir.
2. İn en uçaklar, pist kapasitesini maksimize etmek ve pist meşguliyetinden kaynaklanan pas geçmeleri azaltmak için pisti mümkün olduğunca çabuk terk edeceklerdir.
3. Eğer kule tarafından talimat verilmemiş ise; TWR frekansında pisti terk edişleri rapor edilmeyecek ve pisti terk eder etmez GND frekansı ile temas kuracaklardır.
4. İn en trafikler, pist meşguliyet sürelerini en aza indirecek şekilde, aşağıdaki tabloda mesafeleri belirtilen en uygun taxi yolundan pisti terk etmelidir. Tabloda verilen mesafeler "Deklare Edilmiş Mesafe" anlamına gelmeyip sadece rehber olması için verilmiştir.
5. Pist kuru olduğunda; iniş yapan uçaklar, optimum pist meşguliyet süresine ulaşabilmek için, aşağıdaki tabloda belirtilen hızlı çıkış yoluyla pisti terk etmelidir.

Arrivals:

1. Arrival aircraft at first contact with TWR shall report; "Call Sign + RWY"
2. Landing aircraft shall vacate the RWY as quickly as possible in order to ensure minimum runway occupancy time and reduce go around due to an occupied RWY.
3. Runway vacating should not be reported via Tower frequency unless instructed by Tower. Pilots shall contact to GND frequency after vacating runway.
4. Landing aircraft shall vacate runway via the most appropriate taxiway whose distances are indicated in the following table to reduce runway occupation time. The given distances in the table are not "Declared Distances" but only for guidance.
5. When RWY surface is dry, landing aircraft should vacate the runway via rapid exits stated in the table below so as to reach optimum runway occupation time.

İniş Pisti Çıkış Taksi Yolu Mesafeleri / Landing RWY Rapid Exit TWY Distances		
İniş Pisti (Landing RWY)		
AIRCRAFT CATEGORY	RWY 06L	RWY 24R
	EXIT	EXIT
MEDIUM	T	U
	1602 M	1479 M
HEAVY	T-F	U-H
	1602-1953 M	1479-1953 M

İniş Pisti Çıkış Taksi Yolu Mesafeleri / Landing RWY Rapid Exit TWY Distances		
İniş Pisti (Landing RWY)		
AIRCRAFT CATEGORY	RWY 06R	RWY 24L
	EXIT	EXIT
MEDIUM	A7	A6
	1930 M	1950 M
HEAVY	A7-A8-A9	A6-A5-A4
	1930-2330-2730 M	1950-2350-2750 M

6. Uçuş ekipleri iniş sonrasında yukarıda pist başına olan mesafeleri verilen 06L pisti için T veya F, 06R pisti için A7-A8-A9, 24R pisti için U veya H, 24L pisti için A6-A5-A4 hızlı çıkış taksi yollarını kullanarak pisti olabildiğince hızlı ve emniyetli bir şekilde terk etmeye davet edilmektedirler.
7. 06R pistine inecek trafiklerin A7, 24L inecek trafiklerin A6 hızlı çıkış taksi yollarından pisti terk etmeleri beklenmektedir. Terk edemeyecek trafiklerin öncesinde ATC ile koordine kurmaları gerekmektedir.
8. 06L-24R pisti için hızlı çıkış taksi yolları dışındaki terk edişler için ilk fırsatta ATC bilgilendirilmelidir. İniş sonrasında G taksi yolunun pist terk ediş planlamasının terk edişin sağlanacağından emin olduğu sürece yapılması, aksi takdirde G taksi yolundan pist terk edişin denenmemesi tavsiye edilmektedir.

6. After landing, flight crew are invited to vacate the RWY as fast and safely as possible, by using distances which is given above of high speed exit T or F for the RWY 06L, A7-A8-A9 for the RWY 06R and TWYs U or H for the RWY 24R, A6-A5-A4 for RWY 24L.
7. Traffic landing on 06R runway is expected to vacate the RWY via A7, traffic landing on 24L runway is expected to vacate the RWY via A6 high speed exit. Traffic that will not be able to vacate the runway should coordinate with ATC.
8. ATC should be informed at the first opportunity for exits other than high speed exit TWYs of RWY06L-24R. After landing, it is recommended that vacating RWY from TWY G should be planned if the vacating the RWY is accurate and safe, otherwise, vacating the RWY by using TWY "G" shall not be attempted.

9. Aksi bildirilmedikçe iniş yapan hava araçları 06L/24R pistini tamamen terk ettiklerinden emin olarak taksi yolunu (TWY D) bloke etmeyecek şekilde, T Taksiyolu terk edişlerinde THP14, F Taksiyolu terk edişlerinde F-HP12, U Taksiyolu terk edişlerinde U-HP13, H taksi yolu terk edişlerinde H-HP10 ara bekleme noktalarında pozisyonunu muhafaza edecek ve ivedilikle ground frekansına geçeceklerdir.

10. Aksi bildirilmedikçe iniş yapan hava araçları 06R/24L pistini tamamen terk ettiklerinden emin olarak taksi yolunu (TWY A) bloke etmeyecek şekilde pozisyonunu muhafaza edecek ve ivedilikle ground frekansına geçeceklerdir.

NOT: ATC tarafından hızlı çıkış taksi yollarından pisti terk eden hava araçlarına mümkün olduğunca öncelik verilecek olup, pilotların ATC talimatlarına riayet ederek taksiye devam etmeleri gerekmektedir.

J- Standart Push Back Usulleri

Standart push-back usulleri 14A, 15A, 51, 52, 53 54 nolu ve VIP park yerleri hariç diğer park pozisyonları için zorunludur. Ters motor gücü kullanılarak (reverse thrust) power back yapmak yasaktır.

ATC tarafından aksi belirtilmedikçe aşağıda belirtilen push-back usulleri standart olarak uygulanacaktır.

- Düşük görüş kalkış operasyonları haricinde 1 ve 2 nolu park yerleri için push-back her zaman batı yönlü (facing west) yapılacaktır.

Düşük görüş kalkış operasyonlarında Apron 1 de yapılan tüm push-back işlemleri F4 taksiyolundan çıkış yapılacağı esasına göre yapılmalıdır.

Apron 6, Apron 7 ve Apron 8 de yapılan push-back işlemlerinde, kalkışlar için 06L/24R pisti kullanıldığında, uçakların yüzü kuzeye (facing north), 06R/24L pisti kullanıldığında uçakların yüzü güneye (facing South) bakacak şekilde push-back yapılacaktır.

Apron 1 de yapılan push-back işlemlerinde kullanılan iniş kalkış pistleri, hava aracı yer trafiği ve taksi yolu kullanım planlamalarına göre uçağın push-back sonrası yüzünün bakacağı yön ATC tarafından bildirilir.

- 301-308 nolu park yerleri için push-back her zaman apron çıkışı yönüne (facing south) yapılacaktır .

- 402, 402A, 402B, 403, 403A, 403B, 404, 405, 406 ve 407 nolu park yerleri için push-back her zaman batı yönlü (facing west) yapılacaktır.

- 404 ve 405 nolu park yerlerinde uçak push-back işlemi tamamlanana kadar kesinlikle motor çalıştırmayacak, motor çalıştırma işlemi, uçak apron merkez hattına oturduktan sonra yapılacaktır.

Apron 5 ve Apron 4 ten doğrudan C ve V taksi yollarına yapılan push-back işlemlerinde, taksi yollarındaki hava aracı hareketlerine karşı azami dikkatli olunmalı, taksi yolu meşguliyetini azaltmak amacı ile seri ve emniyetli şekilde hareket edilmelidir.

Apron 6, Apron 7 ve Apron 8 den yapılan push-back esnasında, uçağın kuyruğunun B ve C taksiyollarını ihlal etmemesi için azami dikkatli olunmalıdır.

9. Unless otherwise notified, landing aircraft shall maintain their position at the intermediate holding points T-HP14 for TWY T, F-HP12 for TWY F, U-HP13 for TWY U, H-HP10 for TWY H, and shall immediately contact to ground frequency so as not to block the taxiway (TWY D), making sure that they have completely vacated the RWY 06L/24R.

10. Unless otherwise notified, landing aircraft shall ensure that they completely vacated RWY 06R/24L, maintain their position so as not to block the taxiway (TWY A) and immediately contact to ground frequency.

NOTE: ATC will give priority to the aircraft vacated the RWY from the high speed exit TWYs as much as possible and pilots should continue taxiing in compliance with the ATC instructions.

J- Standard Push-back Procedures

Standard push-back procedures are mandatory for all parking positions except parking positions 14A, 15A, 51, 52, 53, 54 and VIP Parking Area. Power back is forbidden by using reverse thrust.

Unless otherwise specified by the ATC, the following push-back procedures will be applied as standard.

- For stand numbers 1 and 2 push-back shall be done to the west except Low Visibility Take-off Operations (facing west)

In low visibility take-off operations, all push-back operations on Apron 1 must be done on the basis of exiting from TWY F4.

In push-back operations on Apron 6, Apron 7 and Apron 8, when RWY 06L/24R is used for take-offs, aircraft will be faced to north (facing north) and when RWY 06R/24L is used, aircraft will be faced to south (facing south).

Aircraft facing will be announced by ATC in accordance with ground movement, taxiways and runways usage planning for push-back operations on Apron1.

- For stand numbers 301 and 308, push back shall be done to Apron exit (facing south).

- For stand numbers 402, 402A, 402B, 403, 403A, 403B, 404, 405, 406 and 407 push-back shall be done to the west (facing west).

