

LTAC AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**LTAC - ANKARA / ESENBOĞA / INTERNATIONAL****LTAC AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	ARP coordinates and site at AD	400741N-0325942E / BTN RWYs 03L/21R and 03R/21L, 1900 M to the beginning of RWY 21R and 105 M to RWY 03L/21R centerline.
2	Direction and distance from (city)	28 KM NE of Ankara
3	Elevation/Reference temperature/Mean low temperature	3127 FT / 32° C / -9° C
4	Geoid Undulation at AD ELEV PSN	120 FT
5	MAG VAR/Annual change	5.6°E (2017) / 0.095° increasing
6	AD Operator, address, telephone, telefax, AFS, email, website	DHMI Esenboğa Havalimanı Başmüdürlüğü 06970 Ankara-Türkiye Switchboard : (312) 398 00 00 (35 lines) Airport Authority : (312) 398 03 30 Airport Manager : (312) 398 03 29 Fax : (312) 398 03 45 Fax(Airport Manager): (312) 398 04 13 AIS Tel : (312) 398 03 66 AIS Fax : (312) 398 11 21 / 398 03 31 New Terminal Building Switchboard : (312) 590 40 00 Fax : (312) 590 40 41 AFS : LTACYDYX website : https://Esenboğa.dhmi.gov.tr
7	Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Remarks	NIL

LTAC AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	AD Operator	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

LTAC AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Cargo-handling facilities	Vehicles and equipment provided by Cargo Handling Services Co.
2	Fuel and oil types	JET A1, Avgas
3	Fuelling facilities and capacity	Available (unlimited)
4	De-icing facilities	Available
5	Hangar space for visiting aircraft	Available
6	Repair facilities for visiting aircraft	Major and minor, by arrangements
7	Remarks	NIL

LTAC AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotels	In the city
2	Restaurants	Restaurant available in Airport and in the city.
3	Transportation	Bus, taxi and car rental
4	Medical facilities	Medical room for aid treatment, ambulances at AD, hospitals in Ankara
5	Bank and Post Office	At AD.
6	Tourist Office	At AD.
7	Remarks	NIL

LTAC AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	AD category for fire fighting	Category 10
2	Rescue equipment	Available.
3	Capability for removal of disabled aircraft	Disabled aircraft removal facilitation is available for 4E category aircraft. Removal operations can be carried out for 4F category aircraft by equipment support.
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.

LTAC 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 2.2.6. for contact information. Braking action assessment by RWY Friction Tester Equipment/Vehicle.

LTAC AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS POSITIONS DATA

1	Apron surface and strength	Apron 1,2 : Asphalt PCN 58 F/A/X/T Apron 3 : Concrete PCN 58 F/A/X/T Apron 4,7 : Concrete PCN 110 R/C/W/T Apron 5, 6 : Concrete PCN 110 R/C/W/T, LCN 120 Apron YKK : Concrete PCN 110 R/C/W/T
2	Taxiway width, surface and strength	TWY A,A1,A2,B,B1,B2,C,C1,D,D1,D2,E,E1,E2,F,AA,AB,AC Width: 23 M Surface: Asphalt Strength: PCN 58 F/A/X/T TWY G, G1, G2, H, J: Width: 24 M Surface: Asphalt Strength: PCN 110 F/C/W/T LCN 110 TWY G3 Width: 24 M Surface: Asphalt Strength: PCN 110 F/A/X/T TWY A3 Width:35 M Surface: Asphalt Strength: PCN 58F/A/X/T TWY G4 Width:35 M Surface: Asphalt Strength: PCN 110 F/C/W/T
3	Altimeter Check Point location and elevation	At; <u>Apron 1</u> : 953 M / <u>Apron 2</u> : 956 M / <u>Apron 3</u> : 957 M / <u>Apron 4</u> : 949 M <u>Apron 5</u> : 948 M / <u>Apron 6</u> : 947 M / <u>Apron 7</u> : 944 M / <u>Apron YKK</u> : 946 M
4	VOR checkpoints	See AD Chart
5	INS checkpoints	See AD Parking Charts
6	Remarks	NIL

LTAC AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, 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 at all intersections with TWY and RWY and at all holding positions. Guidelines LGTD and available at Apron 3,4. Aircraft stand numbers available at all Aprons. Nose-in guidance available at aircraft stands 103 to 120 at Apron 4 by docking/parking guidance system, at other aircraft stands by marshaling service. Push-back is mandatory for all parking positions.
2	RWY and TWY markings and LGT	RWY 03L/21R - 03R/21L: Designation, Edge, THR, Centerline, RWY Guidance Line, TDZ and Aiming Point markings available. For LGT see item 2.14 TWY: Edge, Centerline, Holding Position, Intermediate Holding Position, TWY Guidance Line, TWY curve transverse stripes, VOR Check Point (TWY A) markings available. For LGT see item 2.15
3	Stop bars Runway guard lights	Stop Bars: Available at Apron 1 and on TWYs A (AHP1, AHP2, AIHP2, AIHP4, AIHP5) B1, C1, D1, E1, B2, D2, E2, A3, G, G1, G2. RWY Guard Light: Available at TWYs A (AHP1, AHP2), B1, C1, D1, E1, G, G1, G2.
4	Other runway protection measures	-
5	Remarks	NIL

LTAC AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

An electronic file of AD obstacles is available from the link LTAC AD 2.10 under obstacle folder via AIP Turkey link on <https://www.dhmi.gov.tr>

LTAC AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Associated MET Office	Esenboğa
2	Hours of service MET Office outside hours	H24
3	Office responsible for TAF preparation Periods of validity	Esenboğa 24 HR
4	Type of landing forecast Interval of issuance	TREND 1/2 HR
5	Briefing/consultation provided	Personal consultation
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	ESENBOĞA Control TWR
10	Additional information (limitation of service, etc.)	SIGMET, AIRMET, Aerodrome Warnings.

LTAC 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		
03L	036.18°	3391x45	RWY: PCN 110 F/C/W/T Asphalt LCN 95 SWY: PCN 45 F/C/X/U	400704.07N 0325901.27E - GUND: 120 FT	THR 946.2 M / 3104 FT TDZ 948.0 M / 3110 FT		
21R	216.19°	3391x45	RWY: PCN 110 F/C/W/T Asphalt LCN 95	400832.81N 0330025.84E - GUND: 120 FT	THR 952.1 M / 3124 FT TDZ 952.0 M / 3123 FT		
350 M Asphalt coated area situated at the beginning of RWY 03L complies with the RWY criteria and is available for being used along with the associated TWYs, as required.							
03R	036.18°	3752x60	RWY: PCN 110 F/C/W/U Asphalt LCN 100 SWY: PCN 45 F/C/X/U	400650.61N 0325859.44E - GUND: 120 FT	THR 944.5 M / 3099 FT TDZ 949.0 M / 3113 FT		
21L	216.19°	3752x60	RWY: PCN 110 F/C/W/U Asphalt LCN 100 SWY: PCN 45 F/C/X/U	400828.79N 0330032.99E - GUND: 120 FT	THR 952.9 M / 3126 FT TDZ 954.0 M / 3130 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
%0.2 RWY %0.1 SWY	60x45	-	3571x300	120X90	-	Available	NIL
%0.2 RWY	-	-	3571x300	290X90	-	Available	
%0.2 RWY %0.02 SWY	60x60	-	3992x300	180X120	-	Available	
%0.2 RWY %-0.5 SWY	60x60	-	3992x300	180X120	-	Available	

LTAC AD 2.13 DECLARED DISTANCES

RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
03L	3391	3391	3451	3391	
21R	3391	3391	3391	3391	
03R	3752	3752	3812	3752	
21L	3752	3752	3812	3752	
21L	2656	2656	2716	-	Take-Off from intersection with TWY B1
03L	3185	3185	3245	-	Take-Off from intersection with TWY E
03L	2452	2452	2512	-	Take-Off from intersection with TWY D
21R	1836	1836	1836	-	Take-Off from intersection with TWY B
21R	2415	2415	2415	-	Take-Off from intersection with TWY F
03R	2933	2933	2993	-	Take-Off from intersection with TWY D1
03R	3150	3150	3210	-	Take-Off from intersection with TWY E1

