

LTBA AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**LTBA - İSTANBUL / ATATÜRK / INTERNATIONAL****LTBA AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ARP coordinates and site at AD | 405834N-0284851E on TWY D |
| 2 | Direction and distance from (city) | 24KM W of Istanbul |
| 3 | Elevation /Reference temperature / Mean low temperature | 94 FT / 30° C / 4° C |
| 4 | Geoid Undulation at AD ELEV PSN | 121 FT |
| 5 | MAG VAR/Annual change | 5.4°E (2018) / 0.1° increasing |
| 6 | AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFS | DHMI Atatürk Havalimanı Başmüdürlüğü 34149 Yeşilköy-İstanbul / TÜRKİYE Airport Authority : +90 212 4653262 Airport Manager : +90 212 4653253 Switchboard : +90 212 4637777 Telefax : +90 212 4653250 AIS TEL : +90 212 4653283 +90 212 4653232 AIS FAX : +90 212 4653260 +90 212 4653200 AFS : LTBAIDYX |
| 7 | Types of traffic permitted (IFR/VFR) | IFR/VFR |
| 8 | Remarks | NIL |

LTBA 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 |

LTBA AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

| | | |
|---|---|--|
| 1 | Cargo-handling facilities | Vehicles and equipment provided by Cargo Handling Services Co. |
| 2 | Fuel/oil types | Fuel: JET-A1, Avgas-OCT100-130. Oil: Turbo oil, Avia oil, Hydraulic oil. Oxygen and related servicing: breathing oxygen, CO2, portable extinguisher. |
| 3 | Fuelling facilities/capacity | By Tankers / H24 Unlimited |
| 4 | De-icing facilities | Available |
| 5 | Hangar space for visiting aircraft | Limited-PPR by the Hangar Operator |
| 6 | Repair facilities for visiting aircraft | Normally available: Minor repair available for A300, A310, A318, A319, A320, A330, A340, B727, B737-300/400/500/600/700/800/900, B757-200/300, B767-200/300/400, B777-200/300, MD-80, ATR42-400/500, ATR72-212A, ERJ190, G4, G5, G150, G280, Bombardier CL-600, Bombardier BD-700, Diamond DA-20, Diamond DA-42, BAe700, BAe800, BAe800XP, BAe850XP, BAe900XP, Lockheed1329, Beech400, Eclipse EA500, Bell206L, Bell430. Spare parts available by prior arrangement. |
| 7 | Remarks | For detailed information contact to Maintenance Hangar |

LTBA AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

| | | |
|---|----------------------|--|
| 1 | Hotels | In the city. |
| 2 | Restaurants | In the city. |
| 3 | Transportation | Taxi and light rail system. |
| 4 | Medical facilities | Ambulance at AD; Hospitals in Istanbul |
| 5 | Bank and Post Office | In the city. |
| 6 | Tourist Office | In the city. |
| 7 | Remarks | NIL |

LTBA AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

| | | |
|---|---|--|
| 1 | AD category for fire fighting | Category 9 |
| 2 | Rescue equipment | Available. |
| 3 | Capability for removal of disabled aircraft | Disabled aircraft removal facilitation is available for 4F category aircraft |
| 4 | Remarks | The control of the actual lifting and removal of a large aircraft shall be the responsibility of the registered owner or operator concerned. If the registered owner or operator cannot remove the aircraft or is dilatory in doing so, the airport management should have authority to act for the owner or operator with minimum delay and this action will be charged according to tariff tables of DHMI. |

LTBA AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING

| | | |
|---|-----------------------------|--|
| 1 | Types of clearing equipment | Snow Removal Equipment (Mechanical) Chemical de-icing, |
| 2 | Clearance priorities | Standard, See AD 1.2.2 |
| 3 | Remarks | See AD 2 LTBA 2.2.6 for contact information. Braking action assessment by Runway Friction Tester Equipment/Vehicle |

LTBA AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA

| | | |
|---|--|--|
| 1 | Apron surface and strength | M, N, P, R, Apron Aircraft Maintenance 1 and 2, Motor Test Apron: Surface: Concrete Strength: PCN 100 R/A/W/T Apron K : Surface: Concrete Strength: PCN 100 R/A/X/T Apron L : Surface: Concrete Strength: PCN 105 R/A/W/T Apron S, T, Y : Surface: Concrete Strength: PCN 110 R/C/W/T Apron V : Surface: Concrete Strength: PCN 95 R/C/Y/T |
| 2 | Taxiway width, surface and strength | TWY A1: Width: 23M, Surface: Concrete, Strength: PCN 110 R/C/W/T TWY J, J1, J2, J3: Width: 23M, Surface: Concrete, Strength: PCN 100 R/A/X/T TWY E1, E2, E3, E4, E5, E6, E7, E8: Width: 24M, Surface: Asphalt, Strength: PCN 95 F/C/W/T TWY C: Width: 23M, Surface: Concrete, Strength: PCN 100 F/C/W/T TWY D, D1: Width: 23M, Surface: Concrete, Strength: PCN 100 R/C/W/T TWY F: Width: 23M, Surface: Concrete, Strength: PCN 110 R/C/W/T TWY W, TWY H4A: Width: 24M, Surface: Concrete, Strength: PCN 110 R/C/W/T TWY B: Width: 18M, Surface: Concrete, Strength: PCN 75 R/C/Y/T TWY A: Width: 18M, Surface: Concrete, Strength: PCN 80 R/D/W/T TWY H1, H2, H3, H4B, H6, Z: Width: 24M, Surface: Asphalt, Strength: PCN 100 F/C/W/T TWY D2: Width: 44M, Surface: Concrete, Strength: PCN 100 R/A/X/T TWY H4, H5, H5A: Width: 24M, Surface: Asphalt, Strength: PCN 110 F/C/W/T TWY G: Width: 93M, Surface: Concrete, Strength: PCN 110 R/C/W/T |
| 3 | Altimeter Check Point location and elevation | Apron K: 24 M Apron L: 29 M Apron M: 34 M Apron N: N1-N2: 37 M, N3-N5: 39 M, N6-N8: 40 M, N9-N11: 42 M, N12-N14: 44 M Apron P: 45 M Apron R: 39 M Apron S: 30 M Apron T: 28 M, Apron V: 53 M Apron Y: 25 M Apron Aircraft Maintenance-1: 42 M Apron Aircraft Maintenance-2: 59 M |
| 4 | VOR checkpoints | - |
| 5 | INS checkpoints | See AD Parking/Docking Chart |
| 6 | Remarks | NIL |

LTBA AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

| | | |
|---|---|--|
| 1 | Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands | Taxing guidance signs lighted and available at all intersections with TWYs and RWYs and at all holding positions. Guidelines and stand numbers available at all Aprons. Nose-in guidance available at aircraft stands. Push-back is provided for each stand. |
|---|---|--|

| | | |
|---|-----------------------------------|--|
| 2 | RWY and TWY markings and LGTD | RWYs: Designations, Edge, THR, Centerline, TDZ, Aiming point as appropriate marked and lighted. RWY color marking: White TWYs: Edge, Centerline, Holding Positions, Intermediate Holding Positions, RWY identification, CAT III identifications, advanced centerline and "no entrance", TWY information (notify) markings, Parking guidance lines, security lines, stop bar markings, vehicle service line markings available. No Entrance and RWY Identification markings color: White / Red Other markings on TWYs: Yellow. For LGT see item 2.15 |
| 3 | Stop bars and Runway Guard Lights | Available on TWYs E1, E2, E3, E8, H1, H3, H6, Z Z (ILS holding position); LGTD RGL available for TWYs E1, E2, E3, E6, E8, H1, H3, H5, H6 |
| 4 | Other Runway Protection Measures | RETIL available for TWYs E3, E4, E5, E6, E7, H2, H4, H5 |
| 5 | Remarks | There are sign boards all around the RWYs and TWYs that provide information and notify compulsory instructions. RWY 05-23 TDZ signs are located 11.25 M right and 11.25 M left to the RWY centerline. TDZ lights are located 9 M left and 9 M right to the centerline. |

LTBA AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

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

LTBA AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

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

LTBA 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 |
| 05 | 058.57° | 2580X60 | PCN 95 F/C/W/T Asphalt | 405758.55N 0284840.75E - GUND: 120 FT | THR 28.2 M / 93 FT TDZ 28.1 M / 92 FT |
| 23 | 238.59° | 2580X60 | PCN 95 F/C/W/T Asphalt | 405839.95N 0285010.16E - GUND: 120 FT | THR 27.5 M / 90 FT TDZ 27.4 M / 90 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 |
| RWY05- 0.03% | 35X60 | 60X150 | 2735X300 | 90X120 | - | Available | CBR can vary within RESA due to meteorological conditions |
| RWY23-0.03% | - | 80X150 | 2735X300 | 90X120 | - | Available | |
| 130 M displaced THR for RWY 05 | | | | | | | |

LTBA AD 2.13 DECLARED DISTANCES

| RWY Designator | TORA (M) | TODA (M) | ASDA (M) | LDA (M) | Remarks |
|----------------|----------|----------|----------|---------|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 05 | 2580 | 2640 | 2615 | 2450 | - |
| 05 | 2450 | 2510 | 2485 | - | Take-off from intersection with TWY E2 |
| 23 | 2580 | 2660 | 2580 | 2580 | - |

