

ENR 1.14 HAVA TRAFİK OLAYLARI

1. Hava trafik olaylarının tanımı

1.1 " Hava Trafik Olayı (Air Traffic incident)" ifadesi Hava Trafik hizmeti temininde karşılaşılan önemli bir olay anlamında kullanılmaktadır, such as;

- a) Uçak yakınlığı (AIRPROX)
- b) Hava araçlarının neden olduğu bir tehlike sonucundaki zorluklar, örneğin;
 - 1) Hatalı usuller
 - 2) Geçerli usullere uyulmaması,
 - 3) Yer kolaylıklarının çalışmamasından kaynaklanan ciddi bir güçlüğü ifade etmekte kullanılır.

1.1.1 Hava aracının yakın olması ve AIRPROX için tanımlar

Hava aracının yakınlığı (= Yakın Geçme): Pilot yada Hava Trafik Hizmet Personelinin görüşüne göre, uçağın içinde bulunduğu duruma bakılarak uçaklar arasındaki mesafe, pozisyon ve hızında, uçağın emniyetini tehlikeye atan benzeri konumlardır. Hava aracının yaklaşması ile ilgili kavramlar aşağıdaki gibi sınıflanmıştır.

Çarpışma riski: Uçakların yakınlığını sınıflandırma riskinde çarpışma riski mevcuttur.

Emniyeti Sağlayamama: Uçakların yakınlık sınıflanması riskinde uçak emniyetini tehlikeye atma riski bulunur.

Çarpışma riski olmayan: Uçakların yakınlığını sınıflandıran riskte çarpışma riski mevcut değildir.

Riski belirlenememiş: Uçakların yakınlığını sınıflandırmada, Riski belirleme-de yeterli bilgi yoksa yada benzeri saptamayı belirleyici yetersiz ve zıt deliller var ise uçak yakınlığı ile ilgili sınıflandırma riskidir.

AIRPROX: Hava aracı yakınlığını adlandırmak için bir hava trafik olayını kodlamada kullanılan kelimedir.

1.2 Hava Trafik olay raporları aşağıdaki gibi gösterilir.

ENR 1.14 AIR TRAFFIC INCIDENTS

1. Definition of air traffic incidents

1.1 "Air traffic incident" is used to mean a serious occurrence related to the provision of air traffic services, such as:

- a) Aircraft proximity (AIRPROX);
- b) serious difficulty resulting in a hazard to aircraft caused, for example, by:
 - 1) faulty procedures
 - 2) non-compliance with procedures, or
 - 3) failure of ground facilities.

1.1.1 Definitions for aircraft proximity and AIRPROX.

Aircraft proximity: A situation in which, in the opinion of the pilot or the air traffic services personnel, the distance between aircraft, as well as their relative positions and speed, has been such that the safety of the aircraft involved may have been compromised. Aircraft proximity is classified as follows:

Risk of collision: The risk classification of aircraft proximity in which serious risk of collision has existed.

Safety not assured: The risk classification of aircraft proximity in which the safety of the aircraft may have been compromised.

No risk of collision: The risk classification of aircraft proximity in which no risk of collision has existed.

Risk not determined The risk classification of aircraft proximity in which insufficient information was available to determine the risk involved, or inconclusive or conflicting evidence precluded such determination.

AIRPROX: The code word used in an air traffic incident report to designate aircraft proximity.

1.2 Air traffic incidents are designated and identified in reports as follows:

<u>Tipi</u>	<u>Gösterimi</u>
Hava Trafik olayı	Olay
Madde 1.1 a) gibi	AIRPROX (Uçak yakınlığı yada yakın geçme)
Madde 1.1 b) 1) ve 2) gibi	Kuralsal
Madde 1.1 b) 3) gibi	Kolaylık

2. Hava Trafik olayını Rapor Etme Formunun kullanımı (ENR 1.14-3 ve 1.14-7 sayfalarındaki modele bakınız)

2.1 Hava Trafik olayını Rapor Etme Formu:

a) Bir pilot tarafından inişi müteakiben bir Hava Trafik Olayı hakkında rapor sunma veya uçuş esnasında radyo vasıtasıyla verilmiş bir ön raporu teyit etmede kullanılır.

