

ENR 1.5 BEKLEME, YAKLAŞMA VE KALKIŞ KURALLARI**1.Genel**

1.1 KKTC'de Bekleme, Yaklaşma ve kalkış usullerinin oluşturulmasında kullanılan kriterler; ICAO DOC 8168, VOL - 2 "Hava Seyrüsefer Hizmetleri için Kurallar - Uçak İşletmeciliği (PANS - OPS)" dokümanının son versiyonunda yer alanları içerir.

1.2 DOC - 8168 PANS - OPS'da yer alan tavsiyeler, aşağıda belirtilen ayrıcalıklarda dahil olmak üzere uygulanır:

- a) Özel çift fasiliteye dayandırılan aletle alçalma usulü kullanılacaktır.
- b) Görüş ve Pist Görüş Değerleri (RVR) aletle alçalma planlarında gösterilmeyecektir (ILS CAT-II Planları hariç).
- c) FAP ve MAPt arasında sürat kategorilerine göre zaman değerleri IAC haritalarında belirtilmeyecektir.

1.3 Kullanılan Bekleme ve Yaklaşma usulleri PAN-OPS Cilt I'de yer alan değerlere ve faktörlere dayandırılmaktadır.

1.4 Diğer hususlar;

NIL

1.5 BEKLEME USULLERİ**1.5.1 İşari Hava Sürati**

1.5.1.1 Bekleme paterninde uçuş (şekil 1) ve paterne giriş aşağıda belirtilen işari hava süratlerinde veya daha az olacaktır.

ENR 1.5 HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES**1.General**

1.1 The criteria for establishing Holding, Approach and Departure procedures in use in TRNC, are based on those contained in the latest edition of ICAO DOC - 8168 - PANS-OPS,VOL-2" Procedures for Air Navigation Services - Aircraft operations (PANS-OPS)"

1.2 The recommendations in DOC 8168 PANS-OPS are applicable with the following exceptions as described below:

- a) Instrument approach Procedure based on special two facilities is used.
- b) Visibility and RVR values will not be shown on IAC charts (Except for ILS plans of CAT -II).
- c) The times to be flown between FAP and MAPt based on speed categories will not be indicated on IAC charts.

1.3 The holding and approach procedures in use have been based on the values and factors contained in VOL-I of the PANS-OPS.

1.3 Other Issues

NIL

1.5 HOLDING PROCEDURES**1.5.1 Indicated Air Speed**

1.5.1.1 Holding patterns shall be entered and flown at or below the following indicated air speeds.

ŞEKİL - 1**TABLE - 1**

SEVİYELER LEVELS (1)	NORMAL DURUMLARDA NORMAL CONDITIONS	TÜRBÜLANSLI DURUMLARDA TURBULENCE CONDITIONS
(kadar) 14000 FT (dahil) (up to) 14000 FT (INCL)	230 KT (2) 170 KT (4)	280 KT (3) 170 KT (4)
(üzerinde) 14000 FT den 20000 FT (dahil) (above) 14000 FT to 20000 FT (INCL)	240 KT (5)	280 KT (3) veya 0.8 Mach hangisi daha az ise 280 KT (3) or 0.8 Mach whichever is less
(üzerinde) 20000 FT'den 34000 FT (dahil) (above) 20000 FT to 34000 FT (INCL)	265 KT(5)	
(üzerinde) 34000FT (above) 34000 FT	0.83 Mach	

(1) Yukarıdaki seviyeler, kullanılan altimetreye göre belirlenmiş irtifalar veya uçuş seviyelerini göstermektedir.

(2) Bir aletli alçalma usulünde beklemeyi takip eden ilk safha için yayınlanmış sürat 230 KT'dan fazla ise, bekleme usulü de bu sürate uygun olarak yayınlanmalıdır.

(3) Türbülanslı durumlar dışında, 280 Knots (0.8 Mach) ile yapılan bekleme, ilgili ATC biriminden ön müsaade alındıktan sonra uygulanacaktır.

(4) Sadece CAT - A ve CAT - B'ye giren uçaklar içindir.

(5) Havayolu yapıları ile birleştirilmiş bekleme usulleri için, mümkün olduğunca 280 KT kullanılmalıdır.

1.6 Minimum Sektör İrtifai

1.6.1 Bu irtifa bitişik sektör içinde veya sektör ayırma çizgisinin 5 NM çevresinde bulunan mania limitinin en az 1000 feet üstünde olarak tesbit edilir.

(1) The levels tabulated above represents altitudes or corresponding flight level depending upon the altimeter setting in use.

(2) When the holding procedure is followed by the initial segment of an instrument approach procedure promulgated at a speed higher than 230 KT the holding should also be promulgated at this higher speed wherever possible.