- Aircraft standing at 404 and 405 parking positions, should not start the engine during push-back, engine start will be done after the aircraft get on the apron centreline.

In push-back operations from the Apron 5 and Apron 4 directly to the C and V taxiways, maximum attention should be paid to aircraft movements on the taxiways and should act safe and quickly in order to reduce taxiway occupancy.

During the push-back operations from Apron 6, Apron 7 and Apron 8 maximum attention should be paid to tail of the aircraft not break into TWYs B and C.

GAV Apronu 61 numaralı park yerinden çıkacak hava araçlarının zorunlu push-back yönü her zaman batı yönlü (facing west) yapılacak olup, merkez hattına oturtulan uçak, kanat kleransları sebebiyle çıktığı park yerinin hizasına kadar (61 numaralı park yeri) geri çekilecek ve bu noktadan önce motor çalıştırma izni verilmeyecektir.

K- 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 seyrüsefer 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 kullanılamayacağını 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.

The mandatory push-back direction of aircraft leaving stand number 61 at the GAV Apron will always be done to the west (facing west). The aircraft, placed on the apron centerline, shall be pull back to the line of stand number 61, due to wing clearance. Engine start-up clearance will not be granted before this point.

K- 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 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 Operations:

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.

Havalimanı İçin Tercihli Pist(ler)	Preferential RWY(s) for Airport
RWY 06L, RWY 24R	RWY 06L, RWY 24R
RWY 06R, RWY 24L	RWY 06R, RWY 24L

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

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

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.

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 operasyonları aşağıda belirtilen durumlarda yapılmaz:

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

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,

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.

L- Cross Bleed Motor Çalıştırma Usulleri

Cross Bleed usulünde motor çalıştırma apron merkez hatlarında veya taksiyollarında yapılacaktır. Cross bleed usulünde motor çalıştıracak trafiklerin, pushback öncesinde Gökçen Ground sektörüne bu isteklerini iletmelidirler.

Cross Bleed usulünde motor çalıştıran trafikler, apron merkez hattında normalden daha uzun süre kalacağından ATC'ye bilgi vereceklerdir.

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

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

Apronlardaki yer hareketlerinde ve özellikle büyük gövdeli uçaklar için kullanılan park yerlerine dönüşlerde jet blast etkisini gözeterek minimum güç kullanılması gerekmektedir.

M- HOT SPOT Uygulamaları;

1. Apron-1 de 301-308 numaralı Park Pozisyonları ve bu bölgeye giriş çıkış noktaları Meydan Kontrol Kulesi tarafından görülmemektedir.

Bu bölgede, apron merkez hattını kesen araç geçiş yolları bulunmaktadır. Bu noktalarda "hareketli uçak kontrol işaretlemeleri" tesis edilmiş olup, sürücülerin durup kontrollü geçiş yapmaları gerekmektedir.

Bu bölgeye giriş ve çıkışlarda uçaklar için kavisli dönüşler mevcuttur.

Bu bölgeye giriş, çıkış ve park pozisyonlarına dönüşlerde düşük güç ve düşük taksi sürati kullanılması gerekmektedir.

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) 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).

L- Cross Bleed Start-up Procedures

Cross Bleed Start-up shall be done on the apron centrelines or TWYs. Traffic that will conduct cross bleed start up shall inform Gökçen Ground sector before pushback.

The aircraft which will stay on the apron centerline for a longer time than standard period for Cross Bleed Start-up, shall submit the status to ATC.

In case of cross-bleed engine start-up, drivers of vehicles that use the apron, shall not stand against the back of the plane closer to a safe distance.

The operators and the companies that provide service are responsible for the establishment of safe distances specified in aircraft technical documents.

While the movement in the aprons and parking positions which will be used by especially the wide body airplanes, it is required to use minimum power, because of the jet blast effect.

M- HOT SPOT Applications;

1. The parking positions numbered as 301-308 at Apron1 and the entrance and exit points of this area can not be seen by Airport control TWR.

There are vehicle roads which cross the apron central line. "Moving aircraft control signs" have been established and drivers are required to stop and make controlled passes.

There are curved turning taxi lines for the airplanes for the entrance and the exit to this area.

While entering and exiting on this area or at the turning point to the parking positions, minimum power and taxi speed should be used.

2. GAV Apronu ve merkez hattındaki minimum kleranslar sebebiyle P ve N taksiyolları giriş ve çıkışında ve apron merkez hattında düşük taksi sürati ve düşük güç kullanılacaktır.

GAV Apronuna giriş/çıkış yapacak hava araçları ATC talimatları doğrultusunda hareket edecekler ve ATC müsadesi olmadan 'D' taksiyoluna girmeyeceklerdir.

'P' ve 'N' taksi yollarında motor susturma, parklandırma, yolcu indirme/bindirme işlemi ve yakıt ikmali yapılmayacaktır.

3. C5, C6, K taksi yollarından 06L/24R pistine girişler mevcuttur. Bekleme noktalarına dikkat edilmesi ve ATC talimatlarına uyulması gerekmektedir.

4. R1 ve R2 taksi yollarından 06R/24L pistine girişler mevcuttur. Pist bekleme noktalarına dikkat edilmesi ve ATC talimatlarına uyulması gerekmektedir.

N- Pist Kat Ediş Uygulamaları

1. Hava araçlarının pist kat edişini gerektiren towing işlemleri, 03:00-12:00 UTC ve 14:00-22:00 UTC saatleri arasında yapılmayacaktır. Bu saatler dışında yolcu uçaklarının pist kat edişini gerektiren acil towing ihtiyaçları için havalimanı otoritesine müracaat etmeleri gerekmektedir.

2. Uçakların kendi takati ile taksi yaparak pist kat edişleri trafiğin durumuna göre günün her saati ATC talimatları doğrultusunda yapılacaktır.

3. Planlı bakım amaçlı pist kat ediş gerektiren towing işlemleri 22:00-03:00 UTC saatleri arasında yapılacaktır.

4. Pist kat edişlerinde "reduced engine taxi" uygulaması yapılamaz.

O- Büyük Gövdeli Uçak Operasyonları

Sabiha Gökçen Havalimanında 06L/24R pisti 4E ve 06R/24L pisti 4F kategorisindedir. F kategorisindeki tüm trafikler 06R/24L pistini ve bağlantı taksiyollarını kullanarak Apron 6 veya Apron 8 de konaklayacaklardır. 06R/24L pistinin kullanılmaması durumunda, 06L/24R pisti kullanılarak sadece B747-8 tipi uçaklar, havalimanı otoritesinin onayı ile özel tedbirler uygulanarak aşağıdaki şartlar kapsamında kabul edilecektir.

- Kabul şartları için ilgili hava taşıyıcı tarafından en az bir ay önceden, havalimanı güncel yayınlarına ve uygulamalarına göre detaylı risk analizi, özel kapsamlı sigorta poliçesi ve sorumluluk beyanını içeren taahhüt yazısı ile havalimanı otoritesine müracaat edilmesi gerekmektedir.

- B747-8 tipi uçakların, uçuş trafiğinin daha az olduğu saatlerde, günde iki defa, iniş ve kalkışına izin verilecektir.

- B747-8 tipi uçaklar Apron 6 veya Apron 8 de konaklayacaklardır.

B747-8 tipi uçaklar için maksimum iniş ağırlığı 302095 Kg, maksimum kalkış ağırlığı 396894 Kg dır.

- 06L/24R kullanılması halinde muhtemel kullanılacak C5, C6, E, F, G, H, J, K, T, U taksi yolu genişlikleri 24 metredir. Taksi yolu emniyet sahaları taksi yolu merkez hattından 43.5 metredir. Bu nedenle, taksi hareketlerinin mümkün olan en az sapma ile merkez hattı üzerinde yapılmasını sağlayacak hız ve sürüş kullanılmalıdır.

2. Due to the minimum clearances on the GAV apron and the centerline, low taxi speed and low power shall be used enter and exit of the P and N taxiways and on the centerline of the GAV apron.

Aircraft entering/exiting GAV apron shall be follow the ATC instructions and shall not enter to 'D' taxiway without ATC clearance.

On TWYs 'P' and 'N' ACFT shall not stop engine, park, board passenger and refuel.

3. There are entrances to the RWY 06L/24R from TWYs C5, C6, K. Extreme care should be given to holding points and seek ATC guidance by all means.

4. There are entrances to the RWY 06R/24L from TWYs R1 and R2. Extreme care should be given to Runway holding points and seek ATC guidance by all means.

N- RWY Crossing Practices

1. Towing operations that require RWY crossing shall not be done BTN hours 03:00-12:00 UTC and 14:00-22:00 UTC. Except these timetable, airliners must apply to aerodrome authority for their need of emergency towing for RWY crossing.

2. Aircraft taxiing by their own power shall do RWY crossing at any time by ATC instructions.

3. Towing operations to be required RWY crossing for the purpose of planned maintenance shall be done BTN hours 22:00-03:00 UTC.

4. "Reduced engine taxi" not allowed during the RWY crossing.

O- Wide Body Aircraft Operations

RWY 06L/24R is category 4E and RWY 06R/24L is category 4F in Sabiha Gökçen Airport. All traffic in category F will be parked at Apron 6 or Apron 8 using RWY 06R/24L and connecting taxiways. If RWY 06R/24L is not available, only B747-8 type aircraft will be accepted for using the RWY 06L/24R under the following conditions by applying special measurements with the approval of the airport authority.

