

ENR 1-3 ALETLİ UÇUŞ KURALLARI

1. TÜM IFR UÇUŞLARA UYGULANAN KURALLAR

1.1 Havaaracı Techizatı

Uçaklar, uçuşla ilgili seyrüsefer techizatları ve uygun aletlerle donanmış olacaklardır.

1.2. Minimum Seviyeler

Kalkış ve iniş için gerekli olduğu zaman veya ilgili otorite tarafından özellikle izin verildiği durumlar dışında, IFR bir uçuş, devletin kendi havasahasındaki uçuşlar için oluşturduğu asgari uçuş irtifaları altında olmayan bir seviyede yapılacak, veya benzeri bir asgari uçuş irtifası olmadığı yerlerde;

a-) Dağlık alanlarda veya yüksek araziler üzerinde, uçağın bulunduğu tahmini pozisyonun 8 KM'lik alanı içinde yer alan en yüksek maniyadan en az 2000 FT (600 m) üstünde bir seviyede,

b-) Yukarıda a) maddesinde belirtilen yerler dışında, uçağın bulunduğu tahmini pozisyonun 8 km'lik alanı içindeki en yüksek maniyadan en az 1000 FT (300 m) yüksekte bir seviye oluşturulacaktır.

NOT: Hava aracının tahmini pozisyonu, uçakta ve yerde bulunan seyrüsefer kolaylıklarıyla alakası olan ve uygun yol parçasında oluşturulan seyrüsefer doğruluklarıyla hesaplanacaktır.

1.2.1 ICAO EUR Bölgesel Ek Yöntemlerinde (DOC 7030/4 - EUR) belirtildiği üzere EUR-RVSM Havasahasında yada üzerinde uçuş yapacak uçaklar, Aletli Uçuş Kurallarına (IFR) uyumlu hareket edeceklerdir.

Bu nedenle ENR 2.1'de tanımlandığı üzere, Ercan Tavsiyeli Havasahası dahilinde FL 290 yada üzerinde Genel Hava Trafik (GAT) statüsünde uçacak uçaklar, IFR kuralları ile uyumlu olarak hareket edeceklerdir.

1.3 IFR uçuştan VFR uçuşa değişiklik

1.3.1 Şayet bir uçak uçuş planı sunmuşsa ve Aletli uçuş kurallarına göre icra ettiği uçuşunu Görerek Uçuş Kurallarına göre yapma değişikliğine karar veriyse, özellikle IFR

ENR 1-3 INSTRUMENT FLIGHT RULES

1. RULES APPLICABLE TO ALL IFR FLIGHTS

1.1 Aircraft equipment

Aircraft shall be equipped with suitable instruments and with navigation equipment appropriate to the route to be flown.

1.2 Minimum levels

Except when necessary for take-off or landing or when specially authorized by the appropriate authority, on IFR flight shall be flown at a level that is not below the minimum flight altitude established by the State whose territory is over flown; or where no such minimum flight altitude has been established;

a-) Over high terrain or in mountainous areas, at a level which is at least 2000 FT (600 m) above the highest obstacle located within 8 KM of the estimated position of the aircraft,

b-) Else where than as specified in a) at a level which is at least 1000 FT (300 m) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft.

NOTE: The estimated position of the aircraft will take account of the navigational accuracy which can be achieved on the relevant route segment, having regard to the navigational facilities available on the ground and in the aircraft.

1.2.1 As specified in the ICAO EUR regional Supplementary Procedures (DOC 7030/4 - EUR), flights shall be conducted in accordance with Instrument Flight Rules when operated within or above the EUR RVSM airspace.

Therefore, flights operating as General Air Traffic (GAT) within the Ercan Advisory Airspace at or above FL290, as described in ENR 2.1 shall be conducted in accordance with the Instrument Flight Rules.

1.3 Change from IFR flight to VFR Flight

1.3.1 An aircraft electing to change the conduct of its flight from compliance with the instrument flight rules to compliance with the visual flight rules shall, if a flight plan was submitted, notify

uçuşun iptalini ve geçerli uçuş planında yapılacak değişikliğe dair bilgilendirmeyi ilgili Hava Trafik Hizmet birimine yapacaktır.