Not: Eğer uçakta form mevcutsa, uçuşta verilecek ön raporun düzenlenmesinde de kullanılabilir.

b) ATS ünitesi tarafından radyo, telefon veya telex vasıtasıyla alınan bir hava trafik olayını kaydetmek amacıyla kullanılır.

Not: Form, AFS çevirimi üzerinden aktarılan bir mesaj metninin formatlanmasında da kullanılabilir.

3. Rapor etme usulleri (Uçuştaki usuller dahil)

3.1 Bir olay olduğunda, pilotun izleyeceği usuller aşağıdadır.

a) Uçuş esnasında özellikle olay bir başka uçağı da ilgilendiriyorsa durumun vakit geçirilmeden tesbit edilebilmesini sağlamak amacıyla olayın en önemli noktalarını rapor etmek için uygun olan hava / yer frekansını kullanacak;

b) İnişten sonra en kısa zamanda;

1) Yukarıda (a) da belirtildiği şekilde verilmiş bir olay ön raporunun teyid edilmesi veya olayı radyo vasıtasıyla rapor etmek mümkün olmamışsa ön rapor yerine geçmesi için rapor verilmelidir;

<u>Type</u>	<u>Designation</u>
Air traffic incident as item 1.1 a)	Incident AIRPROX (aircraft proximity)
as item 1.1 b) 1) and 2)	Procedure
as item 1.1 b) 3)	Facility

2. Use of the Air Traffic Incident Report Form (See model on pages ENR 1.14-3 to 1.14-7)

2.1 The Air Traffic Incident Report Form is intended for use:

a) By a pilot for filing a report on an air traffic incident after arrival or for confirming a report made initially by radio during flight.

Note: The form, if available on board, may also be of use in providing a pattern for making the initial report in flight.

b) By an ATS unit for recording an air traffic incident report received by radio, telephone or teleprinter.

Note: The form may be used as the format for the text of a message to be transmitted over the AFS network.

3. Reporting procedures (Including in-flight procedures)

3.1 The following are the procedures to be followed by a pilot who is or has been involved in an incident:

a) During flight, use the appropriate air/ground frequency for reporting an incident of major significance, particularly if it involves other aircraft, so as to permit the facts to be ascertained immediately;

b) As promptly as possible after landing, submit a completed Air Traffic Incident Report Form;

1) For confirming a report of an incident made initially as in a) above, or for making the initial report on such an incident if it had not been possible to report it by radio;

2) Olay anında acil bildirimi gerektirmeyen bir olayın rapor edilmesi için, tam bir "Hava Trafik Olay Formu" sunacaktır.

3.2 Radyo vasıtasıyla verilen bir ön raporda aşağıdaki bilgiler bulunacaktır;

- a) Uçak tanıtması;
- b) olayın tipi; (Örneğin uçak yakınlığı)
- c) Olayın; (Rapor Formunun aşağıdaki maddeleri)
 - 1. a) ve b); 1.a), b), c), d), n); 3.a), b), c), i); 4. a), b);
 - d) Çeşitli konular: 1; e).

3.3 Daha önce radyo vasıtasıyla ön raporu verilmiş bir olayın teyid raporu veya diğer herhangi bir olay için verilecek ön rapor ilk iniş meydanındaki ATS Rapor Ofisine "Hava Trafik Olayı Rapor Formu" şeklinde sunulacaktır. Pilot ön raporu tanımlayacak şekilde Bölüm 1 ve 2'yi doldurmalıdır.

Not: ATS Rapor Ofisinin bulunmadığı yerlerde rapor bir başka ATS ünitesine sunulabilir.