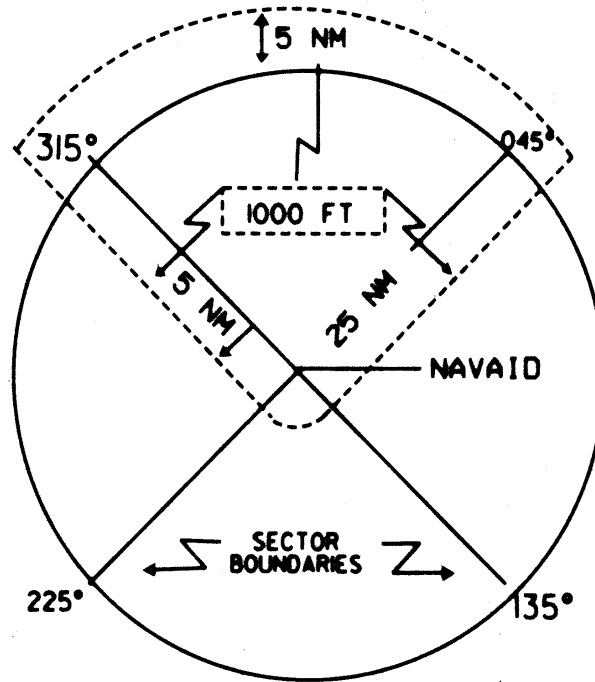
(3) The speed of 280 Knots (0.8 Mach) reserved for turbulence conditions shall be used for holding only after prior clearance has been obtained from the appropriate ATC unit.

(4) For holdings limited to CAT-A and CAT B aircraft only.

(5) Wherever possible, 280 KT should be used for holding procedures associated with airway route structures.

1.6. Minimum Sector Altitude

1.6.1 The sector altitude established shall also provide minimum 1000 feet of obstacle clearance in the adjacent sectors or periphery boundary lines, as shown in the figure below. 2.2 The minimum sector altitude will be shown as indicated below.



1.6.2 Asgari sektör irtifai, aşağıdaki gibi gösterilecektir.

MNM	SEC	ALT
360°	-	090°
6700'		25NM

1.6.3 Minimum sektör irtifai, ilk yaklaşma fiksinden (IAF) itibaren 25 NM içinde yüksekliği feet olarak ifade eder.

1.7 Dönüşler

1.7.1 Bütün dönüşler 25 derecelik bir açıyla veya saniyede 3 derecelik bir dönüşle yapılmalıdır.

1.7.2 Bekleme Paternindeki bütün dönüşlerin yönü ENR 3.6 ve ENR 3.7'de gösterilmiştir.

1.7.3 Dışa Dönüş Zamanlaması

a) 14.000 Feet dahil altında 1 dakika, 14.000 FT'in üzerinde 1.5 dakika

b) DME olan yerlerde zaman yerine mesafe kullanılabilir.

1.7.4 Rüzgar Koşullarına Uyum Sağlamak

1.7.4.1 Pilot bilinen rüzgar için baş ve zamanlama üzerinden gerekli düzeltmeyi yapacaktır.

1.7.5 Bekleme Usulünden sapmalar

Eğer Pilot mevcut kaideleri tatbik etmeye imkan bulamıyorsa en kısa zamanda ATC'ye bilgi verecektir.

2. GELİŞ UÇUŞLARI

2.1 Bir Terminal Kontrol sahasına giriş veya iniş yapacak IFR uçaklar, belirlenen bir noktada bekleme yapmak için müsaade olmalı ve belirli bir zaman, seviye yada pozisyonda Yaklaşma Kontrol ile temas etmek için talimatlanmış olacaktır. Bu müsaade şartlarına, yaklaşma kontrol'dan başka bir talimat alıncaya dek bağlı kalınacaktır. Eğer müsaade limiti, daha sonraki talimatın ulaştırılmasından önce alınmışsa; bekleme usulü son yetkilendirme seviyesinde yerine getirilecektir.

1.6.2 The minimum sector altitude will be shown as indicated below.

MNM	SEC	ALT
360°	-	090°
6700'		25NM

1.6.3 The minimum sector altitude expressed in feet and the relative applicable distance (25 NM) measured from Initial Approach fix (IAF).

1.7 Turns

1.7.1 The turns are to be made at a bank angle of 25 degrees or at a rate of turn of 3 degrees per second.

1.7.2 Direction of the turn in the holding pattern has been shown in ENR 3-6 and ENR 3-7.

1.7.3 Outbound Timing

a) 1 minute up to 14.000 feet inclusive, one and half minutes above 14.000 Feet

b) Distance may be specified instead of time where DME is available.