LTBA 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 |
| 05 | Precision APP Barett System CAT III 780 M of which 480 M is flashing LIH | Green | PAPI 3 DEG (right) MEHT 65 FT | 900 M | LDA (2450 M) TORA (2580 M) 15M, Color Coded White-Red LIH | LDA (2450 M) TORA (2580 M) 60M, Color Coded White-Red- Yellow LIH | Red | - | NIL |
| 23 | Precision APP Barett System CAT II 420 M of which 120 M is flashing LIH | Green | PAPI 3.2 DEG (left) MEHT 66 FT | 900 M | 2580 M, 15M, Color Coded White-Red LIH | 2580 M, 60 M, Color Coded White-Yellow LIH | Red | - | |

LTBA AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

| | | |
|---|--|--|
| 1 | ABN/IBN location, characteristics and hours of operation | ABN: Flg W,G top of control TWR H24 |
| 2 | LDI location and LGT Anemometer location and LGT | LDI: 405800.17N-0284828.98E (187 M North of RWY 05 C/L), LGTD Anemometer: See AD Chart for locations; LGTD |
| 3 | TWY edge and centerline lighting | Edge available for all TWYs except D1, D2 Centerline available for all TWYs except D1, D2, J, J1, J2, J3, A, A1, B, H4B |
| 4 | Secondary power supply / switch-over time | Available; Switch-overtime (0) second. |
| 5 | Remarks | a. RTIL available for all RWY 05/23 THR b. For intermediate holding point LGTs see LTBA ADC. |

LTBA AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

| FATO Designator | | FATO on the A Taxiway |
|-----------------|---|---|
| 1 | Coordinates TLOF or THR of FATO / Geoid Undulation | 405939.94N-0284814.16E 36.88 M / 121 FT |
| 2 | TLOF and/or FATO elevation M/FT | 50.9 M / 167 FT |
| 3 | TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking | Rectangle 22.5 M X 22.5 M, Concrete, unlimited, white edges and white letter H |
| 4 | True and MAG BRG of FATO | 178.47° / 358.47° Direction of TKOF zones: 178.47° GEO / 358.47° GEO |
| 5 | Declared distance available | NIL |
| 6 | APP and FATO lighting | NIL |
| 7 | Remarks | Detaylı bilgi için LTBA AD 2.22 uçuş usulleri bölümüne bakınız / See flight procedures from AIP Türkiye on page LTBA AD 2.22 |

LTBA AD 2.17 ATS AIRSPACE

| | | |
|---|-----------------------------------|---|
| 1 | Designation and lateral limits | Yeşilköy CTR Centered 405803N 0284826E Radius 7NM |
| 2 | Vertical limits | 1500 FT AMSL/SFC |
| 3 | Airspace classification | - |
| 4 | ATS unit call sign Language(s) | Yeşilköy TWR TU-EN |
| 5 | Transition altitude | 12000 FT |
| 6 | Remarks | APP Service is provided by a) Yeşilköy APP b) Yeşilköy TWR when required or transferred by Yeşilköy APP |

LTBA AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

| Service designation | Call sign | Channel | Hours of operation | Remarks |
|---------------------|--------------|---|--------------------|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| TWR | Yeşilköy TWR | 118.375 MHz 123.525 MHz *118.100 MHz 119.800 MHz 121.350 MHz 125.900 MHz 257.800 MHz 121.500 MHz 243.000 MHz 126.050 MHz 118.025 MHz 126.800 MHz 121.975 MHz 125.300 MHz 118.175 MHz 121.600 MHz | H24 | Emergency Emergency Emergency Emergency for natural disaster *Pilots of departing aircraft are reminded to contact 118.1 MHz for ATC clearance 10 minutes before start up. |

| Service designation | Call sign | Channel | Hours of operation | Remarks |
|---------------------|----------------------------------|--|--------------------|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| APP | Yeşilköy APP/Radar | 119.475 MHz 120.500 MHz 120.450 MHz 120.700 MHz 121.100 MHz 127.100 MHz 126.425 MHz 120.125 MHz 118.950 MHz 119.350 MHz 122.475 MHz 122.575 MHz 127.825 MHz 121.250 MHz 122.675 MHz 130.300 MHz 131.125 MHz 132.475 MHz 132.950 MHz 133.075 MHz 124.450 MHz 362.300 MHz 121.500 MHz 243.000 MHz | H24 | APP West APP South APP East APP North APP West APP East APP North Emergency for natural disaster Emergency Emergency Radar coverage 80NM |
| ATIS | Yeşilköy Information | 128.200 MHz (DEP) 130.250 MHz (ARR) | H24 | D-ATIS service available for ACFT equipped with ACARS. For arrival label "A", for departure label "D", for contract label "C", for terminate label "T". |
| SAR | Istanbul Rescue Sub-Center | 123.100 MHz 282.800 MHz 5680 KHZ 3023 KHZ | H24 | |

LTBA 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 |
| LLZ 05 ILS CAT III | IIST | 110.3 MHz | H24 | 405843.2N 0285017.2E | - | |
| GP | | 335.0 MHz | H24 | 405801.1N 0284856.2E | - | 3 DEG RDH 57 FT |
| DME | IIST | CH 40X | H24 | 405801.1N 0284856.2E | 43 M | |
| MM | | 75 MHz | H24 | 405745.9N 0284813.5E | - | |
| LM | ST | 340 KHZ | H24 | 405745.9N 0284813.5E | - | |
| LLZ 23 ILS CAT I | IATA | 111.9 MHz | H24 | 405753.9N 0284830.6E | - | |
| GP | | 331.1 MHz | H24 | 405831.7N 0285002.1E | - | 3.2 DEG RDH 57 FT |
| DME | IATA | CH56X | H24 | 405831.7N 0285002.1E | 41 M | |

| 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 |
| MM | | 75 MHz | H24 | 405853.9N 0285040.2E | - | - |
| OM | | 75 MHz | H24 | 410037.7N 0285425.4E | - | - |
| VOR/DME | BKZ | 117.3 MHz CH120X | H24 | 410737.1N 0290834.4E | 327 M | Coverage 50 NM |
| VOR/DME | CEK | 114.6 MHz CH93X | H24 | 410023.6N 0283143.0E | 93 M | - |
| VORTAC | IST | 112.5 MHz CH 72X | H24 | 405741.3N 0284838.5E | - | TACAN coverage 200 NM serving RWY 05 |
| NDB | CEK | 328 KHZ | H24 | 410023.6N 0283143.0E | - | - |

LTBA AD 2.20 YEREL TRAFİK DÜZENLEMELERİ

Meydan Kullanma Tedbirleri

1) İstanbul Atatürk Havalimanı (LTBA) müstakil kargo, bakım/onarım, genel havacılık, hava taksi, iş uçuşları, devlet uçakları ile yapılan uçuşlar ve Otoritenin uygun göreceği trafiklerce kullanılacaktır.

Meydan otoritesinden izin almamış her türlü teknik iniş ve divert uçuşların tamamına iniş/kalkış için müsaade verilmeyecek, FPL kabulü yapılmayacaktır.

2) İstanbul Havalimanı (LTFM) için, hava trafik akışında meydana gelebilecek olası problemlerin önlenmesi ve emniyetli ve etkin bir Hava Trafik Kontrol Hizmeti sağlanabilmesi amacıyla, İstanbul Atatürk Havalimanı (LTBA) saatlik kapasitesi; 5 iniş - 5 kalkış toplam 10 uçuş olacak şekilde düzenlenecektir. Eğitim (Meydan turu, Touch and Go vb) amaçlı kullanılmayacaktır.

3) Hava sahasının ve havalimanının etkin kullanılması amacıyla;

a) Eğitim amaçlı iniş-kalkış çalışmalarına, meydan turu ve alet alçalması dahil izin verilmeyecektir.

b) En az 3 saat öncesinden AIM Biriminden izin alınması durumu hariç iniş/kalkış veya CTR' ı etkileyecek VFR uçuşlara müsaade verilmeyecek, FPL kabulü yapılmayacaktır. İzin verilen zamana (± 15 dakikalık esneklik içinde) uygun olarak FPL sunulacaktır. Devlet Hava Araçları (Eğitim Uçuşları Hariç), Ambulans, SAR, Emergency, Uçuş Kontrol uçuşları ve Helikopterler bu uygulamadan muaftır.

4) ATC ünitelerince aksi belirtilmedikçe, 05/23 pistinin meydan turları güneydoğuda olacaktır.

LTBA AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

Limitations On Use Of Aerodrome

1) LTBA will be closed to scheduled/unscheduled domestic and international commercial passenger flights and will only be available for cargo, maintenance/technical, general aviation, air taxi, business flights, for state aircraft and other flights permitted by Authority.

All kinds of technical landing and divert flights that have not received permission from the aerodrome authority shall not be allowed for landing/take-off, and FPL acceptance shall not be made.