4. Formun rapor edilmesi ve işleme alınmasının amacı

4.1 Hava araçlarının yakın geçme olaylarını rapor etme ve soruşturulmasının amacı; hava araçlarının güvenlik düzeyini artırmaktır. Bir olayın soruşturulmasında; uçağın yakınlık hadisesiyle bütünleşen risk derecesi; "Çarpışma Riski", "Emniyeti Sağlayamama", "Çarpışma Riski Olmayan" veya "Riski belirlenmemiş" gibi sınıflandırmalarla belirtilmiş olacaktır.

4.2 Bu formun amacı; konuya ilişkin soruşturma yetkililerine bir hava trafik olayı hakkında mümkün olan en sağlıklı bilgiyi sağlamak ve bu yetkililerin en kısa zamanda ilgili pilot ve işleticilere olayın tetkik sonuçlarını ve mümkünse alınan önlemleri bildirmelerini sağlamaktır.

2) For reporting an incident which did not require immediate notification at the time of occurrence.

3.2 An initial report made by radio should contain the following information:

- a) aircraft identification;
- b) type of incident, (e.g. aircraft proximity);
- c) the incident; (The following items of Report Form)
 - 1. a) and b); 1.a), b), c), d), n); 3.a), b), c), i); 4. a), b);
 - d) miscellaneous: 1; e).

3.3 The confirmatory report on an incident of major significance initially reported by radio or the initial report on any other incident should be submitted to the ATS Reporting Office of the aerodrome of first landing on the "Air Traffic Incident Report Form." The pilot should complete the Air Traffic Incident Report Form, supplementing the details of the initial reports as necessary.

Note.- Where there is no ATS Reporting Office, the report may be submitted to another ATS unit.

4. Purpose of reporting and handling of the form

4.1 The purpose of the reporting of aircraft proximity incidents and their investigation is to promote the safety of aircraft. The degree of risk involved in an aircraft proximity incident should be determined in the incident investigation and classified as "risk of collision", "safety not assured", "no risk of collision" or "risk not determined".

4.2 The purpose of the form is to provide investigatory authorities with as complete information on an air traffic incident as possible and to enable them to report back, with the least possible delay to the pilot operator concerned, the result of the investigation of the incident and, if appropriate, the remedial action taken.

HAVA TRAFİK OLAYINI RAPOR ETME FORMU / AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM

For use when submitting and receiving reports on air traffic incidents. In an initial report by radio, shade items should be included.