1.7.4 Adaptation to wind Conditions

1.7.4.1 The pilot shall make allowance for known wind by applying corrections both to heading and timing.

1.7.5 Deviation from Holding Procedures

If the pilot is unable to confirm to the established procedures, he will advise ATC as early as possible.

2. ARRIVING FLIGHTS

2.1 IFR flights entering and landing within a terminal control area will be cleared to a specified holding point and instructed to contact approach control at a specified time, level or position. The terms of this clearance shall be adhered to until further instructions are received from approach control, if the clearance limit is reached before further instructions have been received, holding procedure shall be carried out at the level last authorized.

2.1.1 Sınırlı havasaha olduğunda; paternlere yaklaşma yapmak ve bekleme kurallarını mümkün olduğunca tam olarak yerine getirmek önem taşır. Eğer bazı nedenlerden dolayı istenildiği gibi yaklaşma ve/veya bekleme yapılamıyorsa, pilotlar ATC'yi muhakkak haberdar etmelidirler.

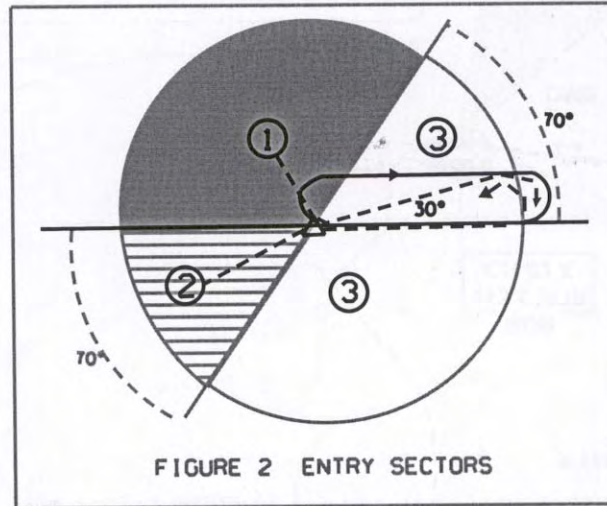
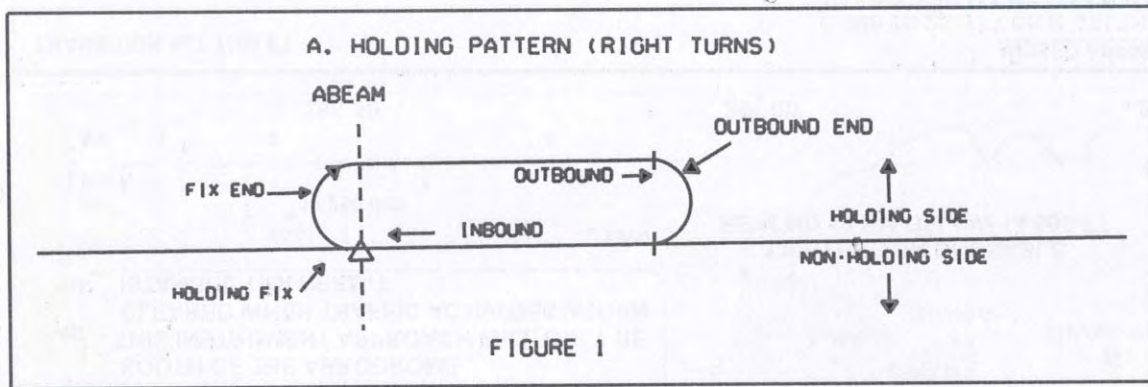
2.1.1. Due to the limited airspace available, it is important that the approaches to the patterns and the holding procedures be carried out as precisely as possible. Pilots are strongly requested to inform ATC if for any reason the approach and / or holding cannot be performed as required.

2.2. Giriş Usulleri

2.2. Entry Procedures

2.2.1 Bekleme Paternine giriş; Şekil 2'de gösterildiği gibi ilgili sektöre giriş için uygulanabilir usule göre yapılacaktır.

2.2.1 The entry into the holding pattern shall be in accordance with the procedures applicable for the entry sector concerned (See Figure-2).



Uçuş başına göre bu sektör sınırlarına (+) artı veya (-) eksi 5 derecelik esneklik payı eklenebilir. Bir VOR - DME fiksi üzerinde beklemeye giriş radyal üzerinde veya fiksi şekillendiren DME arkı üzerinde tamamlanacaktır.

The specific entry sector is determined by the flown heading recognizing a zone of 5 degrees or either side of the entry sector concerned entry into a holding pattern over a VOR - DME fix shall be effected on the radial or DME arc forming the fix.