2) In order to avoid potential problems with the flow of air traffic and to provide safe and efficient ATC services for İstanbul Airport (LTFM), capacity per hour for İstanbul Atatürk Airport (LTBA) will be regulated as 5 Arrival and 5 Departure, total 10 traffic. Will not be used for training purposes (traffic patterns touch and go, etc...)

3) For the effective use of the airspace and the airport;

a) Landing and take-off activities for training purposes including traffic patterns and instrument landings shall not be permitted.

b) VFR flights affecting landing/ take-off or CTR shall not be permitted and FPL shall not be accepted, except in the case of obtaining permission from the AIM Unit at least 3 hours in advance. FPL shall be submitted in accordance with the permitted time (within ± 15 minutes flexibility). State Aircraft (Except Training Flights), Ambulance, SAR, Emergency, Flight Inspection flights and Helicopters are exempt from this restriction.

4) Traffic patterns for RWY 05/23 are south-east unless otherwise specified by ATC.

5) Havalimanında motor testi yapan uçakların uyması gereken kuralları:

- Motor test işlemleri Motor Test Apronunda yapılacaktır.
- Motor testi yapmadan önce Yeşilköy TWR ile 118.1 MHz. frekansından temas kurulacaktır.
- Motor testi yapılan mahalde tüm güvenlik tedbirleri motor testi yapan şirketçe alınacaktır.
- Herhangi bir nedenle Motor Test Apronunda motor testi yapılamaması durumunda motor test işlemleri Y Apronunun batı alanında W taksi yolunun Z taksi yoluyla birleşim bölgesinde yapılacak olup test işlemleri ATC ünitesi ile koordine kurularak yapılacaktır.

6) Kalkış yapacak uçakların pilotları, ATC müsaadesini almak için motor çalıştırmadan 10 dk. önce 118.1 MHz (Yeşilköy TWR) ile temas kuracaklardır.

7) Kanat açıklığı 65 M ve yukarı olan uçaklar ile ana iniş tekerleğinin dıştan dışa genişliği 14 M fazla uçakların (AN124, AN225, C5, A380, B747-800, B747-500, B747-600 tipli uçaklar vb) Havalimanına gelmeleri yasaklanmıştır (Devlet Başkanı uçakları ve özel müsaadeli uçaklar hariç).

8) Uçuş ekiplerinin ATC talimatları ile Apron ve Taksiyolu işaretlerine titizlikle uymaları gerekmektedir.

9) ATC tarafından açık bir talimat veya izin verilmedikçe pistleri kat etmeyeceklerdir.

10) Readback ve Hearback usullerine uyulacaktır.

11) G Taksiyolunda batıdan doğuya taksi yapan uçaklar, F taksiyolu ile G taksiyolunun emniyet mesafelerinin korunması için TULIP isimli ara bekleme noktasında (405837.44N-0284943.20E) mutlaka duracak ve ATC talimatıyla tekrar taksi yapacaklardır.

12) Pisti, hızlı çıkışı taksi yolunu kullanarak terk eden bir hava aracı, kavşak noktalarında, diğer taksi yollarında taksi yapmakta olan hava araçlarına nazaran geçiş önceliğine sahiptir. Bütün pilotlar bu geçiş önceliği hakkında bilgi sahibi olacak ve aksi yönde bir talimat verilmediği sürece, hızlı çıkış taksiyollarından birisini kullanarak pisti terk etmekte olan hava araçlarına, kavşak noktalarında yol vereceklerdir.

13) İstanbul/Atatürk Havalimanında Mode-S Destekli Geliştirilmiş Yer Hareketleri Rehber Ve Kontrol Sistemi (A-SMGCS) kullanılmaktadır.

a) İstanbul/Atatürk Havalimanını kullanan Hava Yolu İşleticileri, yerde de operasyonel olarak çalışabilen Mode-S transponderi ile teçhiz edilmiş hava araçlarını tercih etmeye gayret göstereceklerdir.

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

5) The rules for the aircraft having engine test at the airport are as follows:

- Engine testing shall be performed at the Motor Test Apron.
- Prior to engine testing two-way communication shall be established with Yeşilköy TWR on frequencies 118.1 MHz.
- All safety measures shall be taken in the testing area by the operator itself performing engine test.
- In case the engine testing could not be conducted within the Motor Test Apron due to any reason, the engine test operations shall be held in the west area of Apron Y at the intersection of TWY W with TWY Z in coordination with the ATC unit.

6) Pilots of departing aircraft are reminded to contact 118.1 MHz (Yeşilköy TWR) for ATC clearance 10 minutes before start up.

7) Aircraft with a wingspan of 65 M and above and with a width of 14 M from the outside of the main landing wheel (AN124, AN225, C5, A380, B747-800, B747-500, B747-600) are not allowed to land at the aerodrome (Except presidential aircraft and special permitted aircraft).

8) Flight crew shall strictly obey ATC instructions and follow signs/markings located in the aprons and taxiways.

9) Never cross the runways unless clear permission is granted or instruction is given by ATC,

10) Comply with the Readback and Hearback procedures.

11) To maintain the safety distance BTN F and G TWYs, aircraft taxiing from West to East in TWY G shall firstly wait on the intermediate holding point, named TULIP (405837.44N-0284943.20E) and pursuantly resume their taxiing by the ATC instruction.

12) All aircraft vacating a RWY via Rapid Exit Taxiway has the priority at the intersection of the taxiways, over the aircraft taxiing on other taxiways. All pilots shall be cautious about this priority and unless otherwise instructed not to do so, give way to the aircraft vacating a RWY via one of the Rapid Exit Taxiways.

13) İstanbul/Atatürk Airport is Equipped with an Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS) Utilising Mode-S.

a) Aircraft operators intending to use İstanbul/Atatürk Airport should ensure that Mode-S transponders are able to operate when aircraft is on the ground.

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

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

d) Transponder'ını açmayan trafiklere push-back verilmeyecektir.

14) V apronunu kullanacak uçaklar düşük takatte motor çalıştırarak uçak park sahalarına giriş/çıkış yapacaklardır. V apronunun batı bölümünde merkez hattı çizgisi ve uçak park sahası çizgileri mevcut değildir. Bu alanda uçaklar 90° burun içeri parklama yapacak olup, daha sonra push-back aracıyla uçak park sahasından çıkarılacaktır. Uçakların park halindeki uçaklar ile hangarlara dikkat ederek taksi yapmaları gerekmektedir. ATC tarafından aksi belirtilmedikçe V1, V2, V3, V4, V5 uçak park sahalarından çıkacak uçaklar start-up position 1'e (PSN-1:405947.23N-0284808.44E) çekildikten sonra motor çalıştıracaklardır.

15) ATC tarafından aksi bildirilmedikçe kontrollü tahliye W taksi yolunda (Y Apronu batı bölgesi) yapılacaktır. (Bakınız AD 2 LTBA ADC)

16) Uçak Bakım 1 Apronunda park eden uçaklar "D" taksi yoluna kadar push-back yapacak, burada motor çalıştıracaklardır. Uçak Bakım 1 Apronuna giriş yapacak E kategori uçaklar J1 taksi yolunu kullanacaklardır.

17) Uçak Bakım 1 Apronuna motor çalışır şekilde girişler esnasında tüm emniyet tedbirlerinin alınması hava taşıyıcısının sorumluluğundadır.

18) Atatürk Havalimanı 05-23 pistinin TDZ ışık sistemi, pistin merkez hattından 9 metre sağ ve 9 metre sol mesafelere, TDZ işaretlemeleri ise 11,25 metre sağ ve 11,25 metre sol mesafede olacak şekilde yerleştirilmiş olup, işaretleme ve ışıklar üst üste çakışmamaktadır. Pilotların müteyakkız olmaları gerekmektedir.

19) R Apron bölgesi VIP park sahalarında (VIP1, VIP2 park alanları) çok farklı uçak tipleri için parklama söz konusu olduğundan, bu alandaki uçak parklama işlemleri mutlaka marshaling hizmeti verilerek yaptırılacaktır.

KULLANILAN PİSTİN SEÇİMİ

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.

c) 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 ATC Flight Plan. The aircraft identification should be entered just after receiving the ATC clearance, through the FMS or the Transponder Control Panel.

d) Traffic whose transponder is not on and active shall not be instructed for push-back.

14) Aircraft to use Apron V shall enter/depart the parking areas as engines adjusted to start in low thrust position. There is no centerline marking and ACFT parking guiding lines at the west segment of Apron V. The aircraft shall be parked 90° in the nose, and then the aircraft shall be removed from the parking position by push-back. Aircraft, while taxiing, should notice to other aircraft in parking positions and hangars. Unless Otherwise Instructed By ATC, Aircraft To Leave Parking Areas V1, V2, V3, V4, V5 Shall Do Push-Back First, Subsequently Start-Up Their Engines When Reached At Start-Up Position 1 (PSN-1:405947.23N-0284808.44E)

15) Unless otherwise instructed by ATC, controlled evacuations shall be done on TWYs W (West area of Apron Y). (see AD 2 LTBA ADC)

16) Aircraft at parking positions of Aircraft Maintenance Apron 1 shall continue their push-back until TWY "D" and then start-up their engines. Category E aircraft entering the Aircraft Maintenance Apron 1 shall use TWY J1.