It is required to apply to airport authority with a commitment letter containing liability statement, detailed risk analysis and special comprehensive insurance policy according to the airport current publications and practices for the approval terms by the relevant aircraft operator at least one month in advance.

- Landing and takeoff permission to B747-8 type aircraft will be given twice a day in low traffic hours.

- B747-8 type aircraft will parked at Apron 6 or Apron 8.

Maximum landing weight is 302095 Kg and maximum takeoff weight is 396894 Kg for B747-8 type aircraft.

Taxiway width of C5, C6, E, F, G, H, J, K, T, U are 24 meters in using of RWY 06L/24R. Taxiway safety areas from taxiway centerline are 43.5 meters. In this reason, taxiing maneuvers should be done to keep aircraft over centerline with less deviation using speed reduction and steering techniques.

H ve U hızlı çıkış taksi yolundan pisti terk eden veya kat eden E ve F kategorisi uçakların aksi belirtilmedikçe, D taksi yolunda bulunan uçaklara dikkat ederek, H ve U taksi yolu üzerinde bekleme yapmamaları gerekmektedir. E ve F kategorisi uçaklar, D taksi yolu ile Apron 5 arasındaki pist kat edişlerinde, G bağlantı taksi yollarında durma ya da bekleme yapmayacak şekilde ATC talimatı ile kat ediş yapacaklardır. Aksi bildirilmedikçe C5, C6 ve K, taksiyolundan pisti terk ederek C taksiyoluna giren uçaklar, bekleme yapmadan C taksiyolu merkez hattına devam edeceklerdir.

P- Geliştirilmiş Yüzey Hareketleri Rehber ve Kontrol Sistemi

Sabiha Gökçen Havalimanı mode-S kabiliyetli geliştirilmiş yüzey hareketleri rehber ve kontrol sistemi (A-SMGCS) ile donatılmıştır. Pilotlar, hava aracı push-back ya da taksi (hangisi daha önce ise) istenmesinden itibaren ve indikten sonra hava aracı durma yerine tam olarak park edinceye kadar transponderlarının mode-S sinyallerini ve karşılık gelen mode-A kodunu sürekli iletecek şekilde ayarlanmasını sağlamalıdır. İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanını kullanacak havayolu işleticileri, yerde de operasyonel olarak çalışabilen mode-S transponderı ile teçhiz edilmiş hava araçlarını tercih etmeye gayret göstereceklerdir. 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 motor çalıştırdıktan hemen sonra başlayacak, iniş sonrası hava aracı tam olarak park ettikten sonra bitirilecektir. Park ettikten sonra, transponder OFF ya da STDBY pozisyonuna getirilmeden önce mode-A kod 2000 set edilecektir. Hava aracındaki mode-S transponder, uçak çağrı adının girilmesi imkanına sahipse, uçuş ekibi, ICAO uçuş planı 7. Hanede belirtilen çağrı adını transpondera set edecektir. Bu işlem kalkışta ATC kleransı alındıktan hemen sonra FMS ya da transponder kontrol paneline girilerek yerine getirilecektir. Transponderını açmayan trafiklere pushback verilmeyecektir.

R- Uçak Yer Hareketleri

- 1- F4 taksiyolunda, D taksiyolundan Apron 1 yönünde yükselen 2.86% oranında boyuna eğim ve 0.5% oranında enine eğim mevcuttur. F4 taksiyolundaki eğim ve F4 taksiyolu ile D taksiyolu bağlantı noktasındaki ters eğim nedeni ile F4 taksiyolunu kullanacak hava araçları en fazla 5 knot hız kullanacaklardır.
- 2- F4 taksiyolunu kullanacak hava araçlarının durma ve bekleme yapmaları gerekmesi halinde, F4 taksiyoluna girmeden önce durmaları ya da beklemeleri gerekmektedir.
- 3- F4 taksiyolu, 24 pist eşiği civarında hava aracı hareketi mevcut ise D taksiyolundan Apron 1 yönündeki taksi hareketleri için kullanılmayacaktır.
- 4- F4 taksiyolu üzerinde push-back ve towing işlemleri yapılmayacaktır.
- 5- ATC tarafından ara bekleme noktalarında beklenmesi talimatı verildiğinde ara bekleme noktasının tam önünde yer işaretlemesi geçilmeden beklenacaktır.

S- RWY 06R-24R DÜŞÜK GÖRÜŞ KALKIŞ USULLERİ :

- a. Düşük görüş kalkış operasyonları (LVTO) RVR 400 M altına düşüğünde yürürlüğe girer.

Otherwise instructed, category E and F aircraft which is crossing over or exiting runway, using H and U taxiway are required not to wait on H and U taxiway with paying attention to aircraft movement on D taxiway. Category E and F aircraft to cross over runway between D taxiway and Apron 5 are required not to stop or wait on joint of G taxiways and to follow ATC instructions.

Unless otherwise notified aircraft entering taxiway C by vacating the runway from TWYs C5, C6 and K will continue to taxiway center line C without delay.

P- Advanced Surface Movement Guidance and Control System

Sabiha Gökçen Airport is equipped with mode-S capable advanced surface movement guidance and control system (A-SMGCS). 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. Aircraft operators intending to use İstanbul Sabiha Gökçen Airport should ensure that mode-S transponders are able to operate when aircraft is on the ground. 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 start up. 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. Flight crew of 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 flight plan. The aircraft identification should be entered just after receiving the ATC clearance, through the FMS or the transponder control panel. Traffic whose transponder is not ON and active shall not be instructed for push-back.

R- Aircraft Ground Movements

- 1- TWY F4 has 2.86% longitudinal slope ascending in the direction of TWY D to Apron 1 and 0.5% transverse slope. Aircraft to use TWY F4 shall have maximum speed 5 Knots because of slope on TWY F4 and adverse slope at the joint of TWY F4 and TWY D.
 - 2- Aircraft shall stop or hold before entering TWY F4 if required to stop or wait.
 - 3- In case there exists aircraft movement around RWY 24 THR, TWY F4 shall not be used for taxiing in the direction of TWY D to Apron 1.
 - 4- Push-back and towing shall not be performed on TWY F4
 - 5- When instructed hold before intermediate holding points by ATC, the aircraft shall be waited just before the intermediate holding point marking without passing it.
- #### **S- RWY 06R-24R LOW VISIBILITY TAKE-OFF PROCEDURES:**
- a. Low Visibility take-off operations (LVTO) shall be applied when RVR is less than 400 M.

b. 06R pisti için CAT II operasyonları uygulamaya veya planlanmaya başlandığında iniş ile birlikte Düşük Görüş Kalkış Operasyonları (LVTO) sadece 06R pistinden yapılacaktır. 06R pisti iniş/kalkış operasyonları için planlanırken 24R pistinden düşük görüş kalkış operasyonu yapılmayacaktır.

c. Apron 1 de konaklayan ve kalkış için 06R pistini kullanacak trafikler; Q/G/C6/Apron6/B/B6/A taksi yolları ile 06L/24R pistini katederek ATC tarafından bildirilen 06R pisti bekleme noktasına devam edecektir. Bu trafiklere pushback sonrası C6 taksiyoluna kadar follow-me hizmeti verilecektir.

d. Genel Havacılık Apronunda konaklayan ve kalkış için 06R pistini kullanacak trafikler; P-N/G/C6/Apron6/B/B6/A taksi yolları ile 06L/24R pistini katederek ATC tarafından bildirilen 06R pisti bekleme noktasına devam edecektir. Bu trafiklere pushback sonrası C6 taksiyoluna kadar follow-me hizmeti verilecektir.

e. Apron 6, Apron 7 ve Apron 8 de konaklayan ve kalkış için 06R pistini kullanacak trafikler; B/B6/A taksiyolları ile ATC tarafından bildirilen 06R pist bekleme noktasına devam edeceklerdir.

f. Apron 5 ve Apron 4'te konaklayan ve kalkış için 06R pistini kullanacak trafikler; C/V/B1/A taksiyolları ile ATC tarafından bildirilen 06R pist bekleme noktasına devam edeceklerdir.

g. Düşük görüş kalkış şartlarında 24R pisti kullanılırken, Apron 1 ve Genel Havacılık Apronu, Apron 4, Apron 5, Apron 6, Apron 7 ve Apron 8'de konaklayan tüm trafikler bu pisti kullanacaklardır

h. Apron 1 de konaklayan ve kalkış için 24R pistini kullanacak trafikler; Apron 1/F4/D/E taksi yolları ile 24R pisti bekleme noktasına devam edecektir. Bu trafiklere pushback sonrası F4 taksiyoluna kadar follow-me hizmeti verilecek olup, tüm trafikler F4 taksiyolunda durup ATC talimatını bekleyeceklerdir.

i. Apron 4, Apron 5, Apron 6, Apron 7 ve Apron 8'de konaklayan ve kalkış için 24R pistini kullanacak trafikler; C/C11 taksiyolları ile 24R pist bekleme noktasına devam ederek ATC talimatını bekleyecektir.

j. Genel Havacılık Apronunda konaklayan ve kalkış için 24R pistini kullanacak trafikler; P-N/D/Q/Apron 1/F4 taksi yolları ile 24R pisti bekleme noktasına devam edecektir. Bu trafiklere F4 taksiyoluna kadar follow-me hizmeti verilecektir.

k. Kalkıştan vazgeçme veya abort durumlarında pilotlar hava aracı pisti terk eder etmez ATC ye "Pist Terkedildi" bilgisini raporlayacaktır. 24R pistinden kalkıştan vazgeçen trafikler D taksi yoluna çıktıktan sonra, 06R pistinden kalkıştan vazgeçen trafikler A taksiyoluna çıktıktan sonra ATC talimatına göre hareket edecektir.