1.3.2 Aletli uçuş kurallarında uçan bir uçak uçuşu sırasında, görerek meteorolojik şartlarla (VMC) karşılaşması durumunda, IFR uçuşunu iptal etmeyerek, bekleyecek ve kesintisiz görerek meteorolojik şartlarda, uçuşunu makul bir zaman periyodu için devam ettirecektir.

1.3.3 Görerek Yaklaşma : Pilot tarafından meydanın görüldüğü ve yer yüzeyi ile göz temasını sürdürebileceği rapor edilir ise;

a) Rapor edilmiş bulut tavanı ilk yaklaşma seviyesinin altında değil ise veya,

b) İlk Yaklaşma seviyesinde veya aletle yaklaşma işleminin herhangi bir safhasında, pilot raporları görüşün "Görerek Yaklaşma"ya müsaade edeceğini ve inişin kesin olarak gerçekleşeceğini belirtir ise IFR uçaklar "Görerek Yaklaşma " yapmaya müsaade edilir.

1.3.3.1 Görerek yaklaşma yapmaya müsaade edilen uçak ile diğer inen ve kalkan uçaklar arasında ayırma sağlanmalıdır.

1.3.3.2 Uçuş esnasında IFR planın iptali ve VFR 'a geçiş kavramı ile IFR planının devamı ve görerek yaklaşma kavramında, pilot ve ATC üniteleri arasında yanlış anlamaları önlemek amacıyla,

bir uçak pilotu;

a) IFR uçuş planını iptal etmek istediğinde, ATC frekansı üzerinden bu isteğini açık bir ifade ile belirtecektir.

Örnek :

Pilot isteği :.....IFR uçuş planını iptal ediyoruz.

ATC Talimatı:.....IFR uçuş planı saat.....iptal edildi (gerekliyse diğer talimatlar).

b) Sadece ilk yaklaşma irtifai (seviyesi) alındığında veya ilk yaklaşma fix'i üzerinde veya alet alçalma safhasının herhangi bir bölümünde görerek yaklaşma isteği de aşağıda belirtilen şekilde yapılacaktır.

the appropriate Air Traffic Services unit specifically that the IFR flight is cancelled and communicate there to the changes to be made to its current flight plan.

1.3.2 When an aircraft operating under the instrument flight rules is flown in or encounters visual meteorological conditions, it shall not cancel its IFR flight unless it is anticipated, and intended that the flight will be continued for a reasonable period of time in uninterrupted visual meteorological conditions.

1.3.3 Visual Approach : IFR flights may be cleared to execute visual approaches provided the pilot has the aerodrome in sight and can maintain visual reference to the terrain and,

a) If the reported ceiling is not below the approved initial approach level for the aircraft so cleared, or

b) If the reports at the initial approach level or at any time during the instrument approach procedure that the visibility will permit a visual approach and he has reasonable assurance that the landing can be accomplished.

1.3.3.1 Separation shall be provided between an aircraft cleared to execute a visual approach and other arriving and departing aircraft.

1.3.3.2 In order to eliminate misunderstanding between the terms cancellation of IFR flight plan to VFR and requesting Visual Approach while in flight concerning both pilots and ATC units,

the pilot in-command should;

a) Notify ATC unit on the appropriate ATC frequency that IFR flight plan is cancelled.

Example :

Pilot request : cancelled IFR flight plan.

ATC instruction :roger, cancelled IFR flight plan at (time) (further instructions if required).

b) Request visual approach, at initial approach altitude / level or at initial approach fix or during a portion of instrument approach segment as prescribed below,

Örnek :

Pilot isteği :Meydan görüldü Görerek yaklaşma istiyoruz.

ATC Talimatı :Görerek Yaklaşma serbest (varsa ek talimat)

2. Kontrollü Havasahası içindeki IFR uçuşlar için uygulanan Kurallar

2.1 Kontrollü havasahası içinde uçan IFR uçaklar, uluslararası Sivil Havacılık Konseyinin Annex-2 madde 3-6'daki hükümlerine uyacaklardır.