LTAC 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
03R	Precision APP Barette System CAT III 900M (of which 600M is flashing) LIH.	Green	PAPI 3 DEG (Left) MEHT 60 FT	900M	3752M Spacing 15M Color Coded white / Red LIH	3752M,60M Color coded White/Yellow LIH	Red	60M Red	NIL
21L	Precision APP Barette System CATII 900M (of which 600M is flashing) LIH.	Green	PAPI 3 DEG (Left) MEHT 66 FT	900M	3752M Spacing 15M Color Coded white / Red LIH	3752M,60M Color coded White/Yellow LIH	Red	60M Red	

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
03L	Precision APP Barett System CATII 750M (of which 450M is flashing) LIH.	Green	PAPI 3 DEG (Left) MEHT 59 FT	900M	3391M, 15M Color Coded white / Red LIH	3391M,60MC colour coded White/Yellow LIH	Red	60M Red	NIL
21R	Precision APP Barett System CATII 900M (of which 600M is flashing) LIH.	Green	PAPI 3 DEG (Left) MEHT 60 FT	900M	3391M, 15M Color Coded white / Red LIH	3391M,60MC colour coded White/Yellow LIH	Red	-	

LTAC AD 2.15 OTHER LIGHTING AND SECONDARY POWER SUPPLY

1	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	At the Tower building G/W H24 IBN:NIL
2	LDI location and LGT Anemometer location and LGT	LDI : Not available. 4 Anemometers available: LGTD (see AD Chart for locations)
3	TWY edge and centerline lighting	Edge: for all TWYs Centerline: for all TWYs except TWY A2
4	Secondary power supply/switch-over time	Available / (0) second
5	Remarks	RETIL available for TWYs B, C, D, F, H, J RGL available for TWYs A, B1, C1, D1, E1, G, G1, G2

LTAC AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA - NIL**LTAC AD 2.17 ATS AIRSPACE**

1	Designation and lateral limits	CTR: 401724N0330059E, 401210N0331033E, 395457N0325356E, 400145N0324600E
2	Vertical limits	4500FT AMSL/SFC
3	Airspace classification	NIL
4	ATS unit call sign Language(s)	Esenboğa Tower TU - EN
5	Transition altitude	10000 FT

6	Remarks	APP service is provided by a) Esenboğa APP b) Esenboğa TWR when required or transferred by Esenboğa APP
---	---------	---

LTAC AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Service designation	Call sign	Channel	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
TOWER	Esenboğa Tower	118.1 MHZ 118.35 MHZ 257.8 MHZ *121.5 MHZ *243.0 MHZ	H24	*Emergency
	Esenboğa Ground	121.9 MHZ 121.6 MHZ	H24	-
	Esenboğa Delivery	118.525 MHZ	H24	
	<i>Pilots of departing aircraft are reminded to contact Esenboğa delivery for ATC clearance 10 minutes before start-up</i>			
APP	Esenboğa Approach/Radar	119.1 MHZ 119.6 MHZ 362.3 MHZ *121.5 MHZ *243.0 MHZ	H24	APP Baglum APP Baglum APP Baglum
ATIS	Esenboğa Information	123.6 MHZ	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	Esenboğa Rescue Sub-Center	123.1 MHZ 282.8 MHZ 5680 KHZ 3023 KHZ	HO	SAR Başpınar SAR Esenboğa SAR Esenboğa

LTAC 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
NDB	ANK	356 KHZ	H24	395711.8N 0324942.0E	-	Coverage 100 NM

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
DME	ANK	CH96X	H24	395711.8N 0324942.0E	864 M	Coverage 100 NM
ANK DME CH 96X is unusable from ANK NDB BTN 310 - 050 DEG out of 20 NM, below 9000 FT and BTN 090-180 DEG out of 25 NM, below 9000 FT.						
NDB	BUK	425 KHZ	H24	401430.7N 0330617.7E	-	Coverage 75 NM
VOR/DME	BUK	114.3 MHZ CH90X	H24	401430.7N 0330617.7E	1253 M	
VOR/DME	BAG	113.1 MHZ CH78X	H24	400411.8N 0324837.6E	1461 M	-
VOR/DME	ESB	112.1 MHZ CH58X	H24	400847.8N 0330044.9E	960 M	-
LLZ 21L ILS CAT I	IESB	108.1 MHZ	H24	400640.5N 0325849.8E	-	-
GP		334.7 MHZ	H24	400823.0N 0330022.0E	-	3 DEG RDH: 50 FT
DME	IESB	CH18X	H24	400823.0N 0330022.0E	966 M	-
LLZ 03R ILS CAT III	IANK	110.3 MHZ	H24	400836.8N 0330040.7E	-	-
GP		335.0 MHZ	H24	400700.1N 0325902.9E	-	3 DEG RDH: 51 FT
DME	IANK	CH40X	H24	400700.1N 0325902.9E	960 M	-
MM		75 MHZ	H24	400624.8N 0325835.2E	-	-
OM		75 MHZ	H24	400339.6N 0325557.6E	-	-
LO	AN	285 KHZ	H24	400339.6N 0325557.6E	-	-
LLZ 03L ILS CAT II	IAKR	108.9 MHZ	H24	400838.8N 0330031.6E	-	-
GP		329.3 MHZ	H24	400714.0N 0325904.5E	-	3 DEG RDH: 50 FT
DME	IAKR	CH26X	H24	400714.0N 0325904.5E	960 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
LLZ 21R ILS CAT I	IEBG	108.3 MHZ	H24	400650.8N 0325848.6E	-	-
GP		334.1 MHZ	H24	400826.5N 0330013.5E	-	3 DEG RDH: 50 FT
DME	IEBG	CH20X	H24	400826.5N 0330013.5E	965 M	-
NDB	GBI	315 KHZ	H24	394243.9N 0324908.8E	-	-
NDB/DME	HAY	350 KHZ CH55X	H24	392611.9N 0323034.2E	1303 M	-
NDB	BEY	487 KHZ	H24	400932.1N 0315545.5E	-	-
NDB	NK	305 KHZ	H24	400625.7N 0325835.8E	-	-

LTAC AD 2.20 Yerel Havaalanı Düzenlemeleri / Local Aerodrome Regulations

MEYDAN KULLANMA TEDBİRLERİ

A. Kullanılış şekli:

a. Uluslararası tarifesiz uçuşlar için ve Atina (LGAV), Beyrut (OLBA), İstanbul Atatürk (LTBA), İstanbul (LTFM), İzmir (LTBJ), Rodos (LGRP), Selanik (LGTS)'a yedek meydan.

b. Bütün dahili hava trafiği için normal ve yedek meydan.

B. Bu meydanı kullanan ve alıcı verici muhaberesi olmayan uçaklar için ön müsaade alınması gereklidir.

C. Esenboğa Havalimanı uçak kategorisi E olmasından dolayı, 03L/21R pistine iniş yapan trafikler iniş yaptıktan sonra 03R/21L pistine bekleme noktasından mesafe 90m'dir. Annex 14'e göre bu mesafeye RGL veya Stop bar konulduğunda trafiğin kuyruğu iniş pistinde kalacağından, iki pist arasındaki taksi yollarına Stop Bar ve RGL yapılamadığı belirlenmiştir.

D. Kalkacak trafikler ATC müsaadelerini tahmini motor çalıştırma saatinden en az 10 dakika önce Esenboğa Delivery (118.525) frekansından talep edeceklerdir.