17) In the case of entering the Aircraft Maintenance Apron 1 while engine powered, the aircraft operators are responsible for taking all necessary safety requirements.

18) The innermost TDZ lights at the right and left side barrette of touchdown zone (TDZ) light barrettes of RWY 05-23 are located 9 meter away from RWY centerline, but the innermost TDZ markings of RWY 05-23 are located 11,25 meter away from RWY centerline, so that innermost TDZ lights of RWY 05-23 are not located in same alignment with the innermost TDZ markings. Pay attention please.

19) As there will be parking for many different types of aircraft in VIP parking areas (VIP1, VIP2 parking areas) on R Apron, aircraft parking operations in this area shall be done by providing marshaling service.

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.

İniş ya da kalkış amacıyla kullanılacağı ATC tarafından belirtilen bir pisti kabul / ret etmek pilotun kararıdır. Kaptan pilot, kullanımdaki 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.

| Havalimanı için tercihli pist(ler) |
|---|
| RWY 05, RWY 23 |
| 1) Tercihli pistin kullanımında aşağıda belirtilen pist yüzey koşullarına bağlı rüzgar kriterleri dikkate alınır. |
| RWYCC (Pist durum kodu) / RWYCC (Runway Condition Code) |
| RWYCC 6/6/6 |
| 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 |

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

3) PRS operasyonları aşağıda belirtilen durumlarda yapılmaz:

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

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

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

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.

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.

| Preferential RWY(s) for Airport |
|---|
| RWY 05, RWY 23 |
| 1) In the PRS operations, the following wind criteria depending on the runway surface condition shall be applied. |
| Arka Rüzgar Bileşeni (max) / Tail Wind Component (max) |
| 10 KT (dahil) / 10 KT (incl) |
| 5 KT (dahil) / 5 KT (incl) |

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

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

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

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

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

d) 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) 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.

Minimum Pist Meşguliyet Süresi:

Yaklaşma:

Pist kullanım süresini azaltmak için bir uçağın pilotu, alçalma brifinginde, iniş sonrası pisti terk etmeyi planladığı taksi yoluna karar vermelidir. Ancak, pilot iniş sonrası ilk çıkıştan çıkmak için frenlemeyi takiben uçağın durur vaziyete gelmesi ve tekrar gaz açılması sonrası geçecek zaman kaybını önlemek amacıyla ilk hedeflediğinden bir sonraki taksi yolundan pisti terk etmenin daha kısa zaman alacağını da göz önünde bulundurmalıdır. Pisti terk etmek için tercihen yüksek süratli çıkış taksi yolları kullanılmalıdır.

Kalkış:

Kalkış için piste giriş müsaadesi verilen bir uçak, kalkış kleransı ile birlikte derhal kalkışa hazır olmalıdır. Bu koşulu karşılayamayacak olan uçağın pilotu, piste giriş müsaadesini takiben durumu ilgili ATC ünitesine bildirmekle yükümlüdür.

İnişler:

1) Tüm trafikler, Arrival Sektör'den Yeşilköy Kule'ye ilk temaslarını şu şekilde yapacaklardır;

Yeşilköy Kule + Çağrı Adı + Pist Numarası

2) Tüm trafikler, ilgili kontrol biriminden radarın gayri faal olduğu bilgisini almadığı sürece, ACC' den Yaklaşma Kontrol'e, Yaklaşma Kontrol'den Arrival Sektör'e ilk temaslarını şu şekilde yapacaklardır;

Sektör Adı + Çağrı Adı + Alçaldığı Seviye

3) Pilotlar, pist meşguliyet süresini en aza indirmek için, pist koşulları elverdiğinde inişlerini aşağıdaki tabloda yer alan hızlı çıkış yolları ile terk edebilecek şekilde ayarlamalıdır.

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).

Minimum RWY Occupancy Time:

Approach:

During descent and approach briefings pilot-in-command should plan the TWY to be used to vacate the RWY in order to reduce RWY Occupancy Time. However, pilot should take into consideration that if it is unable to exit via first TWY planned, it will take more time to re-open trust to vacate the RWY via next TWY since the aircraft has already decelerated. In that case it may take shorter time to vacate the RWY directly via next TWY. In all cases Rapid Exit TWYs should be preferred to vacate the RWY.

Take-off:

Pilots, granted line up clearance, must be ready to depart immediately after they receive take off clearance. Pilot-in-command who is unable to comply with this requirement shall notify the relevant ATC unit, just after receiving the line up clearance.

Landings:

1) The initial contact of all Arrival Sector traffic with Yesilkoy TWR shall be conducted as follows;

Yesilkoy TWR + Call Sign + RWY

2) All Traffic, unless they receive information from the relevant control unit that the radar is inoperative, shall limit their initial contacts from ACC to Approach Control and from Approach Control to the Arrival Sector as follows;

Sector Name + Call Sign + Descending Level

3) Pilots, due to conditions of the relevant RWY, should adjust their landings in a way to make them use of the high speed taxi-route turn-offs as stated in the table below so as not to occupy the RWY more than required.

| ACFT Category | TWY Designator DISTANCE from THR | |
|---------------|-------------------------------------|--------|
| | RWY 05 | RWY 23 |
| | EXIT | EXIT |
| Heavy | E7 | E3 |
| | 2250 M | 2135 M |
| Medium | E6 | E4 |
| | 1985 M | 1860 M |
| Light | E5 | E4 |
| | 1620 M | 1860 M |

4) Minimum pist işgal süresi sağlamak amacıyla pilotlardan, yaklaşma esnasında kokpit kontrolleri sırasında, terk edilmesi beklenen hızlı çıkışa göre hesaplamalar yapmaları tavsiye edilir.

5) İniş için hassas yaklaşma usulleri uygulandığında, eğitim amaçlı hassas olmayan yaklaşma usulleri uygulanamaz. (Hız tahditlerinden dolayı)

6) Kullanılan pistlerin aksi yönlerini talep eden trafiklerin talepleri kabul edilmeyecektir. Tercihli pist uygulamalarında her türlü duruma rağmen ters pistlere iniş talep eden trafikler trafiğin yoğunluğuna göre uzun bekleme sürelerine maruz kalabilirler.

7) "Heavy" türbülans kategorisine giren trafikler her sektörde ilk temaslarında "heavy" olduklarını şu şekilde belirteceklerdir;

Çağrı Adı + Heavy +

8) BEKLEME

Beklemelerdeki gecikmeler 20 dakikayı aşacak ise EXPECTED APPROACH ZAMANI bildirilecektir.

9) YAKIT PROBLEMİ

Bilgi için AIP ENR 1.3.6 ncı sayfa madde 4.8 e bakınız

10) Aksi bildirilmedikçe 05/23 pistine iniş yapmış ve F taksi yolunda taksi yapan trafikler hızlı çıkıştan terk eden diğer trafiklere yol verecektir.

Kalkışlar:

1) Pilotlar, ATC müsaadesi için ilk temaslarını şu şekilde yapacaklardır;

Çağrı adı + Stand Pozisyonu + ATIS bilgisini aldıklarını teyit eden kod

2) Push-back ve motor çalıştırma müsaadesini almış trafik, en geç 1 dakika içerisinde push-back'e başlamalıdır. Aksi takdirde ATC tarafından muhtemel motor çalıştırma zamanı verilecektir.

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

4) Teknik bakımın ardından, İstanbul TMA içerisinde test uçuşu yapılabilmesi için 24 saat öncesinde ATC ile gerekli koordinasyonun yapılması gerekmektedir. Test uçuşu yapacak IFR trafikler, meydan slot'una uygun hareket etmelidirler.

4) To provide the least optimum duration of RWY occupation in landing operations, pilots, during the Approach phase, are strongly advised to make computations in a way to make them use of the preferred high speed taxi-route turn-offs.

5) When precision approach procedures are applied for landing operations, because of the speed restrictions, non-precision approach procedures regarding training purposes cannot be applied.

6) The requests regarding usage of the opposite RWYs shall not be accepted. Even the Optional RWY operations are concerned, those traffic persistently willing to use opposite RWYs for landing should take into consideration the very likelihood of being exposed to long duration of delay on holding position due to the intensity of air traffic operations within the vicinity.

7) Traffic in heavy turbulence category are responsible for declaring their category at the first contact with any sector as follows;

Call Sign + Heavy +

8) HOLDING

Delays on holding position if happen to exceed 20 minutes, EXPECTED APPROACH TIME shall be informed accordingly.

9) LOW/CRITICAL FUEL LEVEL WARNING

For detailed information see AIP page ENR 1.3.6 item 4.8

10) Traffics landing to RWY 05/23 or using the TWY F, shall give way to other traffics using the Rapid Exit TWY.

Departures:

1) Pilots shall contact for ATC clearance as follows;

Call Sign + Stand Position + Code confirming ATIS message received

2) Traffic granted with push-back and engine start-up permissions must start push-back within 1 minute at the latest, otherwise estimated start-up time shall be instructed by ATC.