2.2. Kontrollü havasahasındaki seyir seviyesinde uçuş yapan IFR bir uçak bir seyir seviyesinde uçmuş olacak, veya, şayet iki seviye arası veya bir üst seviye için seyir tırmanma tekniklerini kullanmakla yetkilendirilmişse:

a) ICAO Annex-2 Appendix-3'teki seyir seviye tablosundan, veya

b) FL 410 üzeri uçuşlar için Annex-2 Appendix-3'e uygun salık verilen bir seyir seviye değişiklik tablosu seçilecektir.

Konuda tarif edilen yol (track) seviye bağıntıları hariç, Hava Trafik kontrol müsaadelerinde gösterilenlerden veya Havacılık Enformasyon Yayınlarında (AIP) yer alan ilgili ATS otoritelerinin belirttiğinden farklı olduğunda uygulanmayacaktır.

3. Kontrollü havasahası dışındaki IFR uçuşlar için uygulanan Kurallar

3.1 Seyir seviyeleri

3.1.1 Belirli kontrol sahaları veya yolları için aksi belirtilmedikçe; IFR uçaklar uçuşları sırasında kontrol sahalarının içinde veya kontrollü sahalar dışında, aşağıda seyir seviyeleri tablosunda belirtilen uçuş seviyelerini seçerek uçacaklardır.

3.1.2 Kontrollü havasahası dışında uçuş yapan bir IFR uçak, yoluna uygun bir seyir seviyesinde, aşağıda belirtildiği gibi uçacaktır :

a) Deniz seviyesinden 3000 FT (900m) veya altında uçuşunu ilgili ATS otoritesi belirtmediği sürece, uçuşlar ICAO Annex-2, Appendix-3'teki seyir seviye tablosuna göre yapılacaktır, veya

Example:

Pilot request :We have the field / aerodrome in sight request Visual Approach.

ATC instruction :roger, cleared for Visual Approach (other instructions if necessary).

2. Rules applicable to IFR flights within controlled airspace

2.1 IFR flights shall comply with the provisions of 3.6 of ICAO Annex -2 to the Convention on International Civil Aviation when operated in controlled airspace.

2.2. IFR flight operating in cruising flight in controlled airspace shall be flown at a cruising level, or, if authorized to employ cruise climb techniques, between two levels or above a level, selected from :

a) The tables of cruising levels in appendix 3 of ICAO Annex-2, or

b) A modified table of cruising levels, when so prescribed in accordance with Appendix 3 of ICAO Annex-2 for flight above FL 410.

Except that the correlation of levels to track prescribed there in shall not apply when ever otherwise indicated in air traffic control clearances or specified by the appropriate ATS authority in the Aeronautical Information Publications (AIP).

3. Rules applicable to IFR flights outside controlled airspace

3.1 Cruising levels

3.1.1 The cruising levels to be used by IFR flights for operation within controlled and outside controlled airspace shall be selected from the table of cruising levels given below unless otherwise specified for certain controlled areas or routes.

3.1.2 An IFR flight operating in level cruising flight outside of controlled airspace shall be flown at a cruising level appropriate to its track as specified in :

a) The tables of cruising levels in Appendix-3 of ICAO Annex-2, except when otherwise specified by the appropriate ATS authority for flight at or below 3000 FT (900 m) above mean sea levels, or

b) FL 410 üzeri uçuşlar, Annex-2 Appendix-3'te salık verilen, değiştirilmiş bir seyir seviye tablosuna göre yapılacaktır.

NOT : Bu önlem, supersonik uçuştaki uçakların seyir tırmanma tekniklerini kullanmalarını engellemez.