ATC müsaadelerinde aksi bildirilmedikçe batı (YAVRU, DEREL, ABISI, UMRUN, ASTAL, HALIL, LATGA, PETAR ve NEMRO) yönlü trafikler için FL140, doğu (ILHAN, GURBU, GOBIT, BALAX, AZBUL, HALIL, ERKUK, EKMEK, BENTA, TELVO) yönlü trafikler için FL130 uçuş seviyesi alınmış kabul edileceklerdir. Bu seviyeler altında kalan seviye talepleri ise Delivery Sektör tarafından Yaklaşma ile koordine edilerek karşılanmış olacaktır. ATC müsaadelerinde SID ve SSR kod bilgisi verilecektir.

E. AN124, AN225, C5, A380, B747-800, B747-500, B747-600 tipli uçakların Havalimanına gelmeleri yasaklanmıştır (Devlet Başkanı uçakları ve özel müsaadeli uçaklar hariç).

F. Kalkış müsaadesi ile birlikte Departure Radar Sektör frekansı 119.6 olarak belirtilmeyecek olup aksi bildirilmedikçe kalkıştan sonra bu frekanstan yaklaşma ile temas edilecektir. Farklı bir frekans kullanıldığında gerekli bilgiler ATIS'ten yayınlanacaktır.

G. Push-back için tam hazır olmayan trafikler push-back müsaadesi istemeyecektir. Push-back müsaadesi alan trafiklerin 60 saniye içinde push-back'e başlaması gerekmektedir. Bu şartlara uyamayacak trafikler durumlarını mümkün olan en kısa sürede Yer Kontrol'e (121.900) bildireceklerdir. Bu trafiklere ATC tarafından muhtemel motor çalıştırma zamanı verilecektir.

LIMITATIONS ON USE OF AERODROME

A. Available to:

a. International Non-scheduled air transport and alternate use for Athinai (LGAV), Beirut (OLBA), İstanbul Atatürk (LTBA), İstanbul (LTFM), İzmir (LTBJ), Rodos (LGRP), Thessaloniki (LGTS).

b. All domestic air traffic for regular or alternate use.

B. Prior permission is required for the aircraft using this airport without two-way radio communication.

C. Since Esenboğa Airport category is "E" and the distance from runway 03R/21L to the holding points of the connected taxiways is 90m, which is not sufficient, RGL and stop bars could not be installed for the taxiways mentioned above according to Annex 14.

D. In order to get ATC clearance Esenboğa Delivery (118.525 Mhz) shall be contacted 10 minutes prior to start up.

Unless otherwise stated FL140 is accepted as cleared westbound level for SIDs (YAVRU, DEREL, ABISI, UMRUN, ASTAL, HALIL, LATGA, PETAR and NEMRO) and FL130 is accepted as cleared eastbound level for SIDs (ILHAN, GURBU, GOBIT, BALAX, AZBUL, HALIL, ERKUK, EKMEK, BENTA, TELVO). Any lower FL demand shall be coordinated with approach control by the delivery sector. SID and SSR codes are given with the ATC clearance.

E. Aircraft types AN124, AN225, C5, A380, B747-800, B747-500, B747-600 are not permitted to land at Esenboğa Airport. (Except presidential aircraft and special permitted aircraft).

F. Airborne frequency is going to be accepted as 119.6 unless otherwise stated and not will be given in the departure clearance. In case a different frequency is used, it is going to be stated on ATIS.

G. "Push back" clearance shall not be asked for unless being ready to commence. Push-back must begin in 60 seconds, if not able, ground control (121.9 Mhz) must be informed and a new expected start-up time is given by the ATC.

H. 03L pisti kalkış amaçlı kullandığı durumlarda 03L pist başındaki RESA bölgesi taxi yapmak suretiyle geçilecek olup trafikler pist eşiğine kadar devam edeceklerdir. RESA bölgesi olarak ilan edilen 350 metrelik kısımdan kalkış yapma talepleri (pilot mesuliyeti dâhil) karşılanmayacaktır.

I. Frekans Değiştirme Talimatı: ATC tarafından "Contact" yerine "Monitor" talimatı verildiğinde pilot frekans yoğunluğunu önlemek için frekansı monitör ederek dinlemede kalacaktır.

J. 03R/21L Pistlerine İnişler için: ATC tarafından herhangi aksi bir talimat verilmemiş ise pisti terk edişler raporları TWR 118.1 frekansından verilmeyecektir. Pisti terk eden trafikler A taksi yoluna girmeden önce pozisyonunu muhafaza edecek ve ivedilikle Yer Kontrol 121.9 frekansına geçeceklerdir. İnen trafikler pist meşguliyet zamanını en aza indirecek şekilde en uygun taksi yolundan pisti terk edeceklerdir. Pisti terk etmek için tercihen yüksek süratli çıkış yolları kullanılacaktır.

K. A apronunu kullanan trafikler mümkün olan en düşük motor gücüyle uçak park yerlerine giriş ya da çıkış yapacaklardır. Kalkış için piste giriş müsaadesi verilen bir uçak, kalkış müsaadesiyle birlikte derhal kalkışa hazır olmalıdır. Bu koşulu karşılayamayacak olan uçağın pilotu piste giriş müsaadesini takiben durumu ilgili ATC ünitesine bildirmekle yükümlüdür. Kalkış müsaadesi alan trafikler 10 saniye içinde reaksiyon göstermek zorundadır. Piste girip kalkış müsaadesi almış trafik 90 saniye içerisinde kalkışa başlamak zorundadır, aksi halde trafik pisti mümkün olan en kısa sürede terk etmek zorundadır.

L. Yoğun yer trafiği nedeniyle uçuş ekiplerinin ATC talimatları ile Apron ve Taksiyolu işaretlerine titizlikle uymaları gerekmektedir.

M. Bir pisti, hızlı çıkış taksi yolunu kullanarak terk eden bir hava aracının, kavşak noktalarında, diğer taksi yollarında taksi yapmakta olan hava araçlarına nazaran geçiş önceliği yoktur. Pisti terk eden trafik diğer pistten veya taksi yolundan önce, ATC tarafından aksi bildirilmedikçe mutlaka duracaktır.

N. Ankara Esenboğa Havalimanında Mode-S Destekli Geliştirilmiş Yer Hareketleri Rehber Ve Kontrol Sistemi (A-SMGCS) kullanılmaktadır.

a. Ankara/Esenboğa 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) ya da buna karşılık gelen konumda çalıştıracaklar, kesinlikle OFF ya da STDBY konumuna getirmeyeceklerdir. Bu işlem; kalkışta, ATC müsaadesi alındıktan hemen sonra başlayacak iniş sonrası, hava aracı tam olarak park ettikten sonra bitirilecektir. Park ettikten sonra, transponder OFF ya da STDBY pozisyonuna getirilmeden önce A2000 set edilecektir.

H. RESA is used for taxiing purposes in case RWY 03L is used for departure. The aircraft shall taxi until the threshold of RWY 03L. The use of RESA, which is 350m, as a part of take-off run available shall not be permitted even under pilot discretion.

I. When frequency change is instructed as "monitor" instead of "contact" by ATCO, pilots shall only monitor the frequency given to prevent distraction.

J. After landing pilots will report position on 121.9 after vacating runway 03R/21L before A taxiway. Runway vacations shall not be reported on 118.1. The landing aircraft shall take the closest intersection to vacate active runway to minimize RWY occupancy time. High speed taxiways shall be used preferably to vacate RWY.

K. In Apron A the traffic shall start up and taxi on idle power. The aircraft shall be ready to depart as soon as they get line up clearance. When not ready the pilot shall inform the ATC before entering the runway. The aircraft which gets departure clearance should react in 10 seconds. The aircraft which is instructed to line up and take off should react in 90 seconds. Otherwise, the traffic has to vacate the active RWY as soon as possible.

L. Due to intense ground movement, flight crew shall strictly obey ATC instructions and follow signs/markings located in the aprons and on taxiways.

M. All aircraft vacating a RWY via high speed taxiway has no priority at the intersection of the taxiways, over the aircraft taxiing on other taxiways. The aircraft that vacate the RWY shall stop and hold before the other RWY or taxiway, unless otherwise authorized by ATC.