3) Pilots must have accomplished all required cockpit checks for take-off before entering the RWY, and hence restrained their final checks only to minimum for take-off when entered the RWY. Pilots are deemed to react to the take-off clearances within 10 seconds at the latest. Otherwise ATC, in order to prevent the redundant RWY occupation, has the authority to withdraw the aircraft from the take-off course and re-direct it to the end of departure sequence.

4) In order to conduct test flight after technical maintenance within İstanbul TMA; all traffic must coordinate with the relevant ATC unit 24 hours in advance of their planned flight at the latest. IFR traffic conducting test flight shall abide by aerodrome slot.

Hız Tahdit Prosedürleri

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

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

Esas bacak dönüşünden tekerlek koyma noktasına 12 NM mesafeye kadar 200 KT., 12 NM. ile 6 NM. arasında 180 KT., sonrasında 4 NM. min. 160 KT. sürat ile geçilecek şekilde hız ayarlaması yapılır.

Hız tahditlerine uymayacak pilotlar; bu durumu, ilk temasta uygulayabilecekleri hız ile beraber ATC ye bildirmelidir.

Yer Hareketleri

1) ATC tarafından verilen talimatlar hassasiyetle yerine getirilmelidir. RTF aktarımları net, anlaşılır, kısa ve öz olmalıdır.

2) Harekât sahasında pilotlar Yeşilköy TWR tarafından verilen talimatlara uyacak aksi bildirilmedikçe standart usullere göre davranacaklardır.

3) V Apronuna gidiş ve geliş trafikleri karşı trafiği beklemek için D2 taksi yoluna giriş yaparak bekleme yapacaktır. Konu ile ilgili ATC talimatlarına uyulması gerekmektedir.

4) Kalkış için taksiye hazır olan hava araçları, taksi müsaadesi aldığı anda, beklemeden taksiye başlayacaktır.

5) Hava araçları parklaması, manuel olarak marshallar aracılığı ile verilmektedir.

6) Limanımız uçak park pozisyonlarının konumları nedeni ile; uçaklar uçak push-back aracı ile geri itilerek park sahasından çıkacaklardır.

7) Ters motor gücü kullanılarak (reverse thrust) power back yapmak yasaktır.

8) Meydan Kontrol tarafından aksi bildirilmedikçe taksi hız standardı paralel taksi yollarında (TWY F, Z) azami 30 knot, Apron taksi yollarında (TWY D, D1, D2, G, W) ve V apronunda azami 10 knot'dır.

9) Düşük görüş şartlarında ışık sisteminin olmadığı veya yetersiz kaldığı taksi yolu ve apron taksi yollarında Follow-me hizmeti verilmekte olup; yönlendirme ATC tarafından yapılmaktadır.

10) Cross Bleed Start-up uygulaması talebinde bulunan trafiklerin, bu talepleri apron trafik emniyetini olumsuz etkileyeceği ve gürültü kirliliğine yol açacağından kabul edilmeyecektir. Yalnızca APU arızası olan uçaklar, gerekli önlemlerin alınması koşuluyla Cross Bleed Start-up uygulaması yapabilirler.

Speed Restriction procedures

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

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

During the Approach phase, BTN base leg turn and 12 NM away from Touchdown Zone 200 KT, BTN 12 NM and 6 NM 180 KT and subsequently the final 4 NM shall be crossed by 160kt at minimum

Traffic not able to abide by the subject speed restrictions must notify ATC about their situation along with the speed limits to which they are capable of being adjusted.

Ground Movements

1) The instructions given by ATC should be implemented in a timely and proper manner. RTF communication should be short, precise, clear and comprehensible.

2) Within the movement area, pilots shall abide by the instructions of Yeşilköy TWR, and unless otherwise specified, shall act according to the standard procedures.

3) Traffic to and from Apron V will wait by entering TWY D2 to wait for the opposite traffic. ATC instructions must be followed.

4) Aircraft ready for taxiing to depart must start taxiing as soon as receive taxi-clearance.

5) Aircraft parking is provided manually by marshaller.

6) Due to the situations of aircraft parking positions, aircraft must use push-back to leave the parking areas.

7) It is strictly forbidden to make power back through using engines' reverse thrust.

8) Unless otherwise specified by TWR, taxiing speed is max 30 knots on parallel TWYs (TWY F, Z) and max 10 knots on Apron TWYs (TWY D, D1, D2, G, W) and on Apron V.

9) Follow-me service on taxiways and apron taxiways where the light system is absent or insufficient in low visibility conditions is furnished through guidance as provided by ATC.

10) The requests of any traffic to make Cross Bleed Start-up shall not be accepted inasmuch as such an operation can affect Apron traffic safety adversely and cause extra noise pollution. Only those aircraft having APU failure are allowed to make Cross Bleed Start-up provided that required measures were taken in advance

11) A ve B taksi yolları maksimum kanat genişliği 36 M olan uçaklar (B738, A320, A319, MD83,vb) motor çalıştırarak taksi yapabilir. D ve D2 taksi yolları aynı anda kullanımı maksimum kanat genişliği 36 M olan uçaklar içindir. D2 taksi yolunu maksimum kanat genişliği 36 M yi geçen uçaklar kullanamaz.

12) Kanat genişliği 36 M den fazla olan uçaklar (B757, A300, A310, B767,...vb) D kategori uçaklar B ve A taksi yollarını motor çalıştırmadan, uçak itme ve çekme aracıyla çekilmek suretiyle kullanabilirler. E ve F kategorideki uçaklar ise A, B ve D2 taksi yollarını kullanamazlar.

13) Y Apronundan kalkışa giden trafiklerin uygulayacağı usuller:

a) 05 pisti iniş/kalkış için kullanıldığında;

1) ATC tarafından aksi bildirilmedikçe kalkış trafiklerinin 05 Glide Path yayınının kesilmemesi maksadıyla, Z taksi yolu üzerindeki CAT III bekleme noktasında durmaları gerekmektedir.

b) 23 pisti iniş için kullanıldığında;

1) ATC tarafından aksi bildirilmedikçe kalkış trafiklerinin 23 Glide Path yayınının kesilmemesi maksadıyla, Z taksi yolu üzerindeki CAT I, II, III bekleme noktasında durmaları gerekmektedir.

CTOT

1) Pilotlar, motor çalıştırma müsaadesi isterken taksi zamanlarını da hesaba katarak CTOT zamanına (Calculated take off time) uygun kalkış yapacak şekilde hazır olmalıdırlar. Kalkacak uçaklar CTOT zamanlarını yakalamak maksadı ile taksi sürelerini 05-23 pisti için 20 dak.) göz önünde bulundurmalıdırlar.

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

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

De-icing & Anti-Icing Uygulamaları

1) De-icing işlemi park yerinde yapılabilir ancak; Anti-icing işlemi belirlenen sahalarda yapılmaya başlanmışsa park yerinde De-icing işlemine izin verilmeyecektir.

2) Anti-icing işleminin yapılacağı bölgeler için **AD.2 LTBA ADC** ye bakınız.

- Tüm uçaklar ATC ile ilk temasta anti-icing alıp almayacaklarını bildirmek zorundadır.

- Öncelikli anti-icing uygulama alanı K apronudur. İhtiyaç halinde F (E3 kavşağı) taksiyolu anti-icing uygulama alanıdır.

HOTSPOT ALANLARI

Hot Spot 1: G ve F taksi yolları birbirine yaklaşan taksi yolu özelliğindedir bu bölgede aynı anda uçak trafiği için kullanım durumunda kanat teması riski var.

Hot Spot 2: Bakım hangarı önünde uçak parklamaları ve araç trafiği hizmet gereği sınırlandırılmış çizgilerle belirlenip kontrol altında tutulamadığından; J, J1, J2, J3 taksi yollarından bakım hangar alanına giriş yapacak uçaklar ile bakım apronunda park halindeki uçak ve araçlarla karşılaşılması/kaza yapma riski vardır.

11) Aircraft (B738, A320, A319, MD83, etc.) with a maximum wingspan of 36 M on taxiways A and B can taxi by starting the engine. Taxiways D and D2 are for simultaneous use of aircraft with a maximum wingspan of 36 M. Aircraft with a maximum wingspan exceeding 36 M may not use the D2 taxiway.

12) Aircraft with a wingspan of more than 36 M (B757, A300, A310, B767, etc.) and category D aircraft may use B and A taxiways without starting the engine, by pulling the aircraft with a pushback vehicle. Category E and F aircraft cannot use taxiways A, B and D2.

13) Procedures to be applied by Departure Traffic standing at Y Apron:

a) When RWY 05 used for landing/take-off:

1) Unless otherwise instructed by ATC, departure traffic will hold on CAT III holding point on TWY Z in order not to cause distortions or interruptions on RWY 05 GP broadcast.

b) When RWY 23 used for landing;

1) Unless otherwise instructed by ATC, departure traffic will hold on CAT I, II, III holding point on TWY Z in order not to cause distortions or interruptions on RWY 23 Glide Path broadcast.

CTOT

1) Pilots, while requesting for engine start-up clearance, should be ready for departure at the Calculated Take-off Time (CTOT) – taking into consideration the estimated TWY crossover durations which approximately 20 minutes for RWY 05-23.

2) Pilots not able to comply with the instructed CTOT, shall get in contact with their company representatives or authorized agencies to apply for and have a new CTOT.