4. ERCAN TAVSİYELİ HAVA SAHASINDAKİ MUHABERE USULLERİ

4.1 Kontrollü olarak uçan bir uçak uygun radyo frekanslarında devamlı dinlemede kalacak ve gerektiğinde ilgili hava trafik kontrol ünitesi ile iki yönlü haberleşmeyi kuracaktır. Sağlanmadığında, mesajı sorumlu ATC ünitesine iletecek olan ilgili havacılık istasyonu ile temas kurulacaktır.

4.2 Meydan kontrolünün faaliyette bulunduğu bir meydana meydan trafiği içindeki radyosuz uçak, görüş işaretleri aracılığı ile verilmesi muhtemel olan talimata dikkat edecektir.

4.3 Uçaklar tarafından kullanılan radyo frekansları (UHF-VHF-HF) AD -2 bölümünde gösterilmiştir.

4.4 Kontrollü havasahası dışında uçan bir IFR uçak uygun radyo frekansında dinlemede kalacak ve gerektiğinde ilgili hava trafik hizmet ünitesi ile iki yönlü haberleşmeyi kuracaktır.

4.5 Hava - Yer Muhabere Kaybı Durumunda Yapılacak İşlemler

4.5.1 İki yönlü muhabere kaybı olduğu anlaşılır anlaşılmaz, ATC muhabere kaybı olan uçak ile diğer uçaklar arasındaki ayırmayı uçağın 4.5.2 veya 4.5.3'e göre hareket edeceğini varsayarak yapacaktır.

4.5.2 Görerek Meteorolojik Şartlar (VMC)

4.5.2.1 4.5.3.1 'de belirtilenler dışında, VMC şartlarda muhabere kaybı yaşayan kontrollü bir uçuş:

- a) Transponderine kod 7600 bağlayacak;
- b) VMC şartlarda uçuşmaya devam edecek;

b) A modified table of cruising levels, when so prescribed in accordance with Appendix-3 of ICAO Annex-2 for flight above FL 410.

NOTE: This provision does not preclude the use of cruise climb techniques by aircraft in supersonic flight.

4. COMMUNICATIONS PROCEDURES IN ERCAN ADVISORY AIRSPACE

4.1 An aircraft flown as a controlled flight shall maintain continuous listening watch on the appropriate radio frequency of, and establish two-way communications as necessary with the appropriate air traffic control unit. If unable, communications shall be established with the aeronautical station involved who will relay the message to the responsible ATC unit.

4.2 Non-radio equipped aircraft forming part of the aerodrome traffic at an aerodrome, where aerodrome control is in operation shall keep a watch for such instructions as may be issued by visual signals.

4.3 The radio frequencies (UHF-VHF-HF) to be used by aircraft are indicated in section AD-2.

4.4 An IFR flight operating outside controlled airspace shall maintain a listening watch on the appropriate radio frequency and establish two-way communication as necessary with the appropriate ATS unit.

4.5 Action In The Event Of Air-ground Communication Failure

4.5.1 As soon as it is known that two way communication has failed, ATC shall maintain separation between the aircraft having the communication failure and other aircraft based on the assumption that the aircraft will operate in accordance with 4.5.2 or 4.5.3 .

4.5.2 Visual meteorological conditions (VMC)

4.5.2.1 Except as provided for in 4.5.3.1, a controlled flight experiencing communication failure in VMC shall:

- a) set transponder to Code 7600;
- b) continue to fly in VMC;

c) en yakındaki uygun bir meydana iniş yapacak; ve

d) inişini uygun ATS ünitesine , en kısa sürede bildirecektir.

4.5.3 Aletli Meteorolojik Şartlar (IMC)

4.5.3.1 IMC şartlarda muhabere kaybı yaşayan veya 4.5.2'deki şartlara uygun olarak uçuşa devam edemeyen kontrollü IFR bir uçak;

a) kod 7600 bağlayacak ;

b) 7 dakikalık bir periyod süresince en son müsaade edildiği hız ve seviyeyi ya da minimum uçuş irtifasını muhafaza edecek (eğer minimum uçuş irtifası en son müsaade edildiği seviyeden yüksek ise). 7 dakikalık periyodun başlayacağı durumlar:

1) Eğer zorunlu rapor noktalarının olmadığı bir yolda uçuluyor, ya da pozisyon raporları istenmediği talimatı alınmışsa;

i) son müsaade edildiği seviye alındığı veya minimum uçuş irtifasına ulaşıldığında veya

ii) uçak transponderına Kod 7600 bağladığı zaman,

hangisi daha geç ise; veya

2) Eğer zorunlu rapor noktalarının olduğu bir yolda uçuluyor ve pozisyon raporu vermeme talimatı alınmamışsa :

i) en son müsaade edildiği seviyeye ya da minimum uçuş irtifasına ulaştığı zaman veya;

ii) zorunlu rapor noktası için pilotun önceden verdiği tahmini zaman geldiğinde, veya

iii) zorunlu bir rapor noktası üzerinde pozisyon raporu verilemediği zaman,

Bunlardan hangisi daha geç ise;

Not: 7 dakikalık süreç gerekli hava trafik kontrol ve koordinasyon önlemlerinin yapılmasına imkan tanımak içindir.

c) bunlardan sonra; seviye ve hızını doldurulmuş uçuş planına göre ayarlayacaktır.

c) land at the nearest suitable aerodrome; and

d) report its arrival time by the most expeditious means to the appropriate ATS unit.

4.5.3 Instrument meteorological conditions (IMC)

4.5.3.1 A controlled IFR flight experiencing communication failure in IMC, or where it does not appear feasible to continue in accordance with 4.5.2 shall:

a) set transponder to Code 7600;

b) maintain for a period of 7 minutes the last assigned speed and level or the minimum flight altitude, if the minimum flight altitude is higher than the last assigned level. The period of 7 minutes commences:

1) if operating on a route without compulsory reporting points or if instructions have been received to omit position reports:

i) at the time the last assigned level or minimum flight altitude is reached, or

ii) at the time the transponder is set to Code 7600,

whichever is later; or

2) if operating on a route with compulsory reporting points and no instruction to omit position reports has been received:

i) at the time the last assigned level or minimum flight altitude is reached, or

ii) at the previously reported pilot estimate for the compulsory reporting point, or

iii) at the time of a failed report of position over a compulsory reporting point,

whichever is later;

Note: The period of 7 minutes is to allow the necessary air traffic control and coordination measures.

c) thereafter, adjust level and speed in accordance with the filed flight plan;

Not: Seviye ve hız değişiklikleriyle ilgili olarak, doldurulmuş uçuş planı (bir ATS ünitesi aracılığı ile pilot veya yetkili temsilcisi tarafından doldurulmuş ve herhangi bir değişikliğe uğramamış) kullanılacaktır.

d) Bir limit belirtmeksizin, radarla vektör edilmiş veya RNAV'a dayalı olarak off set uçuşa devam ediliyorsa, mümkün olan kestirme şekilde ve önündeki ilk rapor noktasından daha geç olmak kaydıyla, kullanılacak minimum uçuş irtifası da dikkate alınarak cari uçuş planında belirtilen yola yeniden dahil olunacak;

Not: Uçulacak yol veya gidiş meydanına alçalmanın başlama zamanı ile ilgili olarak, eğer varsa, sonradan verilmiş talimatlarla oluşan değişiklikleri kapsayan Cari Uçuş Planı kullanılacaktır.

e) cari uçuş planındaki gidiş meydanına hizmet veren seyrüsefer yardımcısına yönelecek ve eğer gerekli ise 4.5.3.1 f) 'de açıklanan maddeye uygun olabilmesi için, alçalmaya başlama zamanına kadar bu seyrüsefer yardımcısının üzerinde bekleyecek;

f) en son alınan ve teyit edilen muhtemel yaklaşma zamanında veya buna mümkün olan en yakın zamanda madde 4.5.3.1 e) 'de belirtilen seyrüsefer yardımcısından alçalmaya başlayacak; veya eğer hiç muhtemel yaklaşma zamanı verilmemiş veya teyit edilmemişse, mevcut plan-daki tahmini iniş zamanında veya buna mümkün olan yakın bir sürede alçalmaya başlayacak;

g) O seyrüsefer yardımcı cihazı için belirlenmiş normal aletli yaklaşma usulünü tamamlayacak ; ve

h) eğer mümkünse madde 4.5.3.1 f)'de açıklanan tahmini varış zamanından veya en son teyit edilen muhtemel yaklaşma zamanından (hangisi daha geç ise) itibaren 30 dakika içinde inecektir.