N. Ankara Esenboğa Airport is equipped with an Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS) Utilizing Mode-S.

a. Aircraft operators intending to operate at Ankara Esenboğa Airport must ensure that Mode-S transponders are operative in their aircraft.

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 imkânına sahipse, uçuş ekibi, ICAO ATC uçuş planı 7. hanede belirtilen, çağrı adını transpondere set edecektir. Bu işlem kalkışta ATC müsaadesi alındıktan hemen sonra FMS yada transponder kontrol paneline girilerek yerine getirilecektir.

d. Transponder açmayan trafiklere push-back müsaadesi verilmeyecektir.

O. Esenboğa Havalimanı'na uçuş planlayan uçak işleticileri ve temsilcileri uçuş operasyonlarını aşağıdaki talimatlara göre yapacaklardır:

a. RWY 03R iniş ve RWY 03L kalkış için kullanıldığı durumlarda, 03R pistine iniş için ILS hüzmesinde olan hava araçlarının GP yayınında yaşanabilecek anlık sapmalar veya kesintilerden etkilenmemesini teminen, 03L pistinden kalkış yapacak tüm trafikler E/E1 taksi yolları ile 03L pistine girerek kavşak kalkışı yapacak şekilde uçuşlarını planlayacaklardır. E/E1 taksi yolları ile giriş yapıldığında 03L pistinden kalkış için kullanılacak mesafe 3185 metredir. Kavşak kalkışı yapamayacak trafikler, kalkış için pistin tamamını kullanma taleplerini motor çalıştırma esnasında kontrol kulesine bildirecekler ve alınacak talimatlara uygun hareket edeceklerdir.

b. RWY 03R iniş ve RWY 03L kalkış / RWY 21L iniş ve RWY 21R kalkış konfigürasyonları için tek pist kullanım operasyonları uygulanacaktır.

P. "Heavy" türbülans kategorisine giren trafikler her sektörle ilk temaslarında "Heavy" olduklarını şu şekilde belirteceklerdir.

"Çağrı adı+Heavy+..."

Q. 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.

R. Havalimanında motor testi yapan uçakların uyması gereken kurallar:

- Motor Testi yapacak uçaklar; Park pozisyonu değiştireceklerse önce Ramp Kontrol ile temas edecek daha sonra Esenboğa Ground 121.900 frekansından temas kuracaklar ve follow-me nezaretinde Test sahasına çekilecektir.

- Motor test işlemleri Apron 5'te 520 park pozisyonu Apron 3'te 15 ve 22 nolu park pozisyonlarında yapılacaktır.

- Motor testi yapılan mahalde tüm güvenlik tedbirleri motor testi yapan şirketçe alınacaktır.

c. Flight crew of the 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 permitted for push-back.

O. All aircraft operators and crew members planning flight to Ankara Esenboğa Airport shall operate their aircraft in accordance with the given instructions below.

a. RWY 03R landing and RWY 03L departing In order to prevent ACFT on RWY 03R ILS Course, from the momentary distortions or interruptions in GP broadcast, all ACFT are required to plan their flight so as to make intersection take-off from RWY 03L via entering TWY E/E1. Runway available for intersection take off from RWY 03L via TWY E/E1 is 3185 meters. All ACFT are required to report their request to use full length of RWY 03L for take-off, to the ESB TWR during engine start up and must follow the relevant instructions accordingly.

b. For the RWY configurations RWY 03R landing and RWY 03L departing / RWY 21L landing and RWY 21R departing single RWY operations will be applicable.

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

"Call Sign + Heavy + ..."

Q. Pilots must have accomplished all required cockpit checks for take-off before entering the RWY, and hence restrained their final checks on RWY. Pilots are deemed to react to take-off clearances within 10 seconds at most. Otherwise, in order to prevent the RWY occupation, ATC has the authority to withdraw the aircraft from the take-off path and re-direct it to the end of departure sequence.

R. The rules for the aircraft having engine tests at the airport are as follows:

- The staff of the aircraft, who is going to test the engines, initially coordinates with the Ramp Control, and then contact with Esenboğa Ground on 121.900. The aircraft is towed by follow-me.

- Engine tests shall be performed at the parking position 520 in Apron 5 and parking position 15 and 22 in Apron 3.

- The company of the aircraft which is going to test the engine must ensure the safety.

- Herhangi bir nedenle Motor test Apronunda motor testi yapılamaması durumunda motor test işlemleri ATC ünitesi koordinesinde A taksi yolunun 21L pist başına yakın bölümünde yapılacaktır.

S. RWY 03R/21L inişler için, 03L/21R kalkışlar için kullanıldığı pist konfigürasyonlarında 03R/21L için ILS hüzmesinde olan hava araçlarının pilotları, 03L/21R pistinden kalkacak hava araçlarıncı 03R/21L pistlerinin kat edilmesine bağlı olarak GP yayınında anlık sapmalar veya kesintiler yaşanabileceği hususunda müteyakkız olacaklardır.

T.21R pisti kalkış için kullanılırken, Apron 5'ten taksi isteyen uçaklar G1 taksi yolu bekleme noktasına taksi yaptırılarak, G1 kavşağından kalkış yapacaklardır. G1 taksi yolu ile giriş yapıldığında 21R pistinden kalkış için kullanılabilecek mesafe 2400 metredir. Kavşak kalkışı yapamayacak trafikler, kalkış için pistin tamamını kullanma taleplerini motor çalıştırma esnasında Delivery/Ground kontrol'e bildirecekler ve alınacak talimatlara uygun hareket edeceklerdir

U.03L pisti kalkış için kullanılırken, Apron 5'ten taksi isteyen uçaklar G2 taksi yolu bekleme noktasına taksi yaptırılarak, G2 kavşağından kalkış yapacaklardır. G2 taksi yolu ile giriş yapıldığında 21R pistinden kalkış için kullanılabilecek mesafe 2100 metredir. Kavşak kalkışı yapamayacak trafikler, kalkış için pistin tamamını kullanma taleplerini motor çalıştırma esnasında Delivery/Ground kontrol'e bildirecekler ve alınacak talimatlara uygun hareket edeceklerdir.

V. 5 Nolu Apron aydınlatma olmadığından "Gündüz şartlarında kullanıma uygundur."

Ankara Esenboğa Havalimanı Tercihli Pist Kullanım Sistemi uygulaması aşağıdaki gibidir;

"Tercihli RWY Sistemi" (PRS) terimi, belirli bir zamanda, hava aracı performansı, yer rüzgar hızı ve bileşenlerini dikkate alarak ATC birimi tarafından havaalanına inmesi veya havaalanından kalkması beklenen hava aracı için en uygun pisti belirlemek için kullanılacaktır. Tercihli RWY Sistemi (PRS) Operasyonları, Ankara Terminal sahası hava sahası kapasitesinin optimum seviyede kullanılmasına katkı sağlar. Esenboğa Havalimanı PRS işlemleri sırasında diğer konfigürasyonlara tercih edilebilecek aşağıdaki RWY konfigürasyonu kullanılacaktır.

- RWY 21L/R iniş, ve
- RWY 21L/R kalkış, şeklinde yürütülecektir.

- In case the engine tests could not be conducted in the Motor Test Areas due to any reason, the engine test operations will be held in the northern part (the pit is close to holding point of RWY 21L) of A taxiway in coordination with the ATC unit.

S. During RWY configurations requiring the use of RWY 03R/21L for landing and RWY 03L/21R for departure and subject to crossing of RWY 03R/21L by aircraft to take off from RWY 03L/21R, pilots of aircraft on the ILS course for RWY 03R/21L must be cautious about the momentary distortions or interruptions may be experienced in GP signals.

T. When RWY in use is 21R for departure, the aircraft, which request taxi from Apron 5, shall have the taxi instruction until the holding point RWY 21R intersection G1 and shall depart from G1 intersection. Reduced take-off run available from RWY 21R intersection G1 is 2400 meters. If the length is not enough for the aircraft, the full length usage of the RWY shall be requested during start-up from Delivery/Ground Control and the given instructions should be followed.