3) As a precautionary measure for RWY usage capacity augmentation, TWR can change the departure sequence at any time so as to ensure all aircraft ready for take-off do not miss their CTOT.

De-icing & Anti-icing Applications

1) De-icing can be handled at the park area; however, in case anti-icing has been started at the designated areas, de-icing in the parking area shall not be permitted.

2) For Anti-icing areas see **AD.2 LTBA ADC**.

- All aircraft shall inform the ATC at first contact if the anti-icing application will be applied or not.

- Anti-icing application area is K Apron primarily. If needed, TWY F (E3 intersection) is anti-icing application area.

HOTSPOT AREAS

Hot Spot 1: G and F TWYs are converging; there is a risk of wing contact in case of having traffic at the same time in this area.

Hot Spot 2: Since parking and ground movement of aircraft in front of maintenance hangar can not be controlled by the bounded lines; aircraft entering maintenance hangar via TWYs J, J1, J2, J3 have risk to cross/crash with aircraft in parking positions or land vehicles on maintenance apron.

Hot Spot 3: Uçakların, D2 taksi yoluna (karşı trafik bekleme alanı) giriş çıkışında, P Apronun da uçak park sahalarına girişi çıkışında ve D taksi yolunda D ve E kategori uçakların (kanat genişliği 36 M üzerindeki uçaklar) taksi yapması durumunda kanat teması ve çarpışma riski vardır.

Hot Spot 4: Genel Havacılık hangarlarının batı bölgesine geçişte hangarlar nedeniyle görüş alanı kısıtlıdır. Ayrıca bu bölgede farklı havaaracı kullanımları nedeniyle merkez hattı çizgisi yoktur. Söz konusu alanı kullanacak hava araçlarının gerek hangarlar gerekse park eden uçaklarla kanat teması riski vardır.

LTBA AD 2.21 GÜRÜLTÜ ÖNLEME USULLERİ

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 katedinceye kadar ICAO Doc 8186 Vol-1 de açıklanan "Noise Abatement Departure Procedures 1 veya 2" (NADP-1 veya NADP-2) usulünü uygulayacaklardır.

3) Motor test çalışmaları 07:00–21:00 arasında yapılmalıdır.

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

LTBA AD 2.22 UÇUŞ USULLERİ

1. ICAO STANDARD SID/STAR PHRASEOLOGIES

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

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

2.1 For P-RNAV approved aircraft filling one of the PBN/D1-D2-O1-O2 equipment in their Flight Plans, it is mandatory to apply RNAV (GNSS) SID and STAR procedures.

Therefore, P-RNAV approved aircraft arriving/departing to/from İstanbul/Atatürk Airport are required to submit the change messages (CHG) related to the route section of their Flight Plans as follows:

2.1.1 GNSS based RNAV STARs for LTBA starts from the waypoint/fixes designated as GINLI, NAMAN, TOKER, SISPI, KONEN, DRAMO and ATVEP.

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 LTBA via KFK VOR, Example:

..... UB545 KFK M855 SISPI

2.1.2 GNSS based RNAV SIDs for LTBA ends at the waypoint/fixes, designated as MAKOL, EKAWE, VICEN, ROXUK, IVGUS, BARPE, VADEN, TUDBU and 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 LTBA via EKAWE

Example: EKAWE T641

2.2The LTBA departures destined to LTFM or LTFJ are excepted from this mandatory implementation. The conventional procedure published on page AD2 LTBA SID-11 is available for these flights.

Hot Spot 3: There is a risk of wing contact and collision for D and E category aircraft (wingspan over 36 M) taxiing on TWY D, both at the entrance/exit of the aircraft to TWY D2 (opposite traffic waiting area) and at the entrance/exit of the aircraft parking areas on Apron P.

Hot Spot 4: Because of the hangars, the sight is limited for crossing through the west side of the General Aviation Hangars. Besides, due to different aircraft usage purposes there are no centerline markings. Therefore, aircraft to use this area have the risk of wing contact with both hangars and other traffic.

LTBA AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

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 Procedures 1 or 2" (NADP-1 or NADP-2) which has been explained in ICAO Doc 8186 Vol-1 until passing 3000 FT.

3) Engine test operations must be conducted BTN 07:00–21:00.

4) In parking area, APU must be switched-off within 5 min. after parking. APU is allowed to be switched on 15 min. before the estimated start-up.

LTBA AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

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

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) Radyosuz VFR trafikler, İstanbul TMA içerisinde 1500 feet MSL'nin üzerinde uçmayacaklardır.

3) 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

4) Emergency durumlar ve kötü hava şartları hariç; tüm VFR trafikler, İstanbul TMA içerisinde VFR rotalar üzerinde 412838N-0281739E ve 404219N-0281343E noktaları ile belirlenen hattın batısında 2000 FT MSL, doğusunda 1500 FT MSL'nin üzerine çıkmayacaklardır. TMA dışında kalan VFR rotalar üzerinde ise yüksek irtifa/ seviye talepleri için ilgili hava trafik kontrol birimi ile temas etmeli ve bu temasta sadece çağrı adı ve istedikleri irtifa/ seviyeyi belirtmeli, VFR şartları korumalıdır.

5) İniş ve kalkış yapacak VFR trafikler (helikopter dahil), ATA1 veya ATA2 VFR yolları kullanacaklardır. Yeşilköy CTR (7 NM-1500 FT) dışında uçuş yapan VFR trafikler Yeşilköy kule ile temas etmeyeceklerdir.

6) Askeri, Arama Kurtarma, VIP, Ambulans hariç; VFR trafiklerin meydan üzerinden kat edişlerine müsaade edilmeyecektir.

7) Meydandan kalkış yapacak VFR trafikler, ilk temaslarını Atatürk Havalimanı TWR frekansı (118.1 MHZ) ile yapacaklardır.

8) Yeşilköy CTR dışından iniş veya kalkış yapan trafikler iniş kalkış saat bilgilerini uçucu personel veya şirketi aracılığıyla AIM ünitesine vereceklerdir.

9) İstanbul Atatürk Havalimanına iniş yapacak VFR trafikler, TMA'ya girişi takiben aşağıda belirtilen noktalardan en yakın olanına uçarak rotaya gireceklerdir:

PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN İSTANBUL 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 unit and as soon as the reason for that ends, shall be back to the VFR route again immediately after informing the controller.

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

3) VFR traffic operating within the İstanbul TMA shall not establish radio contact with "Yesilkoy 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.

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 İstanbul 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.

5) VFR traffic (including helicopters) planning to land or take-off shall use ATA1 or ATA2 VFR routes. VFR traffic outside Yeşilköy CTR (7 NM-1500 FT) shall not establish radio contact with Yeşilköy Control TWR.

6) Except STATE, HOSP, VIP, SAR as indicated by STS/ codes in FPL, all VFR traffic, are banned to fly over the airport.

7) All VFR traffic to depart shall make their first contact through Atatürk Airport TWR frequency 118.1 MHZ.

8) Traffic making landing/take-off outside the Yesilkoy CTR shall inform their landing/take-off times to the AIM unit directly or by way of their authorized personnel.

9) VFR traffic which will land at İstanbul Atatürk Airport shall join the route by flying to the nearest point given below after entering the TMA:

a) WEST

Tekirdağ (405630N - 0273030E) – Eregli (405630N - 0275800E) – Silivri (410330N - 0281530E) – Büyükçekmece (405700N - 0283430E) – Beylikdüzü (410153N - 0283431E)

b) WEST 1

Aksaz (402621N - 0270917E) - Adamar (404123N - 0274348E) - Marmara (404302N - 0284045E) – Büyükçekmece (405700N - 0283430E) – Beylikdüzü (410153N - 0283431E)

c) SOUTH 1

Biga (40 21 00 N -027 22 00 E) - Adamar (404123N - 0274348E) – Eregli (405630N - 0275800E) – Silivri (410330N - 0281530E) – Büyükçekmece (405700N - 0283430E) – Beylikdüzü (410153N - 0283431E)

d) SOUTH 2

Bursa (402230N - 0285900E) – Bozburun (403330N - 0284500E) – Büyükçekmece (405700N - 0283430E) – Beylikdüzü (410153N - 0283431E)

e) EAST

Hotel (404400N - 0291700E) – Adalar (405100N - 0290500E) – Marmara (404302N - 0284045E) – Büyükçekmece (405700N - 0283430E) – Beylikdüzü (410153N - 0283431E)

f) NORTH 1

Saklı (410757N - 0291805E) – Büyükdere (411030N - 0285800E)

g) NORTH 2:

Hezarfen (410400N - 0283430E) – Beylikdüzü (410153N - 0283431E) – Büyükçekmece (405700N - 0283430E)

h) SAMANDIRA

Samandıra (405933N-0291258E) - Darulaceze (405850N-0290855E) - Asker (405300N- 0285700E) - Harp Okulu (405730N - 0285200E) - Avcılar (405958N-0284347E)

Not: Bu rota SAMANDIRA VFR trafikleri tarafından kullanılacaktır. Atatürk Havalimanı meydan üzerinden kat ediş Yeşilköy Kule iznine tabi olup, Asker noktasından önce Yeşilköy Kule ile temas sağlanması zorunludur

Note: This route is only available for SAMANDIRA VFR traffic. Atatürk Airport crossings are subject to the Yeşilköy TWR permission and it is mandatory to contact with Yeşilköy TWR prior to Asker point.

i) ATA1

Büyükdere (411030N - 0285800E) - Yenibosna (410059N - 0285035E)

j) ATA2:

Beylikdüzü (410153N - 0283431E) - Küçükçekmece (405928N - 0284602E)

10) İstanbul Atatürk Havalimanından kalkışlarda ve TMA'yı transit kat edişlerde, gidiş istikametine göre yukarıda belirtilen rotaların aksi yönleri takip edilecektir.

