

## ENR 1.9.1 VHF RADYO MUHABERE BANDINDA 8.33 KHZ KANAL ARALIĞI UYGULAMASI

### 1. Genel

15 Mart 2007 tarihinden itibaren ICAO Avrupa Bölgesinin tamamında, FL 195 üzerinde uçuş düzenlemek için 833 kHz kanal aralığına uygun radyo cihazı taşımak ve işletmek zorunludur.

UHF ile teçhizli Devlet Uçuşlarına uygulananlar hariç olmak üzere, ICAO Avrupa Bölgesinde muafiyet yayınlanmamış herhangi bir FIR/UIR' a giriş için uçuş planlayan 833 kHz ile teçhiz edilmemiş uçuşlar, Avrupa Bölgesinin tamamında FL195 altında uçmak üzere uçuş planlayacaklardır.

#### 1.1 Devlet Uçakları

Uygun cihazla teçhiz edilmemiş Devlet uçakları, FL195 üzerindeki uçuşlarında UHF ekipmanı bulunduracaklardır. Devlet uçakları, VHF 833 dönüşümü yapılmamış sektörlerde, UHF frekansları ve/veya VHF 25 kanal aralığı üzerinden muhabere sağlayacaklardır.

### 2. KKTC'deki Uygulama

2.1 Ercan Tavsiyeli Hava Sahasındaki uçuşlar, 8.33 KHZ kanal aralığına uygun radyo cihazı taşıma zorunluluğu ve işletiminden muaf tutulmuşlardır.

#### 2.2 ATS Gereklere

2.2.1 Uygun cihazla teçhiz edilmemiş uçakların pilot veya işleticileri, uçuş rotasının tamamı için ülke AIP' lerinde yer alan muafiyetleri incelemekten sorumludur.

2.2.2 Pilotlar veya işleticiler uçakların teçhizat durumlarını, aşağıda sıralanan belirticilere uygun olarak uçuş planlarında (FPL) göstermekten sorumludur.

- Uçağın 833 kHz ile teçhiz edildiğini belirtmek için uçuş planının 10. hanesine **"Y" harfi** yazılır.
- 833 kHz ile teçhiz edilmemiş ancak UHF cihazı bulunan Devlet Hava araçları için uçuş planının 8. hanesine **"M" harfi**; 10. hanesine **"U" harfi** ve 18. hanesine **"COM/EXM 833"** ifadesi yazılır
- **"COM/EXM 833"** göstergesi; uçuş planının 18. hanesinde, uygun cihazla teçhiz

## ENR 1.9.1 IMPLEMENTATION OF 8.33 KHZ CHANNEL SPACING IN THE VHF RADIO COMMUNICATIONS BAND

### 1. General

The carriage and operation of 833 kHz channel spacing radio equipment is mandatory throughout the ICAO EUR Region as of 15 th March 2007 for aircraft operating above FL 195.

Non-equipped flights which are flight planned to enter any FIR/UIR in the EUR Region where no exemption has been published, except for those applicable to UHF equipped State Flights (refer to the AIP of the states covering the FIR/UIR concerned), must flight plan to operate below FL195 throughout the entire EUR Region.

#### 1.1 State Aircraft

Non 833 kHz equipped State aircraft will be handled above FL195, provided that they are UHF equipped. They will be accommodated on UHF frequencies and/or VHF 25 in the sectors which are not converted to VHF 833.

### 2. Implementation In TRNC

2.1 All flights are exempted from the mandatory carriage and operation of 8.33 KHZ channel spacing capable radio equipment within Ercan Advisory Airspace

#### 2.2 ATS Requirements

2.2.1 Pilots or operators of non-equipped aircraft are responsible to consider the exemptions published in State AIPs for the entire route of the flight.

2.2.2 Pilots or operators are responsible for indicating the equipment status of the aircraft in filed flight plan (FPL) in accordance with below listed indicators.

- **The letter "Y"** in field 10 of the FPL, for aircraft equipped with 833 kHz.
- **The letter "M"** in field 8, the letter **"U"** in field 10 and the indicator **"COM/EXM 833"** in field 18 , for non-equipped with 833 kHz capable radio State aircraft. But, State aircraft is equipped with UHF,
- **"The indicator "COM/EXM 833"** in field 18, for non-equipped, but planned to

edilmemiş, ancak yayınlanmış muafiyetlere uygun olarak uçuş planlayan uçak için kullanılacaktır.

**NOTLAR :**

1. "Y" harfinin bulunmaması, 833 kHz uyumluluğunun olmadığı anlamına gelir.

2. 833 kHz uyumluluğunda bir değişiklik olduğunda, uygun göstergenin yer aldığı bir değişiklik mesajı gönderilecek ve eğer bir RPL söz konusu ise, bu değişiklik EOBT' den 20 saat öncesinden daha erken gönderilmeyecektir.