T- Standart Taksi Rotaları (ARR-DEP)

ATC ünitesi, uzun taksi müsaadelerinden kaçınmak ve frekans yoğunluğunu azaltmak amacıyla müsaade hudutları önceden belirlenmiş standart taksi rotaları ile taksi müsaadesi verecektir.

Kalkışlar için standart taksi rotaları;

AD 2 LTFJ GMC 4-10 sayfalarında gösterilmiştir. Tüm apronlardaki kalkış trafikleri, ATC talimatı ile standart taksi rotalarına katılacak ve ilgili pist bekleme noktalarında duracaklardır.

b. When CAT II operations are in progress or planned for RWY 06R, Low Visibility Take-off Operations (LVTO) shall only be performed from RWY 06R. Low visibility take-off operations will not be performed from RWY 24R when RWY 06R is planned for landing/ take-off operations.

c. The traffic parked at Apron 1 using RWY 06R for take-off shall proceed to the appropriate holding point for 06R as instructed by ATC taxiing via taxiways Q/G/C6/Apron6/B/B6/A and RWY 06L/24R. These traffic shall be guided by follow-me vehicle until reaching taxiway C6 following pushback.

d. traffic parked at the General Aviation Apron using RWY 06R for take-off shall proceed to the appropriate holding point for 06R as instructed by ATC taxiing via taxiways P/N/G/C6/Apron6/B/B6/A and RWY 06L/24R. These traffic shall be guided by follow-me vehicle until reaching taxiway C6 following pushback.

e. Traffic parked at Apron 6, Apron 7 and Apron 8 using RWY 06R for take-off shall proceed to the appropriate holding point for 06R as instructed by ATC via taxiways B/B6/A.

f. Traffic parked at Apron 5 and Apron 4 using RWY 06R for take-off shall proceed to the appropriate holding point for RWY 06R as instructed by ATC via C/V/B1/A taxiways.

g. Under the meteorological conditions which require the use of RWY 24R all traffic on Apron 1, General Aviation Apron, Apron 4, Apron 5, Apron 6, Apron 7 and Apron 8 shall use RWY 24R.

h. Traffic parked at Apron 1 using RWY 24R for take-off shall proceed to the holding point of RWY 24R taxiing via Apron 1/ F4/D/E taxiways. After pushback, guidance service shall be provided to these traffic until reaching F4 taxiway. All traffic shall hold at F4 taxiway and wait for ATC instructions.

i. Traffic parked at Apron 4, Apron 5, Apron 6, Apron 7 and Apron 8 using RWY 24R for take-off shall proceed to the holding point of RWY 24R via C/C11 taxiways and wait for ATC instructions.

j. Traffic parked at the General Aviation Apron using RWY 24R for take-off shall proceed to the holding point of RWY 24R via taxiways P/N/D/Q/Apron 1/F4. Guidance service shall be provided for these traffic until reaching the F4 taxiway.

k. In case of abandonment or abort, pilots shall report "Runway vacated" to ATC as soon as the aircraft vacates the runway. Traffic aborting from RWY 24R shall proceed in accordance with ATC instructions after reaching taxiway D, traffic aborting take-off from RWY 06R shall comply with the ATC instructions after reaching taxiway A.

T- Standard Taxi Routes (ARR-DEP)

To minimize frequency congestion and to avoid long taxi clearances, ATC unit will give clearances via standard taxi routes with clearly defined clearance limits.

Standard taxi routes for departures;

Standard Taxi Routes for Departures are depicted on the charts AD 2 LTFJ GMC 4-10. All departure traffic on aprons shall join to standard taxi routes with ATC instruction and hold at related runway holding points.

Gelişler için standart taksi rotaları;

AD 2 LTFJ GMC 1-3, GMC 11-12 sayfalarında gösterilmiştir

Standard taxi routes for arrivals;

Depicted on charts AD 2 LTFJ GMC 1-3, GMC 11-12

RWY 06R ARRIVAL

1- ARRIVAL 1A (ARR 1A)

RWY 06R pistini A7, A8, A9, A10, A11 taksi yollarından terk eden trafikler A, B8, B, M2 ve C taksi yollarını kullanacaklar ve ATC talimatları için C-11 den önce bekleyeceklerdir.

2- ARRIVAL 1B (ARR 1B)

RWY 06R pistini A7, A8, A9, A10, A11 taksi yollarından terk eden trafikler A, B8, B, M1 ve C taksi yollarını kullanacaklar ve ATC talimatları için C-11 den önce bekleyeceklerdir.

3- ARRIVAL 1C (ARR 1C)

RWY 06R pistini A7, A8, A9, A10, A11 taksi yollarından terk eden trafikler A, B8, B, M2, C ve C6 taksi yollarını kullanacaklar ve ATC talimatları için RWY 06L pistinden önce bekleyeceklerdir.

4- ARRIVAL 1D (ARR 1D)

RWY 06R pistini A7, A8, A9, A10, A11 taksi yollarından terk eden trafikler A, B8, B, M1, C ve C6 taksi yollarını kullanacaklar ve ATC talimatları için RWY06L pistinden önce bekleyeceklerdir.

5- ARRIVAL 1E (ARR 1E)

RWY 06R pistini A7, A8, A9, A10, A11 taksi yollarından terk eden trafikler A, B6, B, K1, C ve C6 taksi yollarını kullanacaklar ve ATC talimatları için RWY06L pistinden önce bekleyeceklerdir.

6- ARRIVAL 1F (ARR 1F)

RWY 06R pistini A7, A8, A9, A10, A11 taksi yollarından terk eden trafikler A, B7, B, K2, C ve C6 taksi yollarını kullanacaklar ve ATC talimatları için RWY06L pistinden önce bekleyeceklerdir.

7- ARRIVAL 1G (ARR 1G) (Sadece C kategorisi Uçaklar)

RWY 06R pistini A7, A8, A9, A10, A11 taksi yollarından terk eden trafikler A, B7, B, L2, C ve C6 taksi yollarını kullanacaklar ve ATC talimatları için RWY 06L pistinden önce bekleyeceklerdir.

8- ARRIVAL 1H (ARR 1H) (Sadece C kategorisi Uçaklar)

RWY 06R pistini A7, A8, A9, A10, A11 taksi yollarından terk eden trafikler A, B7, B, L1, C ve C6 taksi yollarını kullanacaklar ve ATC talimatları için RWY06L pistinden önce bekleyeceklerdir.

1- ARRIVAL 1A (ARR 1A)

Traffic vacating RWY 06R from A7, A8, A9, A10, A11 TWYs shall use A, B8, B, M2 and C TWYs and hold before C-11 for ATC instructions.

2- ARRIVAL 1B (ARR 1B)

Traffic vacating RWY 06R from A7, A8, A9, A10, A11 TWYs shall use A, B8, B, M1 and C TWYs and hold before C-11 for ATC instructions.

3- ARRIVAL 1C (ARR 1C)

Traffic vacating RWY 06R from A7, A8, A9, A10, A11 TWYs shall use A, B8, B, M2, C, C6 TWYs and hold before RWY 06L for ATC instructions.

4- ARRIVAL 1D (ARR 1D)

Traffic vacating RWY 06R from A7, A8, A9, A10, A11 TWYs shall use A, B8, B, M1, C, C6 TWYs and hold before RWY 06L for ATC instructions.

5- ARRIVAL 1E (ARR 1E)

Traffic vacating RWY 06R from A7, A8, A9, A10, A11 TWYs shall use A, B6, B, K1, C and C6 TWYs and hold before RWY 06L for ATC instructions.

6- ARRIVAL 1F (ARR 1F)

Traffic vacating RWY 06R from A7, A8, A9, A10, A11 TWYs shall use A, B7, B, K2, C and C6 TWYs and hold before RWY 06L for ATC instructions.

7- ARRIVAL 1G (ARR 1G) (Only for Category C aircraft)

Traffic vacating RWY 06R from A7, A8, A9, A10, A11 TWYs shall use A, B7, B, L2, C and C6 TWYs and hold before RWY 06L for ATC instructions.

8- ARRIVAL 1H (ARR 1H) (Only for Category C aircraft)

Traffic vacating RWY 06R from A7, A8, A9, A10, A11 TWYs shall use A, B7, B, L1, C, C6 TWYs and hold before RWY 06L for ATC instructions.

RWY 24L ARRIVAL

1- ARRIVAL 2A (ARR 2A)

RWY 24L pistini A6, A5, A4, A3 ve A2 taksi yollarından terk eden trafikler A, B6, B, K1, C ve C6 taksi yollarını kullanacaklar ve ATC talimatları için RWY06L pistinden önce bekleyeceklerdir.

2- ARRIVAL 2B (ARR 2B)

RWY 24L pistini A6, A5, A4, A3 ve A2 taksi yollarından terk eden trafikler A, B6, B, K2, C ve C6 taksi yollarını kullanacaklar ve ATC talimatları için RWY06L pistinden önce bekleyeceklerdir.

1- ARRIVAL 2A (ARR 2A)

Traffic vacating RWY 24L from A6, A5, A4, A3 and A2 TWYs shall use A, B6,B,K1,C, C6 TWYs and hold before RWY 06L for ATC instructions.

2- ARRIVAL 2B (ARR 2B)

Traffic vacating RWY 24L from A6, A5, A4, A3 and A2 TWYs shall use A, B6,B,K2,C, C6 TWYs and hold before RWY 06L for ATC instructions.