10) VFR traffic departing from İstanbul Atatürk airport and passing through the TMA shall follow the opposite directions of the routes given above.

11) Doğu'dan Batıya - Batı'dan Doğu'ya uçuşlarda aşağıdaki rotalardan uygun olanı takip edilecektir:

11) When flying easterly and westerly, the most suitable one of these routes shall be followed:

a- Beylikdüzü-Avcılar-Yenibosna-Büyükdere-Saklı,

b- Marmara - Adalar,

c- Bozburun - Adalar,

d- Bozburun -Hotel

VFR trafikler Yeşilköy CTR'a girmeden önce Yeşilköy Kule ile temas edeceklerdir. Temas sağlanamaması halinde Atatürk Havalimanını kat etmeyecek, temas edilinceye kadar Beylikdüzü veya Yenibosna'da beklemeye gireceklerdir.

VFR traffic shall contact with Yeşilköy TWR before entering Yeşilköy CTR. If unable shall not cross Atatürk Airport and hold at points Beylikdüzü or Yenibosna until establish contact.

12) Yaklaşma ve tırmanma hatlarını kesen; "Büyükdere – Sarayburnu – Adalar – Marmara" ve "Büyükçekmece – Bozburun" yollarını kat edişler 1500 feet (MSL) altında yapılacaktır. Acil durum veya olumsuz hava şartlarına bağlı olarak 1500 feet (MSL) üzerinde kat ediş zorunlu ise; VFR trafikler Yeşilköy APP'dan müsaade alacak, mümkün değilse en kısa sürede bilgilendirme yapacaktır.

12) The routes "Büyükdere – Sarayburnu – Adalar – Marmara" and "Büyükçekmece – Bozburun" which are passing through the approach and climb paths shall be flown below 1500 FT MSL. In case crossing above 1500 Feet is mandatory due to an emergency or adverse weather condition; VFR traffic shall request permission from Yeşilköy APP, if unable advise as soon as possible.

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

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

14) Meydan kuzey batısında A Taksi Yolu üzerinde (405939.94N0284814.16E) koordinatında helikopterler için iniş ve kalkış yapabilecekleri alan belirlenmiştir.

14) Helicopter landing and take off points on TWY A north west of the aerodrome (Coordinates: 405939.94N0284814.16E)

Atatürk Havalimanına iniş yapacak VFR helikopter trafikler:

- a) CTR'a girmeden LTBA meydan kontrol kulesi ile 118.100 MHZ frekansı ile temas edilecektir.
- b) VFR helikopter trafiği meydan kontrol kulesinin talimatı ile A Taksi Yolu üzerindeki (405939.94N0284814.16E) helikopter alanına iniş yapacaktır.
- c) İnişine müteakip meydan kontrol kulesinin talimatı doğrultusunda taksi veya hover taksi ile belirlenmiş park yerine park edecektir.
- d) Park yeri etrafındaki aydınlatma direkleri ve emniyet açısından direkt olarak park yerine iniş yapılmayacaktır.

Atatürk Havalimanından kalkış yapacak VFR helikopter trafikler:

- a) Park yeri etrafındaki aydınlatma direkleri ve emniyet açısından direkt olarak park yerinden kalkış yapılmayacaktır.
- b) Kalkış yapacak VFR helikopter trafikler park yerinde ilk temaslarını Atatürk Havalimanı meydan kontrol kulesi 118.100 MHZ frekansı ile yapacaklardır.
- c) Meydan kontrol kulesinin talimatı ile VFR helikopter trafikleri park yerinden taksi veya hover taksi yaparak A Taksi Yolu üzerindeki (405939.94N0284814.16E) helikopter alanına yönlendirilecektir.
- d) Meydan kontrol kulesinin talimatı ile A Taksi Yolu üzerindeki helikopter alanından kalkış yapacaktır.

İSTANBUL/ATATÜRK HAVALİMANI DÜŞÜK GÖRÜŞ USULLERİ:

Not: VFR rotalar için AD 2 LTFM VFR CHART'a bakınız

1) CAT II/III OPERASYONLARI:

A. CAT II ve CAT III Operasyonları için onaylanmış 05 pisti gerekli tesislerin hizmete elverişliliğine bağlı olarak asgari miniması ilgili sivil havacılık otoritesi tarafından resmi olarak onaylanmış işleticilerin CAT II ve CAT III operasyonları için uygundur.

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

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

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

RWY 05 CAT II VE CAT III BEKLEME NOKTALARI:

E1HP : 405758.99N-0284833.64E
E2HP : 405801.58N-0284839.11E
E3HP : 405806.99N-0284851.50E
E8HP : 405842.48N-0285007.81E
H1HP1 : 405753.83N-0284840.12E
H1HP2 : 405759.38N-0284857.71E
H3HP : 405807.29N-0284911.85E
H6HP1 : 405835.31N-0285009.47E
H6HP2 : 405829.58N-0285002.81E

All VFR approaching helicopter traffic to Atatürk Airport:

- a) Before entering CTR, will contact with LTBA ATC at 118.100 MHZ.
- b) All VFR helicopter traffic will be instructed by ATC to land on helicopter landing point on TWY A (405939.94N0284814.16E)
- c) After landing, all helicopter traffic, either by hover taxiing or taxiing, will follow ATC instructions and park on assigned aircraft parking stand.
- d) Landing directly to assigned aircraft parking stand will not be allowed due to existing high mast apron flood lights and general safety rules.

All VFR departing helicopter traffic from Atatürk Airport:

- a) Taking off directly from assigned aircraft parking stand will not be allowed due to existing high mast apron flood lights and general safety rules.
- b) All VFR departing helicopter traffic first will contact LTBA ATC at 118.100 MHZ.

- c) Upon ATC instructions all VFR departing helicopter traffic, either by hover taxiing or taxiing, and be directed to helicopter take-off point on TWY A (405939.94N0284814.16E).

- d) Upon ATC instructions, all VFR departing helicopter traffic will take off from helicopter take-off point on TWY A.

İSTANBUL/ATATÜRK AIRPORT LOW VISIBILITY PROCEDURES:

Note: For VFR routes see AD 2 LTFM VFR CHART

1) CAT II/III OPERATIONS:

A. RWY 05, approved for CAT II / CAT III operations and subject to serviceability of the required facilities, is suitable for CAT II AND III operations by operators whose minima have been formally approved by relevant Civil Aviation Authority.

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

C. During CAT II AND III operations, special ATC procedures (ATC Low Visibility Procedures) will be applied. Pilots will be informed when these procedures are in operation by ATIS or by RTF.

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

RUNWAY 05 CAT II AND CAT III HOLDING POINTS:

E1HP : 405758.99N-0284833.64E
E2HP : 405801.58N-0284839.11E
E3HP : 405806.99N-0284851.50E
E8HP : 405842.48N-0285007.81E
H1HP1 : 405753.83N-0284840.12E
H1HP2 : 405759.38N-0284857.71E
H3HP : 405807.29N-0284911.85E
H6HP1 : 405835.31N-0285009.47E
H6HP2 : 405829.58N-0285002.81E

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) RWY 05 ile TWYs E1, E2, E3, E4, E5, E6, E7, E8, F ışıklandırma sistemleri CAT III standartlarında tesis edilmiş ancak apron üzerinde guideline ışıkları tesis edilmemiştir. Görüş şartlarının 300 M altına düştüğü durumlarda, apron bölgesinde follow-me hizmeti verilerek durma noktasına kadar kılavuzluk hizmeti yerine getirilecektir.

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

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) Lighting systems on RWY05 and TWYs E1, E2, E3, E4, E5, E6, E7, E8, F are all installed in CAT III standards. No guideline lighting available within Apron area. Under Low Visibility Conditions where visibility distance below 300 Meters. Follow-me service will be provided and any aircraft using this service will be guided until the stopover line within the apron area.

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. For information and planning purposes, the approximate landing rates that can be expected are:

| RVR (M) | BEKLENEN İNİŞ ORANI / EXPECTED LANDING RATE |
|--|--|
| 1000 ve 550 arası / between 1000 and 550 | 5 |
| 550 ve 300 arası / between 550 and 300 | 5 |
| 300 den az / less than 300 | 5 |

2) YÜZEY HAREKETLERİ KILAVUZLUK VE KONTROL SİSTEMİ:

Havalimanı MODE-S kabiliyetli geliştirilmiş yüzey hareketleri kılavuzluk ve kontrol sistemi ile donatılmıştır. Pilotlar kalkışta, ATC kleransı alındıktan hemen sonra ve indikten sonra hava aracı durma yerine tam olarak park edinceye kadar transponderlerinin MODE S sinyallerini ve karşılık gelen MODE A kodunu sürekli iletecek şekilde ayarlanmasını sağlamalıdır.