2.2.2. Sektör 1 Usulü (Paralel Giriş)

2.2.2 Sector 1 Procedure (Parallel Entry)

a) Uçak fix üzerine gelince, uygun bir mesafe veya zaman süresince "outbound" başı muhafaza ederek uzaklaşır; daha sonra,

a) Having reached the fix, the aircraft will turn on to an outbound heading for the appropriate period of time or distance; then

b) "inbound" rotayı yakalamak veya fix üzerine geri dönmek için sola, bekleme tarafına dönüşe başlar; ve daha sonra

b) turn left on to the holding side to intercept the inbound track or to return to the fix; and then,

c) Fix üzerine ikinci gelişte, sağa dönüş yaparak (holding) bekleme düzenine girer.

c) on second arrival over the fix, turn right and follow the holding pattern.

2.2.3 Sektör 2 Usulü (Offset Giriş)

2.2.3 Sector 2 Procedure (Offset Entry)

a) Uçak fix üzerine gelince, bekleme tarafında (bölümünde) "inbound" rotanın karşıtıyla 30° lik açı yaparak rotayı sağlayacak şekilde bir başa uçacak; daha sonra

a) Having reached the fix, the aircraft will turn on to a heading to make good a track making an angle of 30° from the reciprocal of the inbound track on the holding side; then

b) Outbound uçuş:

b) Fly outbound:

1. Zaman belirtilen yerlerde; uygun zaman süresince, veya

1. For the appropriate period of time, where timing is specified, or

2. Mesafe belirtilen yerlerde; uygun DME mesafesi sağlanıncaya kadar, veya

2. Until the appropriate DME distance is attained, where distance is specified, or

3. Aynı zamanda bir radyal ile limitlenen yerlerde; radyal karşılandığında veya uygun DME mesafesine erişildiğinde (hangisi daha önce vuku bulmuş ise) ve daha sonra,

3. where a limiting radial is also specified, either until the radial is encountered or until the appropriate DME distance is attained, (whichever occurs first,) and then

c) Bekleme Paternini takip etmek ve "inbound" rotayı yakalamak için sağa dönecek,

c) turn right to intercept the inbound track and follow the holding pattern,

d) Bekleme fiksine ikinci gelişinde, uçak bekleme paternini takip etmek için sağa uçacaktır.

d) on second arrival over the holding fix, the aircraft will turn right to follow the holding pattern.

2.2.4 Sektör 3 Usulü (Direkt Giriş)

2.2.4 Sector 3 Procedure (Direct Entry)

Fiks üzerine gelince uçak, sağa dönecek ve bekleme paternini takip edecektir.

Having reached the fix, the aircraft will turn right and follow the holding pattern,

2.3. Minimum Bekleme İrtifai

2.3 Minimum Holding Altitude

Bekleme sahası içindeki en yüksek maniyadan en az 1000 FT yukarıda olacaktır. Yüksek manialar veya dağlık bölgelerde en yüksek maniyadan en az 2000 FT şeklinde sağlanacaktır.

The published minimum holding altitude shall be based initially on a clearance of at least 1000 FT above obstacles in the holding area, in case of high terrain or in mountainous area 2000 FT shall be provided.

NOT: Uçuş usulünde, usule göre tesbit edilmiş bekleme sahalarının dışına çıkma, tehlikeler doğurur.

NOTE: Deviations from the in flight procedure incur the risk of excursions beyond the perimeters of holding areas established in accordance with the procedures.

2.4. Bekleme ve yaklaşma herhangi bir nedenle pilot tarafından usulüne uygun olarak uygulanamayacak ise pilotun ATC'ye bildirimini istenir.

2.4 Pilots are strongly requested to inform ATC if for any reason the approach and / or holding can not be performed as required.

3. Uçak Kategorileri

3.1 Uçak kategorilerini belirleyen ana faktör uçakların son yaklaşma hızıdır. Kategori farklılıkları uçağın manevra yapacağı sahanın ölçülerine tesir eder.

3.2 Aşağıdaki uçak kategorileri iniş safhasında maximum iniş ağırlığı göz önüne alınarak, perdüvite süratinin 1.3 ile çarpılmasıyla tesbit edilmiştir. Bu kategoriler aletli yaklaşma kuralları ile ilgili olarak temsil ettikleri harflerle ifade edilirler.

Kategori A: IAS 91 KT'den az

Kategori B: IAS 91 KT ve fazla, 121 KT'den az

Kategori C: IAS 121 KT ve fazla, 141 KT'den az

Kategori D: IAS 141 KT ve fazla, 166 KT'den az

Kategori E: IAS 166 KT ve fazla, 211 KT'den az

4. Son Yaklaşma Başı Düzenlemesi

4.1 Direkt Yaklaşma

a) Direkt yaklaşma için, son yaklaşma rotası ile pist merkez hattı arasındaki açı düzenlemesi A ve B kategorisi için 30°'yi, diğerleri için 15°'yi geçmeyecek şekilde olacak ve son yaklaşma rotasının pist merkez hattını kestiği mesafe, pist eşiğine göre 1400 M'den az olmayacaktır.

b) Son yaklaşma Rotasının pist merkez hattını kesmediği durumlarda ise, bu rotanın pist merkez hattı uzantısının pist eşiğinden 1400 M ötesinde 150 M açıklığa kadar olan yanlamasına uzaklığın içinden geçmesi sağlanacaktır.