**2.3 ATC Usulleri**

2.3.1 İkinci bir bildirim kadar; Ercan Tavsiyeli Havasahası içinde; uçuşların tamamı zorunlu taşıma uygulamasından muaf tutulmuştur. Ancak, 8.33 KHZ radyo cihazı ile techiz edilmemiş uçaklar, herhangi bir muafiyetin yayınlanmadığı Avrupa Bölgesi komşu FIR/UIR' larına kontrol devri yapılmadan önce FL195' in altına alçalma durumunda kalacaktır.

2.3.2 Trafik transfer edecek komşu ACC' lerin tamamı; KKTC' yi transit geçerek herhangi bir muafiyetin yayınlanmadığı komşu FIR/UIR' lar içinde uçuş düzenleyecek uygun donanımla techiz edilmemiş uçakları; Ercan ACC' ye bildireceklerdir.

2.3.3 Herhangi bir muafiyetin yayınlanmadığı FIR/UIR' lara devam etmekte olan uygun cihazla techiz edilmemiş uçakların pilotları, ilk temasta veya mümkün olan en kısa sürede cihaz durumlarını belirteceklerdir.

2.3.4 KKTC Hava Liman/Meydanlarından kalkarak, herhangi bir muafiyetin yayınlanmadığı FIR/UIR' lara girecek, techiz edilmemiş uçaklar normal olarak FL195' in altındaki bir seviyeyi muhafaza edeceklerdir.

**3. ATC Usulleri İçin Temel Frezyoloji**

3.1 Cihaz kapasitesini öğrenmek için ATC ;

**Advice eight point three three equipped**

3.2 Cihaz durumunu belirtmek için pilotlar;

**Affirm eight point three three** veya,

**Negative eight point three three** veya,

operate in accordance with published exemptions.

**NOTES:**

1. Absence of letter "Y" shall be taken as a lack of 833 kHz capability.

2. In case of a change in the 833 kHz capability status, a modification message shall be sent with appropriate indicator inserted and, in case of an RPL, this shall be sent not earlier than 20 hours before the EOBT.

**2.3 ATC Procedures**

2.3.1 All flights are exempted from the mandatory carriage until further notice within Ercan Advisory Airspace. But flights not equipped with 8.33 KHZ radio equipment are subject to descent below FL195 before transfer of control to adjacent EUR Region FIRs/UIRs where no exemption has been published.

2.3.2 All adjacent transferring ACCs shall notify Ercan ACC for the non-equipped aircraft which are planned for overflying TRNC to operate within adjacent FIRs/UIRs where no exemptions published.

2.3.3 Pilots of non-equipped aircraft proceeding to FIRs/UIRs where no exemption published, shall transmit their equipment status at initial contact or as early as possible.

2.3.4 Non-equipped aircraft departing from TRNC Airports and flight planned to enter FIRs/UIRs where no exemption published, shall normally remain a flight level below FL195.

**3. Basic Phraseology For ATC Procedures**

3.1 ATC to request the capability of equipment;

**Advice eight point three three equipped**

3.3.2 Pilots, to indicate the equipment status;

**Affirm eight point three three** or,

**Negative eight point three three** or,

### **UHF equipped**

3.3 Muafiyet durumunu öğrenmek için ATC;

### **Advice eight point three three exemption status**

3.4 Muafiyet durumunu belirtmek için pilotlar;

### **Exempted eight point three three**

3.5 Uygun cihazla techiz edilmemiş uçağa verilen müsaadeyi ve eğer bu müsaade verilmezse uçağın herhangi bir muafiyetin yayınlanmadığı hava sahasına uygulamaya aykırı olarak gireceğini belirtmek için ATC;

### **(Clearance/instruction) due eight point three three requirement.**

## **1.9.2 TÜRBİN MOTORLU JET VE TÜRBİN MOTORLU PERVANELİ UÇAKLAR İÇİN MOTOR ÇALIŞTIRMA USULLERİ**

1.1. Hava trafik yoğunluğu veya muhabere yavaşlığı dolayısıyla meydana gelen gecikmeler sebebiyle vuku bulan, kalkan uçaklarla ilgili gecikmelerin yarattığı fazla yakıt sarfiyatını azaltmak, düzenli bir hava trafik akışı sağlamak, gerek hava sahasından ve gerekse manevra sahasından en emniyetli ve en etken tarzda faydalanmak için aşağıda belirtilen usuller uygulanacaktır:

a) IFR olarak kalkış yapacak olan türbin motorlu jet veya türbin motorlu pervaneli uçak pilotları, planlanan kalkış zamanından tahminen onbeş (15) dakika önce motor çalıştırmak için müsaade isteğinde bulunacaklardır.

b) Hiçbir şekilde, planlanan kalkış zamanına nazaran otuz (30) dakikadan daha önce motor çalıştırma isteğinde bulunulmayacaktır.

c) Motor çalıştırma isteği esnasında pilot, planlanan kalkış zamanını bildirecektir.

d) Motor çalıştırma ve bilahare verilecek taksi müsaadesinde pilot tarafından tespit edilen

muhtemel kalkış zamanı esas alınabilir. Bu nedenle muhtemel kalkış zamanına riayet edilecektir.