Not: Pilotlar, uçakların SSR kavaraj bölgesi içinde olmama ihtimalini akılda tutmalıdır.

4.6 RADAR Kontrolü Altındaki Uçaklar

4.6.1 Uçakların iki-yollu haberleşmeyi kaybetmesi durumunda;

Note: With regard to changes to levels and speed, the filed flight plan, which is the flight plan as filed with an ATS unit by the pilot or a designated representative without any subsequent changes, will be used.

d) If being radar vectored or proceeding offset according to RNAV without a specified limit, proceed in the most direct manner possible to rejoin the current flight plan route no later than the next significant point, taking into consideration the applicable minimum flight altitude;

Note: With regard to the route to be flown or the time to begin descent to the arrival aerodrome, the current flight plan, which is the flight plan, including changes, if any, brought about by subsequent clearances, will be used.

e) proceed according to the current flight plan route to the appropriate designated navigation aid serving the destination aerodrome and, when required to ensure compliance with 4.5.3.1 f), hold over this aid until commencement of descent;

f) commence descent from the navigation aid specified in 4.5.3.1 e) at, or as close as possible to, the expected approach time last received and acknowledged or, if no expected approach time has been received and acknowledged, at, or as close as possible to, the estimated time of arrival resulting from the current flight plan;

g) complete a normal instrument approach procedure as specified for the designated navigation aid; and

h) land, if possible, within thirty minutes after the estimated time of arrival specified in 4.5.3.1 f) or the last acknowledged expected approach time, whichever is later.

Note.- Pilots are reminded that the aircraft may not be in an area of secondary surveillance radar coverage.

4.6 Aircraft Under RADAR Control

4.6.1 Aircraft lost of two-way communication When this situation has occurred;

a) Kontrolör, uçak pilotundan dönüş yapmasını yada ATC RBS (RADAR Beacon)' ini kullanmasını istemek suretiyle çağrılarını işitip işitmediğini saptamaya çalışacaktır. Çağrılarının işitildiğini saptarsa, kontrolör RADAR hizmetine devam edecektir yada,

b) Böyle olmazsa, pilot paragraf 4.5.2 yada 4.5.3 de belirtilen talimatlara göre hareket edecektir. Uçak yürürlükteki uçuş planında belirtilen uçuş yolundan dışarı vektör edilmişse, pilot yürürlükteki uçuş planında adı geçen uçuş yoluna en kestirme yolla dönecektir.

c) Aşağıdaki koşullarda radarlı hava trafik hizmetinin sınırlandırılmasına yada geri bırakılmasına gerek yoktur:

(1) Bütün kontrollu uçaklar arasında radarlı ayırmanın korunması ve

(2) Haberleşme kesilmesiyle karşılaşan uçak, radar ile tanınmamışsa bu uçağın ilgili hava sahasını terk etmiş olduğu indiği yada başka bir yere gitmiş olduğu anlaşılincaya yada buna güvenle karar verilmeye kadar bütün uçaklar ile radar tanınması yapılmamış herhangi bir uçak arasında ayırma sağlanması halinde

4.6.2 Kontrolörün uçakla haberleşmeyi kaybetmesi

Böyle bir durumla karşılaşmaya hazırlık olmak üzere;

a) Radar son yaklaşmasına vektör edilmesi sırasında,

(1) IMC koşullarda pilota izleyeceği yol, izin verilecek fix, koruyacağı irtifa, temas kuracağı ATC ünitesi ve ünite ile ilgili bağlantı kuracağı frekans bildirilecektir.