U. When RWY in use is 03L for departure, the aircraft, which request taxi from Apron 5, shall have the taxi instruction until the holding point RWY 03L intersection G2 and shall depart from G2 intersection. Reduced take-off run available from RWY 21R intersection G2 is 2100 meters. If the distance is not enough for the aircraft, the full length usage of the RWY shall be requested during start-up from Delivery/Ground Control and the given instructions should be followed.

V. Since there is no lighting at Apron-5 "It is available on day time."

Ankara Esenboğa Airport preferential runway system operations are as below;

The term "Preferential RWY System" 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. Preferential RWY System (PRS) Operations contribute to the optimum use of Ankara Terminal area airspace capacity. During Esenboğa Airport PRS Operations the following RWY configuration will be used in preference to the other configurations:

- RWY 21L/R for Landing and,
- RWY 21L/R for Take-off

1) Tercihli pistlerin kullanımı sırasında ATC ünitesi aşağıda belirtilen hususları dikkate alır:

- Yer rüzgarı,
- Trafik durumu,
- Mahalli meteorolojik şartlar,
- Çevresel kısıtlamalar,
- Teknik alt yapı,
- Gürültü kontrolü.

2) Tercihli pist seçimi uygulamasının yapılmayacağı durumlar:

- Seçilen pistin aletle iniş ve kalkış usullerinin hüküm sürmekte olan meteorolojik koşullarda yapılacak operasyona uygun olmaması
- Arka rüzgar bileşeni değerlerinin 3.madde de açıklanan kriterleri karşılamaması,
- İniş/Kalkış yapılacak pist frenleme değerlerinin “İyi-İyi-İyi” olmaması,
- Kullanılacak pistin yaklaşma veya tırmanma hattında şiddetli yağış, oraj olması veya beklenmesi halinde veya wind shear rapor edilmişse
- Düşük görüş operasyonlarının yürürlükte olduğu süreler,

3) ATC tarafından aksi bildirilmedikçe, aşağıda belirtilen şartlarda Tercihli Pist Sistemi kullanılacaktır.

- a) Kullanılacak pist kuru olduğunda arka rüzgar bileşeni 10 Kt'dan fazla değilse,
- b) Kullanılacak pist ıslak olduğunda arka rüzgar bileşeni 5 Kt'dan fazla değil ise,

Not: Frenleme değeri “İyi-İyi-İyi” kriterlerine haiz değil ise iniş / kalkışlar rüzgar içine olacak şekilde uygun pist seçilecektir.

4) ATC' nin belirlediği tercihli pisti kabul edip etmeme kararı pilota aittir. Pilot emniyet veya performans nedeniyle iniş ya da kalkış için farklı bir pist talep ederse, bu talep ATC tarafından uygun olduğu hallerde ve zaman diliminde karşılanır. Böyle bir durumda bu talepte bulunan hava aracının gecikmesi muhtemeldir. 30 dakikayı aşan gecikme süreleri ATC tarafından pilotlara bildirilir.

5) Tercihli Pist Sistemi kullanılırken yapılacak ATIS yayını:

1) For the Preferential RWY System Operations, ATC unit takes into consideration all the factors stated below:

- Surface wind,
- Air Traffic conditions,
- Local meteorological conditions,
- Environmental restrictions,
- Technical infrastructure (i.e. approach and landing aids available, RWY configuration etc.)
- Noise abatement.

2) The Preferential Runway System will not be effective under the following circumstances:

- In case of the instrument approach/departure procedures available for the preferred RWY is not convenient for landing and/or take-off operations under the existing meteorological conditions at the time of operation,
- In case of the requirements set forth in Article no. 3 for tail wind component are not met,
- In case of braking action for the preferred RWY is less than “Good-Good-Good”
- In case of wind shear has been reported or forecast, or when thunderstorms or heavy rain is reported or expected to affect the landing and take-off operations to be conducted from the preferred RWY,
- In case of low visibility operations are in progress,

3) Unless otherwise notified by ATC, PRS Operations shall be used in compliance with the conditions stated below:

- a) When the preferred RWY is dry and tail wind component is not greater than (does not exceed) 10 Kt,
- b) When the preferred RWY is wet and tail wind component is not greater than (does not exceed) 5 Kt,

Note: When braking action for the preferred RWY is less than “Good-Good-Good”; RWY to be used shall be selected so as to make landing and take-off into the wind.

4) It is the pilot decision and responsibility to accept or refuse the use of preferred RWY determined by ATC. If the pilot-in-command requests permission to use a RWY other than the preferred one for landing or take off operations due to safety or performance reasons, this request will be met by ATC when it is available. In such cases, aircraft may be subject to delay. ATC shall notify pilots of delays expected to exceed 30 minutes.

5) Announcement by ATIS During PRS Operations in Progress:

a) Kalkış trafikleri için ATIS yayını:

21L/R pistleri için tercihi pist sistemi uygulamasını kabul edemeyecek pilotlar, motor çalıştırma müsaade talebi ile birlikte ilgili ATC ünitesine durumu bildireceklerdir. Bu trafikler normal olarak bir gecikmeye tabi olabilirler.

b) İniş trafikleri için ATIS yayını:

21L/R pisti için tercihi pist sistemi uygulamasını kabul edemeyecek pilotlar, ilk temasta ilgili ATC ünitesini ikaz edeceklerdir. Bu trafikler normal olarak bir gecikmeye tabi olabilirler. Uçuş ekipleri ATIS yayınlarına riayet etmekle yükümlüdür.

HIZ TAHDİT PROSEDÜRLERİ

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 IAS 200 KT, 12 NM ile 8 NM arasında IAS 180 KT, 8 NM ile 6 NM arasında IAS 170 KT, sonrasında 6 NM ile 4 NM arasında IAS 160 KT sürat ile geçilecek şekilde hız ayarlaması yapılır. Hız tahditlerine uyamayacak pilotlar; bu durumu, ilk temasta uygulayabilecekleri hız ile beraber ATC ye bildirmelidir.

ASGARİ YAKIT & YAKIT ACİL 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

Cross Bleed Start Motor Çalıştırma Usulleri:

1. Cross Bleed usulünde motor çalıştırma apron merkez hattında yapılacaktır.

2. Cross Bleed usulünde motor çalıştıran trafikler, apron merkez hattında normalden daha uzun süre kalacağından ATC'ye bilgi vereceklerdir.

3. Apronda araç kullanan sürücüler, uçakların cross bleed usulünde motor çalıştırma ihtimaline karşı duran uçağın arkasında emniyetli mesafeden daha yakın bulunmayacaktır.

a) ATIS announcement for Take-off Traffic:

Pilots unable to comply with Preferential RWY System Operations for RWY 21L/R shall notify the relevant ATC unit at the time of requesting start-up clearance. These traffic may normally be subject to delay.

b) ATIS announcement for Landing Traffic:

Pilots unable to comply with Preferential RWY System Operations for RWY 21L/R shall notify the relevant ATC unit at the first contact. These traffic may normally be subject to delay. Air crew must comply with the requirements announced by ATIS.

SPEED RESTRICTION PROCEDURES

1. All relevant traffic are responsible for abiding by the speed restriction procedures, in order to enable 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 the 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, from base leg to 12 NM from Touchdown Zone is IAS 200 KT, between 12 NM and 8 NM is IAS 180 KT, between 8 NM and 6 NM is IAS 170 KT and subsequently between 6 NM and 4 NM to touch down is IAS 160 KT. The Traffic if 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.

MINIMUM FUEL & FUEL EMERGENCY.

In case of low fuel, the situation will be promptly declared by pilots to ATC by using only the following statement which is the best to describe the condition;

a. Minimum Fuel

b. MAYDAY MAYDAY MAYDAY Fuel

Cross Bleed Start-up Procedures:

1. Cross Bleed start-up will be held on the centerline of the relevant apron.

2. If the Cross Bleed start-up takes longer than expected, ATC must be informed.

3. The ground vehicle drivers shall not get any closer than the safe distance to the aircraft which has cross bleed start.