RWY 06L DEPARTURE

1- DEPARTURE 1A (DEP 1A)

Kalkış trafiği, Q, D ve J taksi yollarını kullanacak ve RWY 06L pisti bekleme noktasında duracaktır.

2- DEPARTURE 1B (DEP 1B)

Kalkış trafiği, R, D ve J taksi yollarını kullanacak ve RWY 06L pisti bekleme noktasında duracaktır.

1- DEPARTURE 1A (DEP 1A)

Departure traffic shall use Q, D and J TWYs and hold short of RWY 06L.

2- DEPARTURE 1B (DEP 1B)

Departure traffic shall use R, D and J TWYs and hold short of RWY 06L.

3- DEPARTURE 1C (DEP 1C)

Kalkış trafiği, S, D ve J taksi yollarını kullanacak ve RWY 06L pisti bekleme noktasında duracaktır.

4- DEPARTURE 1D (DEP 1D)

Kalkış trafiği, F4, D ve J taksi yollarını kullanacak ve RWY 06L pisti bekleme noktasında duracaktır.

5- DEPARTURE 1E (DEP 1E)

Kalkış trafiği, N, D ve J taksi yollarını kullanacak ve RWY 06L pisti bekleme noktasında duracaktır.

RYW 24R DEPARTURE

1- DEPARTURE 2A (DEP 2A)

Kalkış trafiği, Q, D ve E taksi yollarını kullanacak ve RWY 24R pisti bekleme noktasında duracaktır.

2- DEPARTURE 2B (DEP 2B)

Kalkış trafiği, R, D ve E taksi yollarını kullanacak ve RWY 24R pisti bekleme noktasında duracaktır.

3- DEPARTURE 2C (DEP 2C)

Kalkış trafiği, S, D ve E taksi yollarını kullanacak ve RWY 24R pisti bekleme noktasında duracaktır.

4- DEPARTURE 2D (DEP 2D)

Kalkış trafiği, F4, D ve E taksi yollarını kullanacak ve RWY 24R pisti bekleme noktasında duracaktır.

5- DEPARTURE 2E (DEP 2E)

Kalkış trafiği, N, D ve E taksi yollarını kullanacak ve RWY 24R pisti bekleme noktasında duracaktır.

RYW 06R DEPARTURE

1- DEPARTURE 3A (DEP 3A)

Kalkış trafiği, C6, C, K1, B, B6, A, A3 taksi yollarını kullanacak ve RWY 06R pisti bekleme noktasında duracaktır.

2- DEPARTURE 3B (DEP 3B)

Kalkış trafiği, C6, C, K2, B, B6, A, A3 taksi yollarını kullanacak ve RWY 06R pisti bekleme noktasında duracaktır.

3- DEPARTURE 3C (DEP 3C)

Kalkış trafiği, C11, C, M2, B, B8, A, A3 taksi yollarını kullanacak ve RWY 06R pisti bekleme noktasında duracaktır.

4- DEPARTURE 3D (DEP 3D)

Kalkış trafiği, C11, C, M1, B, B7, A, A3 taksi yollarını kullanacak ve RWY 06R pisti bekleme noktasında duracaktır.

5- DEPARTURE 3E (DEP 3E)

Kalkış trafiği, M1, B, B7, A, A3 taksi yollarını kullanacak ve RWY 06R pisti bekleme noktasında duracaktır.

6- DEPARTURE 3F (DEP 3F)

Kalkış trafiği, M2, B, B7, A, A3 taksi yollarını kullanacak ve RWY 06R pisti bekleme noktasında duracaktır.

RYW 24L DEPARTURE

1- DEPARTURE 4A (DEP 4A)

Kalkış trafiği, C6, C, K1, B, B7, A, A10 taksi yollarını kullanacak ve RWY 24L pisti bekleme noktasında duracaktır.

2- DEPARTURE 4B (DEP 4B)

Kalkış trafiği, C6, C, K2, B, B7, A, A10 taksi yollarını kullanacak ve RWY 24L pisti bekleme noktasında duracaktır.

3- DEPARTURE 4C (DEP 4C)

Kalkış trafiği, C11, C, M2, B, B8, A, A10 taksi yollarını kullanacak ve RWY 24L pisti bekleme noktasında duracaktır.

3- DEPARTURE 1C (DEP 1C)

Departure traffic shall use S, D and J TWYs and hold short of RWY 06L.

4- DEPARTURE 1D (DEP 1D)

Departure traffic shall use F4, D and J TWYs and hold short of RWY 06L.

5- DEPARTURE 1E (DEP 1E)

Departure traffic shall use N, D and J TWYs and hold short of RWY 06L.

1- DEPARTURE 2A (DEP 2A)

Departure traffic shall use Q, D and E TWYs and hold short of RWY 24R.

2- DEPARTURE 2B (DEP 2B)

Departure traffic shall use R, D and E TWYs and hold short of RWY 24R.

3- DEPARTURE 2C (DEP 2C)

Departure traffic shall use S, D and E TWYs and hold short of RWY 24R.

4- DEPARTURE 2D (DEP 2D)

Departure traffic shall use F4, D and E TWYs and hold short of RWY 24R.

5- DEPARTURE 2E (DEP 2E)

Departure traffic shall use N, D and E TWYs and hold short of RWY 24R.

1- DEPARTURE 3A (DEP 3A)

Departure traffic shall use C6, C, K1, B, B6, A, A3 TWYs and hold short of RWY 06R.

2- DEPARTURE 3B (DEP 3B)

Departure traffic shall use C6, C, K2, B, B6, A, A3 TWY's and hold short of RWY 06R.

3- DEPARTURE 3C (DEP 3C)

Departure traffic shall use C11, C, M2, B, B8, A, A3 TWYs and hold short of RWY 06R.

4- DEPARTURE 3D (DEP 3D)

Departure traffic shall use C11, C, M1, B, B7, A, A3 TWYs and hold short of RWY 06R.

5- DEPARTURE 3E (DEP 3E)

Departure traffic shall use M1, B, B7, A, A3 TWYs and hold short of RWY 06R.

6- DEPARTURE 3F (DEP 3F)

Departure traffic shall use M2, B, B7, A, A3 TWYs and hold short of RWY 06R.

1- DEPARTURE 4A (DEP 4A)

Departure traffic shall use C6, C, K1, B, B7, A, A10 TWYs and hold short of RWY 24L.

2- DEPARTURE 4B (DEP 4B)

Departure traffic shall use C6, C, K2, B, B7, A, A10 TWYs and hold short of RWY 24L.

3- DEPARTURE 4C (DEP 4C)

Departure traffic shall use C11, C, M2, B, B8, A, A10 TWYs and hold short of RWY 24L.

4- DEPARTURE 4D (DEP 4D)

Kalkış trafiği, C11, C, M1, B, B8, A, A10 taksi yollarını kullanacak ve RWY 24L pisti bekleme noktasında duracaktır.

5- DEPARTURE 4E (DEP 4E)

Kalkış trafiği, M2, B, B8, A, A10 taksi yollarını kullanacak ve RWY 24L pisti bekleme noktasında duracaktır.

6- DEPARTURE 4F (DEP 4F)

Kalkış trafiği, M1, B, B8, A, A10 taksi yollarını kullanacak ve RWY 24L pisti bekleme noktasında duracaktır.

RWY 06L ARRIVAL

1- ARRIVAL 3A (ARR 3A)

RWY 06L pistini G, T, F, E taksi yollarından terk eden trafikler ara bekleme noktalarında pozisyonlarını muhafaza edecekler (TWY T, F) ve ATC talimatıyla D, Q taksi yollarını kullanacaklardır.

2- ARRIVAL 3B (ARR 3B)

RWY 06L pistini G, T, F, E taksi yollarından terk eden trafikler ara bekleme noktalarında pozisyonlarını muhafaza edecekler (TWY T, F) ve ATC talimatıyla D, R taksi yollarını kullanacaklardır.

3- ARRIVAL 3C (ARR 3C)

RWY 06L pistini G, T, F, E taksi yollarından terk eden trafikler ara bekleme noktalarında pozisyonlarını muhafaza edecekler (TWY T, F) ve ATC talimatıyla D, S taksi yollarını kullanacaklardır.

4- ARRIVAL 3D (ARR 3D)

RWY 06L pistini G, T, F, E taksi yollarından terk eden trafikler ara bekleme noktalarında pozisyonlarını muhafaza edecekler (TWY T, F) ve ATC talimatıyla D, F4 taksi yollarını kullanacaklardır.

5- ARRIVAL 3E (ARR 3E)

RWY 06L pistini U, G, T, F, E taksi yollarından terk eden trafikler ara bekleme noktalarında pozisyonlarını muhafaza edecekler (TWY U, T, F) ve ATC talimatıyla GAV için D taksi yolunu kullanacaklardır.

4- DEPARTURE 4D (DEP 4D)

Departure traffic shall use C11, C, M1, B, B8, A, A10 TWYs and hold short of RWY 24L.

5- DEPARTURE 4E (DEP 4E)

Departure traffic shall use M2, B, B8, A, A10 TWYs and hold short of RWY 24L.

6- DEPARTURE 4F (DEP 4F)

Departure traffic shall use M1, B, B8, A, A10 TWYs and hold short of RWY 24L.

1- ARRIVAL 3A (ARR 3A)

Traffic vacating the RWY 06L from G, T, F, E TWYs shall maintain their positions at the intermediate holding points (TWYs T, F) then shall use D, Q by ATC instructions.