### **UHF equipped**

3.3 ATC, to request the status in respect of exemption;

### **Advice eight point three three exemption status**

3.4 Pilots, to indicate status;

### **Exempted eight point three three**

3.5 ATC, to indicate that a certain clearance is given because otherwise non-equipped aircraft would enter the airspace where no exemption published;

### **(Clearance/instruction) due eight point three three requirement.**

## **1.9.2 START-UP PROCEDURES FOR TURBO-JET AND TURBO-PROP AIRCRAFT**

1.1. To reduce excessive fuel consumption during periods of departure delays caused by air traffic density and or communication lags, to insure an orderly flow of air traffic and to make the safest and most effective use of the airspace and maneuvering area. The following procedures shall be followed:

a) Pilots of departing IFR turbo-jet or turbo-prop aircraft shall request authorization to start engines approximately fifteen (15) minutes prior to planned departure time.

b) In no case shall a request to start up be made more than thirty (30) minutes prior to planned departure time.

c) When requesting start-up clearance the pilot shall state the planned departure time.

d) Start-up clearance or later taxi clearance can be based on the planned departure time pro

vided by the pilot. Therefore the planned departure time shall be made good.

1.1.1. **Motor çalıştırma müsaadesi** ATC tarafından, aşağıdaki sıraya göre verilecektir:

a) Beklenen gecikme onbeş (15) dakika veya daha az ise:

Gecikme olmayacak motorlarınızı saat .....de/da çalıştırın, o andaki suhnet (Eğer ATIS ile verilmemişse), kalkışınızı (zaman..... de/da) yapmak üzere planlayın.

b) Onbeş dakikadan fazla gecikme bekleniyorsa:

Muhtemel motor çalıştırma müsaade saatiniz..... (Zaman), (şimdiki) saat.....

c) Motor çalıştırma müsaadesi, yalnız uçak hazır olduğunda ve pilot uçağın motorlarını çalıştırmak için gerekli hazırlığını tamamladığında istenecektir.

(d) Motor çalıştırma müsaadesinin verilişinde, bilinen veya beklenen trafik gecikmeleri esas alınmaktadır. Bu sebeple, bu müsaadenin verilişi, o uçağa kalkışta veya kalkış için sıralandırmada, öncelik verilmesini gerektirmez.

e) Motor çalıştırma müsaadesi taksi müsaadesi anlamına gelmez.

## 2. SÜRAT AYARLAMASI

2.1 ATC tarafından aksi bildirilmedikçe, gelen uçaklar aşağıdaki TMA'de düzenli bir hava trafik kontrol hizmetinin sağlanması amacıyla belirtilen sürat ayarlamasına uyacaklardır.

Ercan TMA içinde azami 250 knots IAS.

2.2 Pilotlar ATC tarafından tahsis edilen IAS' nin (+) veya (-) 10 knot farklı değerini muhafaza edebilirler. Eğer sürat tahdidini uygulamak mümkün değil ise kullanılacak asgari sürati kontrolöre bildirecektir.

1.1.1. **Start-up clearance** shall be issued by ATC as follows:

a) Expected delay, fifteen (15) minutes or less:

No delay expected, start engines time.....(present), temperature (if not provided by ATIS), plan to make good a departure of .....(time).

b) Expected delay of more than fifteen minutes:

Expect start-up clearance at (time)....., time (present).

c) A request for start-up shall be made only when aircraft is ready to start and the pilot is prepared to start engines.

d) A start-up clearance is based on known or expected air traffic delays for the aircraft making the start-up request. For this reason it does not establish a priority or sequence for departure.

e) Clearance to start engines is not authorization to taxi.

## 2. SPEED ADJUSTMENT

2.1 Unless otherwise instructed by ATC, arriving aircraft to TMA as shown below, will follow the speed adjustment to provide orderly flow of air traffic.

Within Ercan TMA MAX IAS 250 knots,

2.2 Pilots shall maintain plus or minus 10 knots of this assigned or required IAS. If pilot is unable to comply with speed adjustment instruction, he will notify the controller of the slowest airspeed appropriate to his present flights configuration.