4. Çalışmayı yapan havayolu kuruluşu ve hizmet veren kuruluşlar uçakların teknik dökümanlarında yer alan emniyet mesafeleri tesis etmekten sorumludur.

CTOT

1. Pilotlar motor çalıştırma müsaadesi isterken taksi zamanlarını da hesaba katarak CTOT zamanına (Calculated take off time) uygun kalkış yapacak şekilde hazır olmalıdırlar.

2. Kendisine 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 UYGULAMALARI

1. De-icing işlemleri; 03 pisti için Apron 4'te 101-102 arkası ve 114-115 park yeri arkası; 21 pisti için Apron 3'de yapılabilir.

2. De-icing ve Anti-icing işlemlerin yapılacağı bölgeler için; AD 2 LTAC ADC sayfalarına bakınız.

HOTSPOT ALANLARI

Hot Spot 1: 21L pisti iniş için kullanılırken, pisti H taksi yolundan terk eden trafik ile, Apron 4'ten 21 pisti yönünde taksi yapan trafikler;

Hot Spot 2: 03R pisti iniş için kullanılırken, pisti C1 taksi yolundan terk eden trafik ile, Apron 1 ve 2'den 03 pisti yönünde taksi yapan trafikler; 21 pisti kullanılırken, Apron 4'ten A taksi yolunu kullanarak 21 pisti yönünde taksi yapan trafik ile, Apron 1'den A ve AB taksi yoluyla ayrıca Apron 3'ten AB taksi yoluyla 21 pisti yönünde taksi yapan trafikler; AB ve AC taksi yollarının kullanarak tüm yönlerde taksi yapan trafikler;

Hot Spot 3: 21 pisti kullanılırken, pisti E1 veya D1 taksi yoluyla terk eden trafik ile, Apron 4'ten E2 ve D2 taksi yolu ile 21 pisti yönüne taksi yapan trafikler; 03 pisti kullanılırken Apron 1, 2 ve 3'ten A taksi yolunu kullanarak 03 pisti yönünde taksi yapan trafik ile, Apron 4'ten E2 taksi yolu ile 03 pisti yönüne taksi yapan trafikler;

Hot Spot 4: Apron 4 içerisinde, 113-120 numaralı köprüler ile 201-207 numaralı açık park yerleri arasındaki trafiklerin taksi hareketi (pist başına / park yerine) sırasında ve 113 numaralı köprüden push-back hareketi sırasında, apron içerisindeki yer araçlarına tahsis edilen yolu kullanan araçlar; daha dikkatli olacaklardır.

4. The company of the aircraft which has cross bleed start will ensure the safety precautions according to the technical documents of the aircraft.

CTOT

1. While requesting start-up clearance, Pilots, should also take taxi time into consideration and be ready for departure at the Calculated Take-off Time (CTOT).

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. Usage capacity augmentation, TWR can change the departure sequence at any time so as to ensure all aircraft be ready for take-off do not miss their CTOT.

DE-ICING&ANTI-ICING PROCEDURES

1. De-icing process shall be held; When RWY in use is 0, behind parking positions 101, 102, 114 and 115 at Apron 4. When RWY in use is 21, at Apron 3.

2. For De-icing and Anti-icing areas see AD.2 LTAC ADC.

HOTSPOT AREAS

Hot Spot 1: When RWY 21L is in use for landing, the aircraft leaving the RWY from H taxiway and the aircraft taxiing from Apron 4 to RWY 21,

Hot Spot 2: When RWY 03R is in use for landing, the aircraft leaving the RWY from C1 taxiway, the aircraft taxiing from Apron 1 and 2 to RWY 03; when RWY 21 is in use, the aircraft taxiing from Apron 4 to RWY 21 via A taxiway and the aircraft taxiing from Apron 1 via A and AB taxiways, the aircraft taxiing from Apron 3 via AB taxiway; the aircraft taxiing via AB and AC taxiways to each direction,

Hot Spot 3: When RWY 21L is in use for landing, the aircraft leaving the RWY from D1 and E1 taxiways and the aircraft taxiing from Apron 4 to RWY 21 via D2 and E2 taxiways; When RWY 03R is in use for landing, the aircraft taxiing to RWY 03 via A taxiway and the aircraft taxiing from Apron 4 to RWY 03 via E2 taxiway,

Hot Spot 4: The aircraft taxiing from gates 113-120 and stands 201-207 and the aircraft commencing push-back from gate 113 and the ground vehicles which taxi on the assigned taxiway in Apron 4, should be more careful.

LTAC AD 2.21 Gürültü Önleme Usulleri / Noise Abatement Procedures

Köprü Park yerlerinde park ediş müteakip 5 dakika içerisinde APU kapatılmalı, motor çalıştırmadan 15 dakika önce APU çalıştırılmalıdır.

At docking stands, APU must be switched off within 5 min. after parking, APU is allowed to be switched on 15 min. before the estimated start up.

LTAC AD 2.22 Uçuş Usulleri / Flight Procedures

Esenboğa (LTAC) HAVALİMANI İÇİN RNAV USULLERİ

1- “DIRECT TO” MÜSAADESİ

ATC, bir uçağı, ayırma veya sıralama amacıyla “Direct to” komutunu kullanarak SID/STAR’ da yayınlanmış bir waypoint’e serbest kılabilir. Talimatı uygulayan uçaklar, bu waypoint’e ulaştıktan sonra SID/STAR’ın kalan kısmını takip edecektir.

İNİŞ MEYDANI Esenboğa HAVALİMANI OLAN IFR UÇUŞLAR İÇİN MUHABERE KAYBI USULLERİ

1- TMA dışındaki IFR uçuşlar için Muhabere Kaybı

Transponder kod 7600 bağlanır. En son tahsis edilen ve onaylanan uçuş seviyesi ve rotası takip edilir. 3 dakika boyunca ilgili STAR uygulanır. Daha sonra 12000 Feet’ e alçalışta ESB VOR (03R/L pistleri için) / BUK VOR (21L/R pistleri için)’a devam edilir. ESB VOR üzerinde 7000 Feet’ e / BUK VOR üzerinde 6800 Feet’ e alçalıp ilgili Aletli Yaklaşma Usulü (IAP) uygulanır ve iniş gerçekleştirilir.

2- TMA içindeki IFR uçuşlar için Muhabere Kaybı

2.1 12000 Feet ya da daha üzerindeki uçuşlar

Transponder kod 7600 bağlanır. 3 dakika boyunca en son tahsis edilen ve onaylanan ATC talimatları uygulanır. Daha sonra 12000 Feet’ e alçalışta ESB VOR (03R/L pistleri için) / BUK VOR (21L/R pistleri için)’a devam edilir. ESB VOR üzerinde 7000 Feet’ e / BUK VOR üzerinde 6800 Feet’ e alçalıp ilgili Aletli Yaklaşma Usulü (IAP) uygulanır ve iniş gerçekleştirilir.

2.2 7000 Feet veya üzerinde olup 12000 Feet altındaki uçuşlar

Transponder kod 7600 bağlanır. ESB VOR (03R/L pistleri için) / BUK VOR (21L/R pistleri için)’a devam edilir. En son tahsis edilen ve onaylanan irtifaya alçalma yapılır ya da bu irtifa muhafaza edilir. ESB VOR üzerinde 7000 Feet’ e / BUK VOR üzerinde 6800 Feet’ e alçalıp ilgili Aletli Yaklaşma Usulü (IAP) uygulanır ve iniş gerçekleştirilir.

Not: Rüzgar altındaki uçaklar, irtifasına bakmaksızın bu usulü uygularlar.

2.3 7000 Feet ya da altındaki uçuşlar

Transponder kod 7600 bağlanır. İlgili son yaklaşma fiksine devam edilir ve iniş gerçekleştirilir.