(2) VMC koşullarda pilota, uçuşun VMC koşullarda devam etmesi ve temas kuracağı ATC ünitesi ile bu üniteyle bağlantı kuracağı frekans bildirilecektir.

b) Radar son yaklaşması sırasında;

(1) IMC koşullarda, yaklaşıma radardan başka kolaylıklarla devam edilmemesi durumunda pilota pas geçmesi bildirilecektir.

(2) VMC koşullarda pilota, uçuşuna VMC koşullarda devam etmesi bildirilecektir.

a) Controller shall attempt to establish Communications by requesting the pilot to make turns or use his ATC RBS (RADAR Beacon) as directed. If answering action is observed, the controller shall continue to provide RADAR service or,

b) Otherwise, the pilot shall proceed in accordance with instructions contained in paragraph 4.5.2 or 4.5.3. If an aircraft vectored to uncontrolled airspace other than the current flight plan route, the pilot shall return to such route by the most direct course.

c) Radar air traffic service needs not to be restricted or suspended provided that :

(1) Radar separation is maintained between all controlled aircraft and,

(2) If aircraft that has experienced communication failure is not radar identified, then separation shall be applied between all identified aircraft and any identified aircraft target until it is known or safely determined that the aircraft with radio failure has passed through the airspace concerned, has landed, or has proceeded elsewhere.

4.6.2 Controller loss of communication

In preparedness for such a situation;

a) During a vector to a radar final approach

(1) In IMC, the pilot shall be advised of the route to fly, the fix to which, cleared the altitude to maintain, ATC unit to contact and the radio frequency to use .

(2) In VMC, the pilot shall be advised to proceed in VMC, information about ATC unit to contact and the frequency to use may also be given.

b) While on a radar final approach;

(1) In VMC, the pilot will be advised to execute a missed approach, unless the approach may be continued by non-radar means.

(2) In VMC, the pilot will be advised to proceed in VMC.

4.6.3 Radarın gayrifaal olması durumunda

Uçaklar arasında standart (radarsız) ayırma sağlanacak ve uçak radar yaklaşması yapıyorsa;

1) Son yaklaşma başlamamışsa, gerekli izni alacaktır.

(2) Son yaklaşıma başlamışsa, yaklaşıma radardan başka kolaylıklarla devam edilebilir yada pilota pas geçme verilecektir.

4.7 Pozisyon Raporları

4.7.1 İlgili ATS birimi tarafından ilave rapor noktaları istenmedikçe IFR uçaklar Ercan Tavsiyeli Havasahasında girişten en az 10 dakika önce pozisyon bilgisi vereceklerdir.

4.7.2 IFR uçaklar tarafından Ercan Tavsiyeli havasahasına giriş ve çıkış pozisyon raporları verilecektir.

4.8 Asgari Yakıt ve Yakıt Acil Durumu

Yakıt miktarının düşük olması durumu pilotlarca ATC'ye düzgün olarak ve sadece aşağıdakilerden en iyi tanımlayan ifade kullanılarak beyan edilecektir;

- a) Minimum Fuel,
- b) MAYDAY MAYDAY MAYDAY Fuel.

4.6.3 Loss of radar

When this situation has occurred:

Non-radar separation shall be provided, and, if making radar approach;

(1) The aircraft has not commenced final approach, it shall receive clearance as appropriate.

(2) The aircraft has commenced final approach, the approach may be continued by non-radar means, or the pilot shall be instructed to execute missed approach.

4.7 Position Reports

4.7.1 In the absence of designated reporting points for aircraft on IFR position Reports shall be made prior 10 minutes entering Ercan Advisory Airspace, unless additional position reports are requested by the appropriate ATS unit.

4.7.2 A position report shall be transmitted when entering or leaving Ercan Advisory Airspace, from IFR aircraft.

4.8 Minimum Fuel & Fuel Emergency

In case of low level condition, the situation shall be promptly declared by pilots to ATC through using only the following statements whichever suit best to the described condition;

- a) Minimum Fuel,
- b) MAYDAY MAYDAY MAYDAY Fuel.