2- ARRIVAL 3B (ARR 3B)

Traffic vacating the RWY 06L from G, T, F, E TWYs shall maintain their positions at the intermediate holding points (TWYs T, F) then shall use D, R by ATC instructions.

3- ARRIVAL 3C (ARR 3C)

Traffic vacating the RWY 06L from G, T, F, E TWYs shall maintain their positions at the intermediate holding points (TWYs T, F) then shall use D, S by ATC instructions.

4- ARRIVAL 3D (ARR 3D)

Traffic vacating the RWY 06L from G, T, F, E TWYs shall maintain their positions at the intermediate holding points (TWYs T, F) then shall use D, F4 by ATC instructions.

5- ARRIVAL 3E (ARR 3E)

Traffic vacating the RWY 06L from U, G, T, F, E TWYs shall maintain their positions at the intermediate holding points (TWYs U, T, F) then shall use D to GAV by ATC instructions.

RWY 24R ARRIVAL

1- ARRIVAL 4A (ARR 4A)

RWY 24R pistini G, U, H, J taksi yollarından terk eden trafikler ara bekleme noktalarında pozisyonlarını muhafaza edecekler (TWY U, H) ve ATC talimatıyla D, Q taksi yollarını kullanacaklardır.

2- ARRIVAL 4B (ARR 4B)

RWY 24R pistini G, U, H, J taksi yollarından terk eden trafikler ara bekleme noktalarında pozisyonlarını muhafaza edecekler (TWY U, H) ve ATC talimatıyla D, R taksi yollarını kullanacaklardır.

3- ARRIVAL 4C (ARR 4C)

RWY 24R pistini G, U, H, J taksi yollarından terk eden trafikler ara bekleme noktalarında pozisyonlarını muhafaza edecekler (TWY U, H) ve ATC talimatıyla D, S taksi yollarını kullanacaklardır.

4- ARRIVAL 4D (ARR 3D)

RWY 24R pistini G, U, H, J taksi yollarından terk eden trafikler ara bekleme noktalarında pozisyonlarını muhafaza edecekler (TWY U, H) ve ATC talimatıyla D, F4 taksi yollarını kullanacaklardır.

5- ARRIVAL 4E (ARR 4E)

RWY 24R pistini G, U, H, J taksi yollarından terk eden trafikler ara bekleme noktalarında pozisyonlarını muhafaza edecekler (TWY U, H) ve ATC talimatıyla GAV için D taksi yolunu kullanacaklardır.

1- ARRIVAL 4A (ARR 4A)

RWY 24R pistini G, U, H, J taksi yollarından terk eden trafikler ara bekleme noktalarında pozisyonlarını muhafaza edecekler (TWYs U, H) ve ATC talimatıyla D, Q taksi yollarını kullanacaklardır.

2- ARRIVAL 4B (ARR 4B)

Traffic vacating the RWY 24R from G, U, H, J TWYs shall maintain their positions at the intermediate holding points (TWYs U, H) then shall use D, R by ATC instructions.

3- ARRIVAL 4C (ARR 4C)

Traffic vacating the RWY 24R from G, U, H, J TWYs shall maintain their positions at the intermediate holding points (TWYs U, H) then shall use D, S by ATC instructions.

4- ARRIVAL 4D (ARR 3D)

Traffic vacating the RWY 24R from G, U, H, J TWYs shall maintain their positions at the intermediate holding points (TWYs U, H) then shall use D, F4 by ATC instructions.

5- ARRIVAL 4E (ARR 4E)

Traffic vacating the RWY 24R from G, U, H, J TWYs shall maintain their positions at the intermediate holding points (TWYs U, H) then shall use D, to GAV by ATC instructions.

LTFJ AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1) Gürültü Kategorisi ICAO ANNEX 16 Bölüm 3 ve Bölüm 4 ile uyumlu uçakların kalkışlarda NADP-2, Gürültü Kategorisi ICAO ANNEX 16 Bölüm 2 ile uyumlu uçaklar ise sadece NADP-1 i uygulayacaklardır.

2) Pilotlar 3000 FT i geçinceye kadar ICAO Doc 8168 Vol 1 de açıklanan "Noise Abatement Departure Procedures 1 veya 2" (NADP-1 veya NADP-2) usulünü uygulayacaklardır.

1) For departures any aircraft having compliance with the Noise Category ICAO ANNEX 16 Chapter 3 and 4 shall apply NADP-2 whereas all other aircraft whose Noise Category are in compliance with ICAO ANNEX 16 Chapter 2 shall only apply NADP-1

2) Pilots shall apply "Noise Abatement Departure Procedure 1 or 2" (NADP-1 or NADP-2) which has been explained in Doc 8168 Vol-1 until passing 3000 FT

LTFJ AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

SABİHA GÖKÇEN CTR İÇİNDEKİ IFR UÇUŞ USULLERİ

Kalkıştan önce uçuş planı sunulmuş olmalıdır.

Kalkacak trafikler EOBT ve CTOT lerine uygun saatte motor çalıştırma ve push back müsadesi isteyeceklerdir.

Motor çalıştırma ve push back talep ederken taxi süreleri dikkate alınmalıdır.

ATC frekansı yoğunluğunu önleyebilmek için uçuş planı olmayan ya da uçuş planı veya CTOT si ile ilgili problem yaşayan trafikler ATC ünitesi yerine yer hizmetleri şirketleri ile temas kuracaklardır.

İSTANBUL TMA İÇERİSİNDE VFR UÇUŞ USULLERİ

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 en kısa sürede VFR Rotaya geri dönecektir

1. İstanbul TMA içerisinde bir meydana iniş yapacak radyosuz VFR trafikler, ilgili CTR a 1500 FT MSL nin altında ve alet alçalma, pas geçme ile standart kalkış rotalarını etkilemeyecek şekilde aşağıda belirtilen rotaları takip ederek gireceklerdir.

2. İstanbul TMA içerisinde faaliyet gösteren VFR Trafikler, 412838N-0281739E ve 404219N-0281343E noktaları ile belirlenen hattın batısında 2000 FT MSL, doğusunda 1500 FT MSL nin üzerine çıkmadıkça Yeşilköy Yaklaşma ile radyo teması kurmayacaklardır.

3. Radyosuz VFR trafikler, İstanbul TMA içerisinde 1500 FT MSL nin üzerinde uçmayacaklardır.

PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS WITHIN SABİHA GÖKÇEN CTR

Flight plan shall be submitted before take-off.

Departure aircraft shall request start-up and push back clearance according to EOBT and CTOT times.

When requesting engine start-up and push back, taxi times should be taken into account.

In order to prevent occupation of ATC frequency, traffic without FPL or experiencing any problem about FPL or CTOT shall contact with ground handling company instead of ATC Unit.

PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN ISTANBUL TMA

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

1. VFR traffic not equipped with radio destined to any aerodrome within the İstanbul TMA, shall enter the CTRs below 1500 FT MSL through the routes given here below, provided that they will not affect the instrument approach, missed approach and SID routes.

2. VFR traffic operating within the İstanbul TMA shall not establish radio contact with "Yeşilköy APP" unless they climb above 1500 FT MSL in the east of line identified by 412838N-0281739E and 404219N-0281343E as well as they climb above 2000 FT MSL in the west of line identified by 412838N-0281739E and 404219N-0281343E.

3. VFR traffic not equipped with radio shall not fly above 1500 FT MSL within the İstanbul TMA.

4. All VFR traffic except emergency situation and bad weather conditions, shall not fly above 1500 FT MSL in the east of line identified by 412838N-0281739E and 404219N-0281343E, above 2000 FT MSL in the west of line identified by 412838N-0281739E and 404219N-0281343E on VFR route within Istanbul TMA. For higher altitude/level requests on VFR routes outside of TMA, all VFR traffic shall contact relevant ATC unit and state only their call sign and altitude/level requested.



Note: For VFR landings and take-offs to LTFJ, please refer to the following items.

5. Landing and departing of all VFR traffic except State aircraft, ambulance flights, helicopters SAR and emergency flights will not be permitted.

6. Departure VFR traffic shall establish initial contact with GÖKÇEN Delivery on 122.625 MHz

7. In order to cross Gökçen CTR, VFR Routes described on AD 2 LTFM VFR Chart shall be used only. VFR traffic; approaching from North West of Gökçen CTR for crossing the CTR, will not be allowed to pass through Sabiha Gökçen Airport, this traffic shall establish contact with Gökçen TWR and fly towards to “Adalar (405100N-0290500E)” then shall follow VFR routes to cross the CTR.

8. VFR traffic intended to land at Sabiha Gökçen Airport or to a location within Gökçen CTR, shall establish contact with Gökçen TWR prior to enter Gökçen CTR and shall continue its flight in accordance with the instructions issued by the controller.

9. Similarly, VFR traffic intended to take off from Sabiha Gökçen Airport or from a location within Gökçen CTR, shall establish contact with Gökçen TWR prior to its departure and shall continue its flight in accordance with the instructions issued by the controller.

10. Without getting permission from Gökçen TWR, VFR traffic shall not fly so as to affect landing and departure courses of procedures published at Turkish AIP for Sabiha Gökçen Airport.