RNAV PROCEDURES FOR Esenboğa (LTAC) AIRPORT

1- DIRECT TO CLEARANCE

ATC may clear the aircraft “DIRECT TO” a waypoint published in a SID/STAR for sequencing or separation purposes. After reaching this waypoint, the aircraft are required to follow the remaining part of the SID/STAR.

RADIO FAILURE (RF) PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS DESTINATION TO Esenboğa AIRPORT

1- RF for IFR flights outside TMA

Select transponder code 7600. Follow the flight plan route using last assigned and acknowledged flight level. For 3 minutes execute relevant STAR. Then, descending 12000 Feet proceed to ESB VOR (for RWYs 03R/L) / BUK VOR (for RWYs 21L/R). Descend to 7000 Feet over ESB VOR / 6800 feet over BUK VOR and execute Instrument Approach Procedure (IAP) and land.

2- RF for IFR flights inside TMA

2.1 Aircraft at or above 12000 Feet,

Select transponder code 7600. For 3 minutes execute last assigned and acknowledged ATC instructions. Then, descending 12000 Feet proceed to ESB VOR (for RWYs 03R/L) / BUK VOR (for RWYs 21L/R). Descend to 7000 Feet over ESB VOR / 6800 feet over BUK VOR and execute Instrument Approach Procedure (IAP) and land.

2.2 Aircraft below 12000 Feet, at or above 7000 Feet

Select transponder code 7600. proceed to ESB VOR (for RWYs 03R/L) / BUK VOR (for RWYs 21L/R). Descend or maintain last assigned and acknowledged altitude. Descend to 7000 Feet over ESB VOR / 6800 feet over BUK VOR and execute Instrument Approach Procedure (IAP) and land.

Note: Aircraft on downwind legs shall execute this

2.3 Aircraft below 7000 Feet,

Select transponder code 7600. Proceed to relevant Final Approach Fix and land.

RNAV (GNSS) SID ve STAR Usullerini Uygulama Zorunluluğu

Esenboğa Havalimanı için uçuş planlarında PBN/D1-D2-O1-O2 teçhizatlarından birini dolduran P-RNAV onaylı hava araçları için RNAV (GNSS) SID ve STAR usullerini uygulamak zorunludur. Bu nedenle, Esenboğa Havalimanına iniş/kalkış yapan P-RNAV onaylı hava araçları, uçuş planları veya RPL'lerin yol kısmı ile ilgili değişiklik mesajlarını (CHG) aşağıdaki gibi sunmaları gerekmektedir:

1- LTAC için GNSS'e dayalı RNAV STAR'ları DEREL, YAVRU, GURBU, GOBIT, YUCEL, HALIL, UMRUN, ASTAL, ILHAN, BAKIR, TELVO ve LATGA olarak tanımlanan waypoint/fix'lerden başlamaktadır. Bu waypoint/fix'ler P-RNAV onaylı hava araçları için aşağıda gösterildiği gibi uçuş planlanan yolların en son elementi olacaktır;

- TOKER üzerinden LTAC'ya gelişlerde planlanan uçuş yolu;

Örnek: : TOKER G/UG8 UMRUN

2- LTAC için GNSS'e dayalı RNAV SID'leri UMRUN, ABISI, YAVRU, DEREL, ASTAL, ILHAN, GURBU, GOBIT, HALIL, LATGA, TELVO, YÜCEL, NEMRO, PETAR, AZBUL, BALAX, BENTA, EKMEK ve BAKIR olarak tanımlanan waypoint/fix'lerde sonlanmaktadır. Bu waypoint/fix'ler P- RNAV onaylı hava araçları için aşağıda gösterildiği gibi uçuş planlanan yolların ilk elementi olacaktır;

- LATGA üzerinden LTAC kalkışlarında planlanan uçuş yolu

Örnek: LATGA T/UT32.....

A. Ankara TMA

1. VFR uçaklar, yüksek performanslı hareketin olduğu meydanlarda (Mürted-Esenboğa) yaklaşma ve kalkış sahalarına yakın uçmaktan sakınılacaklardır.

2. Radyosuz VFR uçaklar TMA içerisinde uçuş yaparken, CTR'lara ve 4019N-03219E, 4019N-03249E, 4004N-03234E koordinatları içerisinde kalan sahaya girmeyeceklerdir ve en yüksek 5000 FT MSL ya da altında uçacaklardır.

3. TMA içindeki bir meydana iniş yapacak radyosuz VFR uçaklar, CTR'lara 3700 FT MSL'nin altında ve alet alçalma, pas geçme ve kalkış yollarının dışında gireceklerdir.

4. TMA içerisindeki meydanlardan kalkacak radyosuz VFR uçaklar paragraf 3'ün gereklerine uyacaklardır.

The Mandatory of Implementation RNAV (GNSS) SIDs and STARs

RNAV (GNSS) SIDs and STARs procedures for Esenboğa Aerodrome are mandatory for P-RNAV approved aircraft which filed their FPL including one of PBN/D1-D2-O1-O2 equipped. Therefore, the P-RNAV approved aircraft arriving/departing to/from LTAC are required to submit flight plan or a change message (CHG) concerning the route section of their RPLs as described below:

1- GNSS based RNAV STARs for LTAC starts from the waypoints/fixes, designated as DEREL, YAVRU, GURBU, GOBIT, YUCEL, HALIL, UMRUN, ASTAL, ILHAN, BAKIR, TELVO and LATGA. 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 LTAC via TOKER,

Example:..... TOKER G/UG8 UMRUN

2- GNSS based RNAV SIDs for LTAC ends at the waypoints/fixes, designated as UMRUN, ABISI, YAVRU, DEREL, ASTAL, ILHAN, GURBU, GOBIT, HALIL, LATGA, TELVO, YÜCEL, NEMRO, PETAR, AZBUL, BALAX, BENTA, EKMEK and BAKIR. 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 LTAC via LATGA.

Example: LATGA T/UT32.....

A. Ankara TMA

1. VFR flights shall avoid close proximity to approach and departure areas at aerodromes with high performance aircraft operations (Mürted-Esenboğa)

2. VFR flights without radio shall fly at or below 5000 FT MSL within the TMA provided that they shall avoid entering the CTR's and the area bounded by the coordinates 4019N-03219E, 4019N-03249E, 4004N-03234E.

3. Non-radio equipped VFR flights intending to land at an aerodrome within the TMA shall enter the CTR below 3700 FT MSL and outside the instrument approach, missed approach and departure tracks.

4. Non-radio equipped VFR flights departing from the aerodrome in the TMA shall adhere to the contents of para 3.

5. Etimesgut meydan turları meydanın kuzeyinde ve Güvercinlik meydan turları meydanın güneyinde yapılacaktır.

B. VFR Rotaları

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 VFR rotasına tekrar dönüş yapacaktır.

Esenboğa TMA içerisinde bir meydana iniş yapacak radyosuz VFR trafikler, ilgili CTR'a alet alçalma, pas geçme ve Standart kalkış rotalarını etkilemeyecek şekilde aşağıda belirtilen rotaları takip ederek gireceklerdir.

Esenboğa Meydan Kontrol Ünitesi ile temas kurularak müsaade alınmadıkça CTR kat edilmeyecektir.

1. Esenboğa Hava Limanına iniş yapacak VFR trafikler, TMA'ya girişi takiben aşağıda belirtilen noktalardan en yakın olanına uçarak rotaya gireceklerdir.

a. WEST 1:

PETAR (401016N-0320453E) - CELTIKCI (402123N-0323414E) – SEREN (401356N-0324858E) - SİRKELİ (401100N-0325530E)

b. WEST 2:

SARIOBA (395150N- 0320550E) - TURKOBASI (394830N-0322730E) – DOĞAN (394740N-0323400E) – GÖLBAŞI KUZEYİ (394830N-0324744E) - ELDAG (395300N- 0330100E) - PECENEK (400500N- 0330400E)

c. SOUTH :

ELDAG (395300N-0330100E) - PECENEK (400500N-0330400E)

d. EAST:

PECENEK (400500N-330400E)

e. NORTH:

SİRKELİ (401100N-0325530E)

5. Traffic operating to or from Etimesgut aerodrome shall make traffic circuit north of the aerodrome. Traffic operation to or from Güvercinlik aerodrome shall make traffic circuit south of the aerodrome.