3. Aircraft Categories

3.1 Final approach speed of aircraft are the main factor to determine aircraft categories, While manoeuvring, aircraft categories have a direct effect on the dimensions of the areas overflown.

3.2 The following categories of typical aircraft are established based on 1.3 times stall speed in the landing configuration at maximum certificated landing weight. These categories will be referred to throughout instrument approach procedures by their letter designation.

Category A: Less than 91 KT IAS

Category B: 91 KT or more, less than 121 KT IAS

Category C: 121 KT or more, less than 141 KT IAS

Category D: 141 KT or more, less than 166 KT IAS

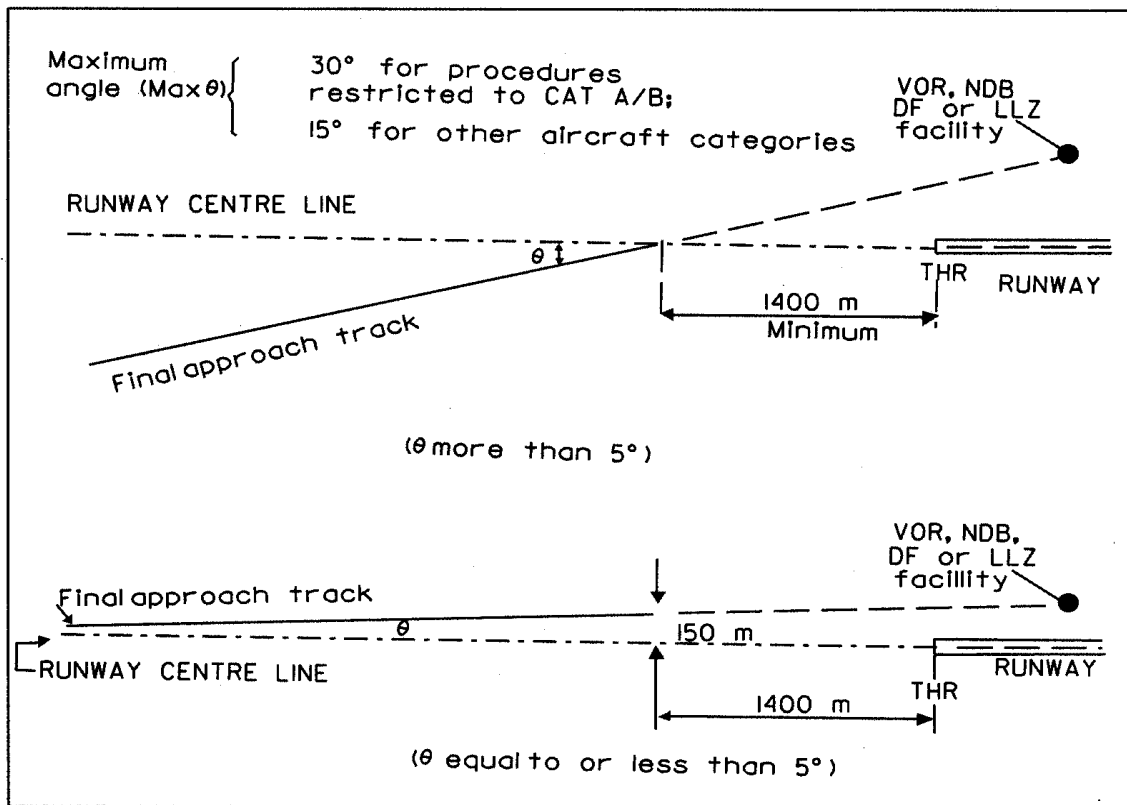
Category E: 166 KT or more, less than 211 IAS

4. Final Approach Alignment

4.1 Straight - In Approach

a) For a straight - in approach the angle formed by the final approach track and the centerline shall not exceed 30° for A and B categories and 15° the other categories; and the distance between the runway threshold and the point at which the final approach track intersects the runway centerline shall not be less than 1400 M.

b) A final approach track which does not intersect the extended centerline of the runway may also be established, provided such track lies within 150 M laterally of the extended runway centerline at a point 1400 M outward from the runway threshold.