DÜŞÜK GÖRÜŞ USULLERİ

1- CAT II Operasyonları

a- CAT II operasyonları için onaylanmış 06R pisti, gerekli tesislerin hizmete elverişliliğine bağlı olarak asgari miniması ilgili Sivil Havacılık Otoritesi tarafından resmi olarak onaylanmış işleticilerin CAT II operasyonları için uygundur.

b- CAT II Operasyonu için özel uçuş ekibi ve hava aracı sertifikasyonu gereklidir.

c- CAT II operasyonları süresince özel ATC usulleri (düşük görüş ATC usulleri) uygulanacaktır. Bu usuller yürürlükte iken pilotlar ATIS veya RTF 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 bekleme noktalarını kullanmasını isteyecektir "F" kategorisi uçakların CAT II bekleme noktalarında bekleme yapması gerekmektedir.

LOW VISIBILITY PROCEDURES

1- CAT II Operations

a- RWY 06R, approved for CAT II operation and subject to serviceability of the required facilities, is suitable for CAT II operation by operators whose minima have been formally approved by relevant Civil Aviation Authority.

b- For CAT II operation special aircrew and aircraft certification required.

c- During CAT II operation a special ATC procedures (ATC Low Visibility Procedures) will be applied. Pilots will be informed when this procedure are in operation by ATIS or 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 CAT II holding points listed below. Category "F" traffic are required to hold at CAT II holding points.

RWY 06R CATII OPERASYONU BEKLEME NOKTALARI / RWY 06R CATII OPERATION HOLDING POINTS		
TAKSİYOLU / TAXIWAY	HP CAT II (137.5 M)	HP (90 M)
A1	405308.40N-0291803.71E	405306.98N-0291804.62E
A2	405309.69N-0291807.21E	405308.27N-0291808.12E
A3	405310.98N-0291810.71E	405309.56N-0291811.62E

e- Gelen hava araçları: Yüzey hareketleri geliştirilmiş kılavuzluk ve kontrol sistemi (A-SMGCS) normal olarak mevcut olup bu esnada tüm pist çıkışlarını belirleyen ışık sistemleri olduğundan pilotlar uygun olan ilk pist çıkış taksi yolunu seçmelidirler.

f- Aydınlatma sisteminin CAT II şartlarını sağlamadığı apron ve taksi yollarında follow me hizmeti verilecektir.

g- 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.

e- Arriving Aircraft: Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS) is normally available and pilots should select the first convenient exit taxiway because of there are light systems to identify all runway exits.

f- On aprons and taxiways where guideline lightning not available for CAT II requirements, aircraft will be guided by the follow me vehicle.

g- 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.

1. ICAO STANDARD SID/STAR PHRASEOLOGIES

1.1 ICAO standard SID/STAR phraseologies published in PANS-ATM Document 4444 applied when issuing or receiving an ATC clearance on a SID or STAR.

1.2 The main purpose is to provide core phraseology that positively reinforces the lateral, vertical and speed requirements embedded in a SID or STAR will continue to apply, unless explicitly cancelled or amended by the Air Traffic Controller.

1.3 The core phraseologies are:

a- CLIMB VIA SID TO (level)

b- DESCEND VIA STAR TO (level)

1.3.1 These require the aircraft to:

a- Climb/Descend to the cleared level and comply with published level restrictions;

b- Follow the lateral profile of the SID/STAR; and

c- Comply with published speed restrictions or ATC-issued speed control instructions as applicable.

1.4 Phraseologies for removal of level or speed restrictions are:

1.4.1 CLIMB/DESCEND VIA SID/STAR TO (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)

These require the aircraft to:

- a- Climb/Descend to the cleared level; published level restrictions are cancelled;
- b- Follow the lateral profile of the SID/STAR; and
- c- Comply with published speed restrictions or ATC-issued speed control instructions as applicable.

1.4.2 CLIMB/DESCEND VIA SID/STAR TO (level), CANCEL SPEED RESTRICTION(S)

These require the aircraft to:

- a- Climb/Descend to the cleared level and comply with the published level restrictions;
- b- Follow the lateral profile of the SID/STAR; and
- c- Published speed restrictions or ATC-issued speed control instructions are cancelled.

1.4.3 CLIMB/DESCEND UNRESTRICTED TO (level)

These require the aircraft to:

- a- Climb/Descend to the cleared level; published level restrictions are cancelled;
- b- Follow the lateral profile of the SID/STAR; and
- c- Published speed restrictions or ATC-issued speed control instructions are cancelled.

1.5 Refer to ICAO PANS-ATM Document 4444 for the remaining SID/STAR Phraseologies.

1.6 It is the responsibility of the pilot to comply with the requirements of the ICAO standard SID/STAR phraseologies; any deviation may lead to separation infringements and may jeopardize the safe operation of other aircraft.

1.7 The use of a SID or STAR designator without a cleared level does not authorize the aircraft to climb or descend on the SID or STAR vertical profile.

1.8 In the event that, pilot assesses a published level or speed restriction cannot be met, must inform ATC as soon as possible.

2. POINT MERGE SYSTEM

2.1 LTFJ STARs are based on Point Merge System (PMS). Each STAR contains segments forming a curved sequencing leg equidistant from the Merge Point (MP).

2.2 The sequencing legs of PMS vertically separated, with the one closer to the MP located above the one further away.

2.3 When descend clearance has been transmitted by ATC, aircraft have to reach a defined altitude and speed to fly the sequencing legs.

2.4 Merging to the next segment is then achieved by direct clearance to the merge points. LTFJ MPs that are at the same time designated as Initial Approach Fixes are; OBIXI and OKIPI.

2.5 PMS allows for efficient shortening or stretching of the aircraft arrival path depending on the traffic situation at hand.

2.6 Arriving aircraft established on the STAR may expect clearance direct to the relevant MP only when the traffic permits.

2.7 Succeeding aircraft will subsequently be cleared direct to the MP when sufficient spacing to preceding aircraft is obtained.

2.8 Hence, a precise sequencing can be achieved whilst the aircraft maintain own navigation (LNAV).

3. THE MANDATORY IMPLEMENTATION OF RNAV (GNSS) SIDs /STARs.

3.1 RNAV (GNSS) SID/STAR procedures for Istanbul Sabiha Gökçen Aerodrome are mandatory for P-RNAV approved aircraft equipped with PBN/D1-D2-O1-O2. Therefore, the P-RNAV approved aircraft arriving/departing to/from LTFJ are required to flight plan or submit a change message (CHG) concerning the route section of their RPLs as described below;

Aircraft without P-RNAV approval (RNAV(GNSS)) may lose the sequence and be subject to a delaying action. The aircraft concerned will be radar vectored to final, or cleared/vectored to a point from where approach can be made.

3.1.1 GNSS based RNAV STARs for LTFJ starts from the waypoint/fixes designated as GINLI, NAMAN, TOKER, ETAMP, VUTZO, DRAMO and IBODU.

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 LTFJ via IMR VOR,

Example: IMR N618 DUGLA Y371 VUTZO

3.1.2 GNSS based RNAV SIDs for LTFJ ends at the waypoint/fixes, designated as MAKOL, EKAWA, VICEN, ROXUK, IVGUS, BARPE, VADEN, TUDBU and IBLAL, IBLAX

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 LTFJ via ROXUK

Example: ROXUK N617

3.2 The LTFJ departures destined to LTFM or LTBA are excepted from this mandatory implementation. The conventional procedure published on page AD2 LTFJ SID-9, BKZ1Y procedure on page AD2 LTFJ SID-10 and BKY1Z procedure on page AD2 LTFJ SID-14 are available for these flights.

4. RUNWAY ASSIGNMENT

4.1 When the segregated parallel operations or simultaneous Independent parallel departures are in progress, appropriate use of runways are subject to ATC discretion in order to ensure safe and orderly flow of traffic.

4.2 For tactical reasons and to increase air traffic efficiency, ATC may change the assigned landing runway with the notification of the pilot prior to, clearing the aircraft to the relevant Initial Approach Fix (OBIXI and OKIPI)

5. SIMULTANEOUS OPERATIONS ON PARALLEL RUNWAYS

5.1 To optimize runway utilization and increase air traffic efficiency, segregated parallel operations are in progress daily. (24 hours) (RWY 06R/24L arrival, RWY 06L/24R departures)

5.2 Simultaneous independent parallel departures may be in progress based on traffic conditions.

6. PILOT NOTIFICATION FOR OPERATIONS

6.1 Simultaneous independent parallel departures to the relevant runways will be broadcast on ATIS during the active period like as; "Simultaneous independent parallel departures in progress"