A - AIRCRAFT IDENTIFICATION		B - TYPE OF INCIDENT	
		AIRPROX / PROCEDURE / FACILITY*	
C - THE INCIDENT			
1. General			
a) Date / time of incident		UTC	
b) Position			
2. Own aircraft			
a) Heading and route			
b) True airspeed		measured in () kt () km/h	
c) Level and altimeter setting			
d) Aircraft climbing or descending			
<input type="checkbox"/> Level flight		<input type="checkbox"/> Climbing	
<input type="checkbox"/> Descending			
e) Aircraft bank angle			
<input type="checkbox"/> Wings level		<input type="checkbox"/> Sight bank	
<input type="checkbox"/> Steep bank		<input type="checkbox"/> Moderate bank	
<input type="checkbox"/> Inverted		<input type="checkbox"/> Unknown	
f) Aircraft direction of bank			
<input type="checkbox"/> Left		<input type="checkbox"/> Right	
<input type="checkbox"/> Unknown			
g) Restriction to visibility (select as many as required)			
<input type="checkbox"/> Sun glare		<input type="checkbox"/> Windscreen pillar	
<input type="checkbox"/> Other cockpit		<input type="checkbox"/> Dirty windscreen	
<input type="checkbox"/> None			
h) Use of aircraft lighting (select as many as required)			
<input type="checkbox"/> Navigation lights		<input type="checkbox"/> Strobe lights	
<input type="checkbox"/> Red anti-collision lights		<input type="checkbox"/> Landing / taxi lights	
<input type="checkbox"/> Other		<input type="checkbox"/> Cabin lights	
<input type="checkbox"/> Logo (tail fin) lights			
i) Traffic avoidance advice issued by ATS			
<input type="checkbox"/> Yes, based on radar		<input type="checkbox"/> Yes, based on visual sighting	
<input type="checkbox"/> Yes, based on other information			
<input type="checkbox"/> No			
j) Traffic information issued			
<input type="checkbox"/> Yes, based on radar		<input type="checkbox"/> Yes, based on visual sighting	
<input type="checkbox"/> Yes, based on other information			
<input type="checkbox"/> No			
k) Airborne collision avoidance system - ACAS			
<input type="checkbox"/> Not carried		<input type="checkbox"/> Type	
<input type="checkbox"/> Traffic advisory issued			
<input type="checkbox"/> Resolution advisory issued		<input type="checkbox"/> Traffic advisory or resolution advisory not issued	
l) Radar identification			
<input type="checkbox"/> No radar available		<input type="checkbox"/> Radar identification	
<input type="checkbox"/> No radar identification			
m) Other aircraft sighted			
<input type="checkbox"/> Yes		<input type="checkbox"/> No	
<input type="checkbox"/> Wrong aircraft sighted			
n) Avoiding action taken			
<input type="checkbox"/> Yes		<input type="checkbox"/> No	
o) Type of flight plan		IFR / VFR / None*	
3. Other aircraft			
a) Type and call sign / registration (if known)			
b) If above not known, describe below			
<input type="checkbox"/> High wing		<input type="checkbox"/> Mid wing	
<input type="checkbox"/> Low wing			
<input type="checkbox"/> Rotocraft			
<input type="checkbox"/> 1 engine		<input type="checkbox"/> 2 engines	
<input type="checkbox"/> 3 engines		<input type="checkbox"/> 4 engines	
<input type="checkbox"/> More than 4 engines			
Marking, colour or other available details			
c) Aircraft climbing or descending			
<input type="checkbox"/> Level flight		<input type="checkbox"/> Climbing	
<input type="checkbox"/> Descending		<input type="checkbox"/> Unknown	
d) Aircraft bank angle			
<input type="checkbox"/> Wings level		<input type="checkbox"/> Sight bank	
<input type="checkbox"/> Steep bank		<input type="checkbox"/> Moderate bank	
<input type="checkbox"/> Inverted		<input type="checkbox"/> Unknown	
e) Aircraft direction of bank			
<input type="checkbox"/> Left		<input type="checkbox"/> Right	
<input type="checkbox"/> Unknown			

CIVIL AVIATION DEPARTMENT
AIP AMDT 00/02

5. Hava Trafik Olayını Rapor Etme Formunu Doldurma Talimatı

Madde

- A Rapor sunulan Hava aracın tanıtması.
- B Bir AIRPROX raporu, radyo vasıtasıyla derhal sunulmuş olacaktır.
- C1 Tarih / zaman UTC, pozisyonu uçuş başı ve bir seyrüsefer yardımcısına göre mesafesi yada Coğrafik Enlem / Boylam.
- C2 Rapor sunan uçağa dair bilgiler, gerekirse işaretleyin.
- C2 c) Örnek FL350 / 1013hPa veya 2500 FT / QNH 1007 hPa veya 1200 FT / QFE 998 hPa.
- C3 Diğer uçakla ilgili bilgiler
- C4 Geçilen mesafe, - kullanılan birimi belirtiniz.
- C6 Gerekirse ilave sayfalar ekleyiniz. Diyagramlar uçağın pozisyonunu göstermek için kullanılabilir.
- D1 f) ATS biriminin adını ve tarih / saatini UTC olarak belirtiniz.
- D1 g) UTC cinsinden tarih ve zamanı
- E2 Hizmet sağlayan ATS birimi, radyo telefon frekansı, tahsis edilmiş SSR kodları ve Altimetre ayarı gibi detayları ilave ediniz. Uçakların pozisyonlarını göstermek için diyagramı kullanınız ve gerekirse ilave sayfaları iliştiniriz.