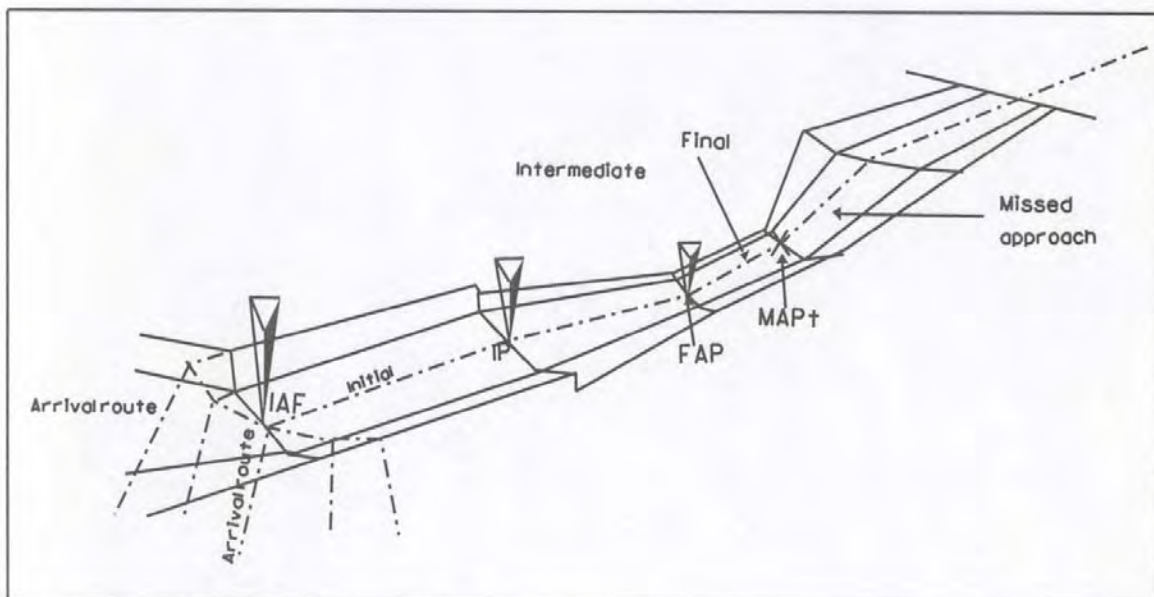


5. Aletli Yaklaşmanın Safhaları

5.1 Bir aletli yaklaşma usulünün 5 ayrı safhası olabilir. Bunlar; geliş, ilk, orta, son ve pas geçme safhaları olarak ifade edilebilir. Bunlara ilave olarak, hava meydanına göre şartlarda yapılacak türlü yaklaşımlarda, ayrı bir safha olarak düşünülebilir.

5. Segments of instrument Approach

5.1 An instrument approach procedure may have five separate segments. They are arrival, initial, intermediate, final and missed approach segments. In addition, an area for circling the aerodrome under visual conditions should be considered.



6. Turlu yaklaşımda, mania müsaade limitleri için tesbit edilen kriterleri

6. Criteria for the determination of the obstacle clearance limit for circling approaches.

6.1 Mania araştırması, aşağıdaki tabloda yarıçapları belirtilen meydan irtifaina ve uçak kategorilerine göre tesbit edilmiş bir saha içinde yapılır.

6.1 Obstacle survey is done within the area, which the radius are determined in respect of aerodrome elevation and aircraft categories.

Aerodrome Elevation	Radius-NM (M)			
	CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
0	1.65 (3062)	2.54 (4704)	4.02 (7443)	5.03 (9320)
1000	1.67 (3093)	2.59(4805)	4.11 (7616)	5.15 (9542)
2000	1.69 (3123)	2.65 (4909)	4.21 (7795)	5.28 (9770)
3000	1.70 (3155)	2.71 (4981)	4.31 (7981)	5.40 (10008)
4000	1.74 (3215)	2.77 (5130)	4.41 (8173)	5.54 (10254)
5000	1.77 (3282)	2.83 (5246)	4.52 (8371)	5.67 (10507)
6000	1.81 (3352)	2.90 (5367)	4.63 (8579)	5.82 (10773)
7000	1.85 (3423)	2.97 (5492)	4.75 (8792)	5.96 (11046)
8000	1.89 (3498)	3.04 (5621)	4.89 (9105)	6.12 (11331)
9000	1.92 (3576)	3.11 (5756)	4.99 (9246)	6.28 (11627)
10000	1.97 (3656)	3.18 (5895)	5.12 (9486)	6.44 (11934)
11000	2.02 (3739)	3.26 (6040)	5.26 (9734)	6.62 (12251)
12000	2.07 (3825)	3.34 (6190)	5.40 (9992)	6.79 (12582)

6.1.1 Bu sahanın limitleri, pist eşik merkezleri merkez olmak üzere çizilen yarıçap arklarının, teğetlerle birleştirilmesi ile oluşur.