LTFJ AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION - NIL

LTFJ AD 2.24 AERODROME CHARTS

Aerodrome Chart	AD 2 LTFJ ADC
Aircraft Parking/Docking Chart	AD 2 LTFJ PRKG
Aircraft Parking Positions Coordinates	AD 2 LTFJ PRKG-A
Aerodrome Obstacle Chart Type A RWY 06L/24R	AD 2 LTFJ AOC-1
Aerodrome Obstacle Chart Type A RWY 06R/24L	AD 2 LTFJ AOC-2
Precision APP Terrain Chart for RWY 06L	AD 2 LTFJ PATC-1
Precision APP Terrain Chart for RWY 06R	AD 2 LTFJ PATC-2
Aerodrome Ground Movement Chart RWY 06R ARR1A, 1B, 1E, 1F	AD 2 LTFJ GMC-1
Aerodrome Ground Movement Chart RWY 06R ARR1C, 1D, 1G, 1H	AD 2 LTFJ GMC-2
Aerodrome Ground Movement Chart RWY 24L ARR2A, 2B	AD 2 LTFJ GMC-3
Aerodrome Ground Movement Chart RWY 06L DEP1A, 1B, 1C, 1D, 1E	AD 2 LTFJ GMC-4
Aerodrome Ground Movement Chart RWY 06R DEP3A, 3B	AD 2 LTFJ GMC-5
Aerodrome Ground Movement Chart RWY 06R DEP3C, 3D	AD 2 LTFJ GMC-6
Aerodrome Ground Movement Chart RWY 06R DEP3E, 3F	AD 2 LTFJ GMC-7
Aerodrome Ground Movement Chart RWY 24L DEP4A, 4B, 4C, 4D	AD 2 LTFJ GMC-8
Aerodrome Ground Movement Chart RWY 24L DEP4E, 4F	AD 2 LTFJ GMC-9
Aerodrome Ground Movement Chart RWY 24R DEP2A, 2B, 2C, 2D, 2E	AD 2 LTFJ GMC-10
Aerodrome Ground Movement Chart RWY 06L ARR3A, 3B, 3C, 3D, 3E	AD 2 LTFJ GMC-11
Aerodrome Ground Movement Chart RWY 24R ARR4A, 4B, 4C, 4D, 4E	AD 2 LTFJ GMC-12
Aerodrome Ground Movement Chart TWR & GND Frequency Allocation	AD 2 LTFJ GMC-13
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 06L	AD 2 LTFJ SID-1
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 24R	AD 2 LTFJ SID-2
Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 06L	AD 2 LTFJ SID-3
Standard Instrument Departure Routes RNAV GNSS RWY 06L	AD 2 LTFJ SID-3A
Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 06L	AD 2 LTFJ SID-4

Standard Instrument Departure Routes RNAV GNSS RWY 06L	AD 2 LTFJ SID-4A
Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 24R	AD 2 LTFJ SID-5
Standard Instrument Departure Routes RNAV GNSS RWY 24R	AD 2 LTFJ SID-5A
Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 24R	AD 2 LTFJ SID-6
Standard Instrument Departure Routes RNAV GNSS RWY 24R	AD 2 LTFJ SID-6A
Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 06L	AD 2 LTFJ SID-7
Standard Instrument Departure Routes RNAV GNSS RWY 06L	AD 2 LTFJ SID-7A
Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 24R	AD 2 LTFJ SID-8
Standard Instrument Departure Routes RNAV GNSS RWY 24R	AD 2 LTFJ SID-8A
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 06L/24R	AD 2 LTFJ SID-9
Standard Instrument Departure Chart RWY 06R	AD 2 LTFJ SID-10
Standard Instrument Departure Chart RNAV (GNSS) RWY 06R	AD 2 LTFJ SID-11
Standard Instrument Departure WPT Coordinates RNAV (GNSS) RWY 06R	AD 2 LTFJ SID-11A
Standard Instrument Departure Chart RNAV (GNSS) RWY 06R	AD 2 LTFJ SID-12
Standard Instrument Departure WPT Coordinates RNAV (GNSS) RWY 06R	AD 2 LTFJ SID-12A
Standard Instrument Departure Chart RNAV (GNSS) RWY 06R	AD 2 LTFJ SID-13
Standard Instrument Departure WPT Coordinates RNAV (GNSS) RWY 06R	AD 2 LTFJ SID-13A
Standard Instrument Departure Chart RWY 24L	AD 2 LTFJ SID-14
Standard Instrument Departure Chart RNAV (GNSS) RWY 24L	AD 2 LTFJ SID-15
Standard Instrument Departure WPT Coordinates RNAV (GNSS) RWY 24L	AD 2 LTFJ SID-15A
Standard Instrument Departure Chart RNAV (GNSS) RWY 24L	AD 2 LTFJ SID-16
Standard Instrument Departure WPT Coordinates RNAV (GNSS) RWY 24L	AD 2 LTFJ SID-16A
Standard Instrument Departure Chart RNAV (GNSS) RWY 24L	AD 2 LTFJ SID-17
Standard Instrument Departure WPT Coordinates RNAV (GNSS) RWY 24L	AD 2 LTFJ SID-17A
Standard Instrument Departure Chart RNAV (GNSS) RWY 24L/R	AD 2 LTFJ SID-18
Standard Instrument Departure WPT Coordinates RNAV (GNSS) RWY 24L/R	AD 2 LTFJ SID-18A
Standard Instrument Departure Chart RNAV (GNSS) RWY 06L/R	AD 2 LTFJ SID-19
Standard Instrument Departure WPT Coordinates RNAV (GNSS) RWY 06L/R	AD 2 LTFJ SID-19A
Standard Instrument Arrival (STAR) Chart RNAV (GNSS) RWY 06L/R	AD 2 LTFJ STAR-1
Standard Instrument Arrival Waypoint List (STAR) Chart RNAV (GNSS) RWY 06L/R	AD 2 LTFJ STAR-1A
Standard Instrument Arrival (STAR) Chart RNAV (GNSS) RWY 06L/R	AD 2 LTFJ STAR-2
Standard Instrument Arrival Waypoint List (STAR) Chart RNAV (GNSS) RWY 06L/R	AD 2 LTFJ STAR-2A
Standard Instrument Arrival (STAR) Chart RNAV (GNSS) RWY 24L/R	AD 2 LTFJ STAR-3
Standard Instrument Arrival Waypoint List (STAR) Chart RNAV (GNSS) RWY 24L/R	AD 2 LTFJ STAR-3A
Standard Instrument Arrival (STAR) Chart RNAV (GNSS) RWY 24L/R	AD 2 LTFJ STAR-4
Standard Instrument Arrival Waypoint List (STAR) Chart RNAV (GNSS) RWY 24L/R	AD 2 LTFJ STAR-4A
Standard Instrument Arrival (STAR) Chart RNAV (GNSS) RWY 24L/R	AD 2 LTFJ STAR-5
Standard Instrument Arrival Waypoint List (STAR) Chart RNAV (GNSS) RWY 24L/R	AD 2 LTFJ STAR-5A
Instrument APP Chart ILS Z CAT I or LOC Z RWY 06L	AD 2 LTFJ IAC-1
Instrument APP Chart ILS Y CAT I or LOC Y RWY 06L	AD 2 LTFJ IAC-2

Instrument APP Chart ILS X CAT I or LOC X RWY 06L	AD 2 LTFJ IAC-3
Instrument APP Chart RNP Z RWY 06L	AD 2 LTFJ IAC-4
Instrument APP Chart VOR Z or NDB Z RWY 06L	AD 2 LTFJ IAC-5
Instrument APP Chart VOR Y or NDB Y RWY 06L	AD 2 LTFJ IAC-6
Instrument APP Chart VOR X or NDB X RWY 06L	AD 2 LTFJ IAC-7
Instrument APP Chart ILS Z CAT I or LOC Z RWY 24R	AD 2 LTFJ IAC-8
Instrument APP Chart ILS Y CAT I or LOC Y RWY 24R	AD 2 LTFJ IAC-9
Instrument APP Chart ILS X CAT I or LOC X RWY 24R	AD 2 LTFJ IAC-10
Instrument APP Chart RNP Z RWY 24R	AD 2 LTFJ IAC-11
Instrument APP Chart VOR Z or NDB Z RWY 24R	AD 2 LTFJ IAC-12
Instrument APP Chart VOR Y or NDB Y RWY 24R	AD 2 LTFJ IAC-13
Instrument APP Chart VOR X or NDB X RWY 24R	AD 2 LTFJ IAC-14
Instrument APP Chart ILS Z CAT I or CAT II RWY 06R	AD 2 LTFJ IAC-15
Instrument APP Chart ILS Y CAT I or CAT II RWY 06R	AD 2 LTFJ IAC-16
Instrument APP Chart ILS X CAT I or CAT II RWY 06R	AD 2 LTFJ IAC-17
Instrument APP Chart LOC Z RWY 06R	AD 2 LTFJ IAC-18
Instrument APP Chart LOC Y RWY 06R	AD 2 LTFJ IAC-19
Instrument APP Chart LOC X RWY 06R	AD 2 LTFJ IAC-20
Instrument APP Chart RNP Z RWY 06R	AD 2 LTFJ IAC-21
Instrument APP Procedure Descriptions and Waypoint List RNP Z RWY 06R	AD 2 LTFJ IAC-21A
Instrument APP Chart VOR Z RWY 06R	AD 2 LTFJ IAC-22
Instrument APP Chart VOR Y RWY 06R	AD 2 LTFJ IAC-23
Instrument APP Chart VOR X RWY 06R	AD 2 LTFJ IAC-24
Instrument APP Chart ILS Z CAT I RWY 24L	AD 2 LTFJ IAC-25
Instrument APP Chart ILS Y CAT I RWY 24L	AD 2 LTFJ IAC-26
Instrument APP Chart ILS X CAT I RWY 24L	AD 2 LTFJ IAC-27
Instrument APP Chart LOC Z RWY 24L	AD 2 LTFJ IAC-28
Instrument APP Chart LOC Y RWY 24L	AD 2 LTFJ IAC-29
Instrument APP Chart LOC X RWY 24L	AD 2 LTFJ IAC-30
Instrument APP Chart RNP A	AD 2 LTFJ IAC-31
Instrument APP Procedure Descriptions and Waypoint List RNP A	AD 2 LTFJ IAC-31A
Instrument APP Chart VOR C	AD 2 LTFJ IAC-32
Instrument APP Chart VOR D	AD 2 LTFJ IAC-33
Instrument APP Chart VOR E or NDB E	AD 2 LTFJ IAC-34
Instrument APP Chart VOR F or NDB F	AD 2 LTFJ IAC-35
Minimum Radar Vectoring Altitude Chart	AD 2 LTFJ MRVC
Minimum Radar Vectoring Altitude	AD 2 LTFJ MRVC-A