6. KAYITLAR

6.1 Yazılı kayıtlar 90 gün, sesli ve görüntülü kayıtlar ise 30 gün saklanır. Hava Trafik Servisleri yada haberleşme yada seyrüsefer yardımcılarının aksaklıkları ile ilgili olay raporları ve soruşturma için yapılan müracaatlar olayın meydana gelmesinden başlayarak 30 gün içinde yapılmalıdır. Bu süreden sonra getirilen olaylarda araştırma olanağı kalmayabilir.

5. Instructions for the completion of the Air Traffic Incident Report Form

Item

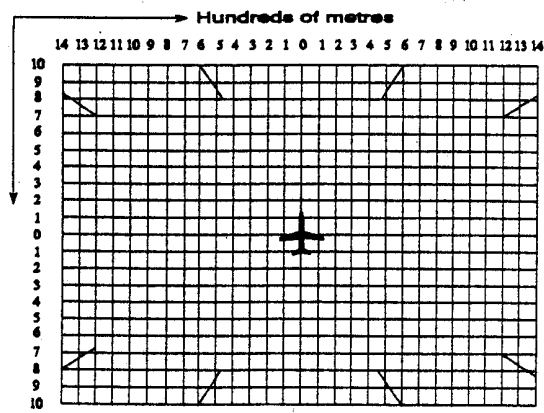
- A Aircraft identification of the aircraft filing the report.
- B An AIRPROX report should be filed immediately by radio.
- C1 Date/time UTC and position in bearing and distance from a navigation aid or in LAT / LONG.
- C2 Information regarding aircraft filing the report, tick as necessary.
- C2 c) E.g. FL 350/ 1013 hPa or 2 500 FT / QNH 1007 hPa or 1200 FT / QFE 998 hPa.
- C3 Information regarding the other aircraft involved.
- C4 Passing distance -state units used.
- C6 Attach additional papers as required. The diagrams may be used to show aircraft's positions.
- D1 f) State name of ATS unit and date/time in UTC.
- D1 g) Date and time in UTC.
- E2 Include details of ATS unit such as service provided, radiotelephony frequency, SSR Codes assigned and altimeter setting. Use diagram to show the aircraft's position and attach additional papers as required.

6. RECORDS

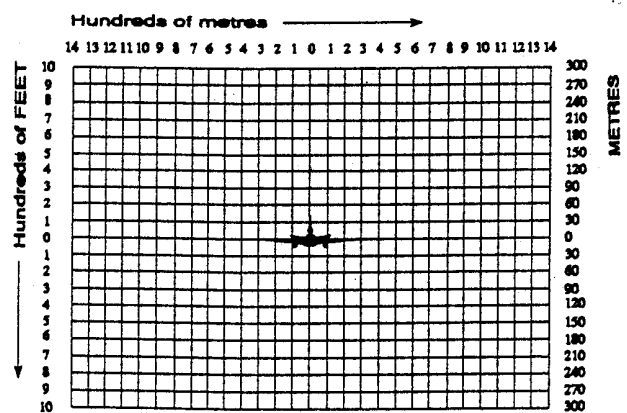
6.1 Written records are retained for 90 days, voice/video records are retained for 30 days. Report of, and requests for investigation of incidents concerning Air Traffic Services or deficiencies of navigational communications must be made within 30 days after such instances occur. Incidents brought forward after this deadline cannot be satisfactorily investigated.

DIAGRAMS OF AIRPROX

Mark passage of their aircraft relative to you, in plan on the left and in elevation on the right, assuming YOU are at the centre of each diagram. Include first sighting and passing distance.



VIEW FROM ABOVE



VIEW FROM ASTERN

* DELETE AS APPROPRIATE