6.1.1 The limits of this area are composed by tangents drawn to the arcs of circles centered at the centers of thresholds with the radius given in the table below.

6.2 Uçak kategorilerine göre tesbit edilmiş mania müsaadeleri ve uçak kategorileri göz önüne alınarak belirlenmiş meydan irtifaina göre OCH'ler aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

6.2 Required obstacle clearances and required OCH's above aerodrome elevation for categories of aircraft are given in table below.

6.3 Turlu yaklaşma minimaları direkt yaklaşma minimalarından düşük olamaz.

6.3 Circling landing minimums shall not be lower than straight - in landing minimums.

6.4 Aletli yaklaşımdan sonra görerek yapılan manevra:

6.4 Visual manoeuvring after an instrument approach:

6.4.1 Uçağı, iniş yapılacak olan piste göre ayarlamak için aletli yaklaşımdan sonra görerek bir manevra yapmak (bulutlardan arınmış ve yer görerek) gerekli ise bu manevra tüm maniaların A ve B kategorileri için 300 FT (90 M), C ve D kategorileri için 400 FT (120 M) üzerinde yapılmalıdır.

6.4.1 When visual manoeuvring (i.e. flight clear of cloud and in sight of the surface) is necessary after an instrument approach in order to align the aircraft with the runway intended for use, it should be done at a hight of 300 FT (90 M) for categories A and B, 400 FT (120 M) for categories C and D above all obstacles.

Aircraft Category	Obstacle Clearance	Lowest OCH Above Aerodrome Elevation M (FT)
A	90 (295)	120 (394)
B	90 (295)	150 (492)
C	120 (394)	180 (591)
D	120 (394)	210 (689)
E	150 (492)	240 (787)

7. İniş için Tesbit Edilen Meydan Minimaları

7.1 iniş miniması, manialara göre tesbit edilen OCA/H ile (mania müsaade irtifai / yüksekliği) belirlenir.

7.2 Mania Müsaade irtifai / yüksekliği

Mania Müsaade İrtifai (OCA / H) en yüksek yaklaşma maniası veya pas geçme yüzeylerini en fazla delen bir mania temel alınarak hesap edilir. Bu bilgiler, aletli yaklaşma chartlarında, MSL ile ilgiliyse OCA olarak veya meydan rakımıyla ilgiliyse OCH olarak veya hassas yaklaşma usullerinden pist eşiği rakımına göre yayınlanır.

a) Hassas yaklaşımlarda yaklaşma yapılan pist eşiği rakımına göre,

b) Hassas olmayan yaklaşımlarda, yaklaşma yapılan pist eşiği, meydan rakımına nazaran 7 FT' den fazla altta ise, yaklaşma yapılan pist eşiği rakımına göre,

7.3 Tesbit edilmiş Mania Müsaade İrtifai / yüksekliği (OCA / H) temel alınarak uçak işleticileri, ICAO Annex 6' ya göre iniş minimasını hesap eder,

Örnek:

Hassas Yaklaşma için; Karar verme irtifai / Yüksekliği (DA/H) veya Hassas Olmayan Yaklaşma için; Minimum alçalma İrtifai / Yüksekliği (MDA / H)).

7.4 Aletli alçalma chartları ile yayınlanan standart aletli yaklaşma usulleri bu AIP'nin AD-2 bölümündedir.

8. RNAV Frezyolojisi

RNP yaklaşma müsaadelerinde aşağıda belirtilen frezyoloji kullanılacaktır.

8.1. RNP yaklaşma müsaadesi, ilgili yaklaşma kontrol ünitesi ile ilk radyo teması sağlandığında pilot tarafından istenecektir.

7. Aerodrome Minima for Landing

7.1 The minima for landing is the obstacle clearance altitude / height (OCA / H)

7.2 Obstacle Clearance Altitude / Height

The obstacle Clearance Altitude / Height (OCA / H) is calculated on the basis of the highest approach obstacle or of an obstacle penetrating the missed approach surfaces maximally. It is published in the instrument approach chart as OCA if relating to MSL or as OCA if relating to aerodrome elevation or - for precision approach procedures - to threshold elevation, respectively.

a) The threshold elevation of the relevant runway in a precision approach,

b) The threshold elevation of the relevant runway if the threshold elevation is more than 7 FT below the elevation of the aerodrome in a non-precision approach,

7.3 Based on the Obstacle Clearance Altitude / Height (OCA / H), the operator calculates the landing minima according to ICAO Annex 6,

Example:

Decision Altitude / Height (DA/H) for a Precision Approach or Minimum Descent Altitude / Height (MDA/H) for a Non-Precision Approach.

7.4 Standard instrument approach procedures are published by instrument approach charts which are in the AD-2 section of this AIP.