LTBA AD 2.23 EK BİLGİLER

1) 05/23 pisti yaklaşma-tırmanma yüzeyinde Annex-14 mania kriterlerini ihlal eden ilan edilmiş maniaları aşacak şekilde uçağın performansını da dikkate alarak, yük-yakıt durumunu ayarlayıp, ilgili JAR OPS iniş-kalkış kriterlerini uygulama sorumluluğu kullanıcılar (pilotlar) ile bunların uçuş operasyon personeline aittir.

2) Kuş Göçü Bilgileri:

Kuşların Görüldüğü Alanlar:

05/23 pistinin üzerinde ve yaklaşma yüzeylerinde sıklıkla görülmektedir.

Kuşların Görüldüğü Yükseklik Bandı: Pist üzeri 0-10 M

Yaklaşma Yüzeylerinde 0-1000 M.

Kuşların Görüldüğü Zaman Bilgisi:

Mart, Nisan ve Eylül, Ekim aylarında Göç faaliyeti. Yılın her zamanında yerel kuş faaliyeti.

2) SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM:

Airport is equipped with MODE S capable advanced surface movement guidance and control system. pilots must ensure that: aircraft transponder is set to transmit MODE S signals, and associated MODE A CODE, at take-off, just after receiving the ATC clearance. and after landing, continuously until aircraft is fully parked on stand.

LTBA AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1) Taking into consideration of the specified obstructions on the approach/climb surface of RWY 05/23 that exceed the obstruction criteria of Annex-14, users (pilots) and their operational staff will be the responsible party for adjusting and applying the relevant climb and the descend figures of JAR OPS, through considering the load/fuel and performance of the aircraft in order to be able to cross over the aforementioned obstructions.

2) Bird Migration Information:

Areas Bearing Risk of Collision to Birds:

Intensely over RWY 05/23 and on APP Surfaces.

Height: 0-10 M over RWY

0-1000 M to APP Surfaces

Periods of Emigration:

Migration in March, April and September, October; Local bird flocks during the whole year.

3) RWY 05/23 şerit sahası içerisinde;
405838.73N-0285012.97E; 405836.24N-0284956.13E
405801.48N-0284842.15E; 405758.03N-0284832.18E
405804.23N-0284858.68E; 405818.36N-0284931.01E
405825.90N-0284946.47E; 405832.00N-0285000.00E
koordinatlarında arazi zemin kodundan 0.70 metre
yüksekliğinde 8 (sekiz) adet kalıcı patlar kuş kovma cihazı
mevcuttur.

- 405756.64N-0284832.95E koordinatında olan 4ncü cihaz
iç geçiş yüzeyi kapsamında kaldığından mania teşkil
etmektedir.

3) In RWY 05/23 strip area, there are 8 (eight) permanent
bird-throwing devices which are 0.70 meters in height and
located at the following coordinates;

405838.73N-0285012.97E; 405836.24N-0284956.13E
405801.48N-0284842.15E; 405758.03N-0284832.18E
405804.23N-0284858.68E; 405818.36N-0284931.01E
405825.90N-0284946.47E; 405832.00N-0285000.00E

- The fourth device which is at the 405756.64N-0284832.95E
coordinate is an obstacle since it is located in the inner
transition surface.

LTBA AD 2.24 CHARTS RELATED TO İSTANBUL/ATATÜRK AIRPORT

| | |
|--|-------------------|
| Aerodrome Chart | AD 2 LTBA ADC |
| Aircraft Parking/Docking Chart | AD 2 LTBA PRKG-1 |
| Parking Positions Coordinates | AD 2 LTBA PRKG-1A |
| Aircraft Parking/Docking Chart | AD 2 LTBA PRKG-2 |
| Aerodrome Obstacle Chart | AD 2 LTBA AOC-1 |
| Precision APP Terrain Chart for RWY 05 | AD 2 LTBA PATC-1 |
| Precision APP Terrain Chart for RWY 23 | AD 2 LTBA PATC-2 |
| Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 05 | AD 2 LTBA SID-1 |
| Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 23 | AD 2 LTBA SID-2 |
| Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 05 | AD 2 LTBA SID-3 |
| Standard Instrument Departure Route RNAV GNSS (SID) RWY 05 | AD 2 LTBA SID-3A |
| Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 05 | AD 2 LTBA SID-4 |
| Standard Instrument Departure Route RNAV GNSS (SID) RWY 05 | AD 2 LTBA SID-4A |
| Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 23 | AD 2 LTBA SID-5 |
| Standard Instrument Departure Route RNAV GNSS (SID) RWY 23 | AD 2 LTBA SID-5A |
| Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 23 | AD 2 LTBA SID-6 |
| Standard Instrument Departure Route RNAV GNSS (SID) RWY 23 | AD 2 LTBA SID-6A |
| Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 23 | AD 2 LTBA SID-7 |
| Standard Instrument Departure Route RNAV GNSS (SID) RWY 23 | AD 2 LTBA SID-7A |
| Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 23 | AD 2 LTBA SID-8 |
| Standard Instrument Departure Route RNAV GNSS (SID) RWY 23 | AD 2 LTBA SID-8A |
| Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 05 | AD 2 LTBA SID-9 |
| Standard Instrument Departure Route RNAV GNSS (SID) RWY 05 | AD 2 LTBA SID-9A |
| Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 05/23 | AD 2 LTBA SID-10 |
| | |

I

| | |
|---|-------------------|
| | |
| Standard Instrument Arrival Chart RNAV GNSS (STAR) RWY 05 | AD 2 LTBA STAR-1 |
| Standard Instrument Arrival Route RNAV GNSS (STAR) RWY 05 | AD 2 LTBA STAR-1A |
| Standard Instrument Arrival Chart RNAV GNSS (STAR) RWY 05 | AD 2 LTBA STAR-2 |
| Standard Instrument Arrival Route RNAV GNSS (STAR) RWY 05 | AD 2 LTBA STAR-2A |
| Standard Instrument Arrival Chart RNAV GNSS (STAR) RWY 23 | AD 2 LTBA STAR-3 |
| Standard Instrument Arrival Route RNAV GNSS (STAR) RWY 23 | AD 2 LTBA STAR-3A |
| Standard Instrument Arrival Chart RNAV GNSS (STAR) RWY 23 | AD 2 LTBA STAR-4 |
| Standard Instrument Arrival Route RNAV GNSS (STAR) RWY 23 | AD 2 LTBA STAR-4A |
| Standard Instrument Arrival Chart RNAV GNSS (STAR) RWY 23 | AD 2 LTBA STAR-5 |
| Standard Instrument Arrival Route RNAV GNSS (STAR) RWY 23 | AD 2 LTBA STAR-5A |
| Standard Instrument Arrival Chart RNAV GNSS (STAR) RWY 05 | AD 2 LTBA STAR-6 |
| Standard Instrument Arrival Route RNAV GNSS (STAR) RWY 05 | AD 2 LTBA STAR-6A |
| Instrument APP Chart VOR A | AD 2 LTBA IAC-1 |
| Instrument APP Chart ILS Y CAT I or LOC Y RWY 05 | AD 2 LTBA IAC-2 |
| Instrument APP Chart VOR Z RWY 05 | AD 2 LTBA IAC-3 |
| Instrument APP Chart ILS W CAT II RWY 05 | AD 2 LTBA IAC-4 |
| Instrument APP Chart VOR Z RWY 23 | AD 2 LTBA IAC-5 |
| Instrument APP Chart VOR Y RWY 23 | AD 2 LTBA IAC-6 |
| Instrument APP Chart ILS X CAT I or LOC X RWY 23 | AD 2 LTBA IAC-7 |
| Instrument APP Chart ILS Y CAT I or LOC Y RWY 23 | AD 2 LTBA IAC-8 |
| Instrument APP Chart ILS X CAT I or LOC X RWY 05 | AD 2 LTBA IAC-9 |
| Instrument APP Chart ILS V CAT II RWY 05 | AD 2 LTBA IAC-10 |
| Instrument APP Chart RNP Z RWY 05 | AD 2 LTBA IAC-11 |
| Instrument APP Chart Descriptions RNP Z RWY 05 | AD 2 LTBA IAC-11A |
| Instrument APP Chart RNP Z RWY 23 | AD 2 LTBA IAC-12 |
| Instrument APP Chart Descriptions RNP Z RWY 23 | AD 2 LTBA IAC-12A |
| Instrument APP Chart ILS Z CAT I or LOC Z RWY 23 | AD 2 LTBA IAC-13 |
| Instrument APP Chart ILS Z CAT I or LOC Z RWY 05 | AD 2 LTBA IAC-14 |
| Minimum Radar Vectoring Altitude Chart | AD 2 LTBA MRVC |
| Minimum Radar Vectoring Altitude | AD 2 LTBA MRVC-A |
| Bird Concentrations and Movements Chart | AD 2 LTBA BRD |