8. RNAV Phraseology

The below mentioned phraseology will be used for RNP approach clearances.

8.1. RNP approach clearance will be requested by the pilot at first radio contact with the relevant approach control unit.

Freyzyoloji

Pilot: (Çağrı adı) XX pistine RNP yaklaşması istiyoruz..... seviyeye alçalışta, [örneğin, BRAVO'ya]..... NM mesafedeyiz.

ATC: (Çağrı adı) gecikmeniz beklenmiyor, XX pistine RNP yaklaşmasına serbestsiniz, [örneğin, BRAVO'yu] geçişi rapor ediniz, veya

ATC: (Çağrı adı) muhtemel yaklaşma zamanınız....., XX pistine RNP yaklaşması için [örneğin, CHARLIE] üzerinde seviyede beklemeye girin,

8.2. XX pisti RNP yaklaşmasına serbest kılınan bir trafik ekipman arızası nedeniyle RNP kabiliyetini kaybedebilir.

Freyzyoloji

Pilot: (Çağrı adı) [örneğin RAIM kaybı veya RAIM ikazı] nedeniyle RNP mümkün değil, [örneğin, DELTA] noktasına/noktasından NM mesafedeyiz.

ATC: (Çağrı adı)..... seviyeye tırmanın, XX pisti için [örneğin VOR/DME 2] alçalmasını bekleyin, seviye alışı rapor edin.

8.3. RNP usulüne uyumlu olmayan trafikler, ilgili yaklaşma kontrol ünitesi ile ilk radyo temasında bilgi vereceklerdir.

Freyzyoloji

Pilot: (Çağrı adı) RNP usulüne uyumlu değiliz,..... seviyeye alçalışta [örneğin BRAVO'ya].... NM mesafedeyiz.

ATC: (Çağrı adı) gecikmeniz beklenmiyor, XX pistine [örneğin VOR/DME 1 yaklaşmasını] bekleyin, [örneğin DELTA] noktasına [örneğin BRAVO 1R] ile serbestsiniz, [örneğin BRAVO'yu] geçişi rapor ediniz, veya

ATC: (Çağrı adı) muhtemel yaklaşma zamanınız....., XX pistine [örneğin VOR/DME 1 yaklaşmasını] bekleyin, [örneğin DELTA] bekleme noktasına [örneğin BRAVO 1R] ile serbestsiniz, [örneğin BRAVO'yu] geçişi rapor ediniz.

Phraseology

Pilot: (Call sign) requesting RNP approach RWY XX, descending FL..... NM to [e.g. BRAVO].

ATC: (Call sign) no delay expected, cleared RNP approach RWY XX, report passing [e.g. BRAVO], or

ATC: (Call sign) expected approach time....., hold over [e.g. CHARLIE] at FL..... for RNP approach RWY XX.

8.2 The traffic which is cleared for RNP approach for RWY XX may lose its RNP capability due to an equipment failure.

Phraseology

Pilot: (Call Sign) unable RNP due to [reason e.g. loss of RAIM or RAIM alert], position..... NM to/ from..... [e.g. DELTA].

ATC: (Call sign) climb to FL....., expect [e.g. VOR/DME 2 approach] for RWY XX, report reaching FL.....

8.3. The aircraft unable to comply the RNP procedure shall inform the relevant approach control unit at first contact.

Phraseology

Pilot: (Call sign) unable to comply RNP procedure, descending FL.....,..... NM to [e.g. BRAVO]

ATC: (Call sign) no delay expected, expect [e.g. VOR/DME 1 approach] for RWY XX, cleared to [e.g. DELTA] via [e.g. BRAVO 1R], report passing [e.g. BRAVO], or

ATC: (Call sign) expected approach time..... expect [e.g. VOR/DME 1 approach] for RWY XX, cleared to holding [e.g. DELTA] via [e.g. BRAVO 1R], report passing [e.g. BRAVO].

1. ICAO STANDARD SID/STAR PHRASEOLOGIES

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

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

1.3 The core phraseologies are:

a- CLIMB VIA SID TO (level)

b- DESCEND VIA STAR TO (level)

1.3.1 These require the aircraft to:

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

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

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

1.4 Phraseologies for removal of level or speed restrictions are:

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

These require the aircraft to:

a- Climb/Descend to the cleared level; published level restrictions are cancelled;

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

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

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

These require the aircraft to:

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

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

c- Published speed restrictions or ATC-issued speed control instructions are cancelled.

1.4.3 CLIMB/DESCEND UNRESTRICTED TO (level)

These require the aircraft to:

a- Climb/Descend to the cleared level; published level restrictions are cancelled;

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

c- Published speed restrictions or ATC-issued speed control instructions are cancelled.

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

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

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

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