B. VFR Routes

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.

VFR traffic not equipped with radio destined to any aerodrome within the Esenboğa TMA, shall enter the CTRs through the routes given here below, provided that they will not affect the instrument approach, missed approach and SID routes.

VFR traffic shall not pass through the Esenboğa CTR authorized by Esenboğa aerodrome control.

1. VFR traffic which will land at Esenboğa airport shall join the route by flying to the nearest point given below after entering the TMA

a. WEST 1:

PETAR (401016N-0320453E) - CELTIKCI (402123N-0323414E) – SEREN (401356N-0324858E) - SİRKELİ (401100N-0325530E)

b. WEST 2:

SARIOBA (395150N- 0320550E) - TURKOBASI (394830N-0322730E) – DOĞAN (394740N-0323400E) – GÖLBAŞI KUZEYİ (394830N-0324744E) - ELDAG (395300N- 0330100E) - PECENEK (400500N-0330400E)

c. SOUTH :

ELDAG (395300N-0330100E) - PECENEK (400500N-0330400E)

d. EAST:

PECENEK (400500N-330400E)

e. NORTH:

SİRKELİ (401100N-0325530E)

2. Esenboğa Hava Limanından kalkışlarda gidiş istikametine göre yukarıda belirtilen rotaların aksi yönleri takip edilecektir.

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

2. VFR traffic departing from Ankara Esenboğa airport shall follow the opposite directions of the routes given above.

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

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

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

LTAC AD 2.23 Ek Bilgiler / Additional Information

A- Esenboğa Havalimanı İçin Tehlike Teşkil Edebilecek Olan Kuşların Bulundukları Yerler ve Geçiş Yolları:

Esenboğa Havalimanı, tali kuş göç yolu üzerindedir. Ancak Havalimanı'nın bulunduğu yer itibarıyla az da olsa uçuş güvenliğini riske edebilecek kuş türleri tespit edilmiştir. İlkbahar ve Sonbahar göç döneminde özellikle yırtıcılar (Şahin, Kızıl Şahin ve Kerkenez) yakın bölgelerden göç etmektedir. Ayrıca az sayıda Leylek ve Balıkçıl da bölgeyi kullanmaktadır. Esenboğa Havalimanı için en yoğun hareket "günlük hareket" lerdir. Bu hareketler yerli kuşlar olan Karga, Saksığan, Güvercin ve Sığırçıklar tarafından gerçekleştirilmektedir. Gerek meydan içinde pist ve taksi yollarının arasında gerekse de çevrede bulunan tarım arazileri ve Çubuk' ta bulunan un ve yem fabrikaları arasında gidiş – gelişler tespit edilmiştir.

Dönem ve Zaman Bilgileri:

Yerli kuşlar (Karga, Saksığan, Güvercin, Sığırçık ve yerli yırtıcılar) tüm yıl boyunca bölgede görülebilmekte, Leylek, Balıkçıl ve göç eden yırtıcılar İlkbahar ve Sonbahar dönemlerinde görülmektedir. Günlük hareket eden kuşlar (Güvercin, Sığırçık ve Karga türleri) özellikle güneşin doğduğu zaman ile 10:00 arasında ve akşamüstü ile güneş batışı saatleri arasında daha aktif olarak hareket etmektedirler.

Ortalama Sayı ve Ağırlık Bilgileri:

Yırtıcılar olan Şahin ve Kerkenez türleri üreme mevsimi dışında yalnız bulunan bireylerdir. Havalimanı civarında her türden 5-10 adet arasında gözlemlenmiştir. Şahin ve Kerkenez türleri 200 – 550 gr. Ortalama ağırlığa sahip yırtıcılardır. Karga ve Saksığan türlerinin, yapılan gözlemler sonucunda Esenboğa Havalimanı ve çevresinde yaklaşık 600 – 800 bireylik gruplar oluşturdukları tespit edilmiştir. Bu türler 150 – 400 gram ağırlığa sahip kuşlardır. Güvercin türleri 150 – 400 gram aralığında ve havalimanı çevresinde 200 – 400 bireylik gruplar oluşturmaktadırlar. Sığırçıklar ise daha büyük gruplar 500 – 2000 oluşturmakta ancak Havalimanı üzerinde değil yakın çevrede daha çok bulunmaktadır. Bu kuşların ağırlıkları da 100 – 150 gram arasındadır.

A- The places of birds and Access Roads which can pose a threat to Esenboğa Airport:

Esenboğa Airport is on the secondary bird migration route. However, there is a small risk for safety of flight. Especially during spring and autumn migration predators (Falcon, Red Hawk and Kestrel) are close to the area. Also small number of stork and heron are seen in the region. Intense movement for Esenboğa Airport is daily movements. These movements are carried out by native birds like crow, magpie, casseroles and starlings. Movement between runways and taxiways and farmland surrounding the Airport area as well as the flour and feed mills on Çubuk have been identified.

Period and Time Information:

Native birds (Crow, Magpie, pigeons, starlings and native predators) can be seen in the area all year long, while stork, the heron and migrating raptors observed during the Spring and Autumn. Daily moving birds (pigeons, starlings and crows species) act more actively especially in the morning between the hours of when the sun rise and 10:00 and evening at sunset.

Average Number and Weight Details:

The Hawk and Kestrel types of predators are alone except than the breeding season. Observed between 5-10 of each kinds around the airport. Hawk and Kestrel types averaged 200-550 gr. predators. As a result of observations made in and around Esenboğa Airport, Crow and Magpie species groups of approximately 600-800 individuals have been identified. These species have weight 150 to 400 grams. Pigeon types have weight about 150 - 400 gram range, and group of 200-400 are observed. Starlings have larger groups of 500 - 2000 but they do not located near airport. Weights of these birds are between 100 - 150 grams.

Uçuş Yükseklikleri:

Yırtıcılardan Kerkenez türleri yerden 33 – 66 FT yükseklikte, Şahin türleri ise 66 – 330 FT irtifada uçmaktadırlar. Güvercin ve Sığırcık türleri ise 33-492 FT arasında bulunabilmektedirler.

B- ESENBOĞA HAVALİMANI DÜŞÜK GÖRÜŞ USULLERİ

1. CAT II/III OPERASYONLARI

A. CAT II ve CAT III Operasyonları için onaylanmış 03R pisti, CAT II operasyonları için onaylanmış 03L 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 03L/R CAT II ve CAT III, RWY 03L CAT II BEKLEME NOKTALARI

A3HP: 400646.10N-0325908.33E

AHP3: 400654.62N-0325914.25E

E. Gelen hava araçları: Yüzey hareketleri geliştirilmiş kılavuzluk ve kontrol sistemi (A-SMGCS) normal olarak mevcut olup bu esnada tüm pist çıkışları aydınlatılacaktır. Pilotlar uygun olan ilk çıkışı seçmelidirler.

F. 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;

Flight Altitudes:

Kestrel types of predators from 33-66 FT and remain suspended in the air, Falcon types from 66-330 FT altitude. Species of pigeons and starlings can be found from 33-492 FT

B- Esenboğa AIRPORT LOW VISIBILITY PROCEDURES

1. CAT II/III OPERATIONS:

A. RWY 03R approved for CAT II / CAT III operations, RWY 03L approved for CAT II operations and subject to serviceability of the required facilities, is suitable for category 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 Category 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 Category II / CAT III holding points listed below

RWY 03L/R CAT II AND CAT III, RWY 03L CAT II HOLDING POINTS:

A3HP: 400646.10N-0325908.33E

AHP3: 400654.62N-0325914.25E

E. Arriving Aircraft: Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS) is normally available and all runway exits will then be illuminated. Pilots should select the first convenient exit.

F. 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	20
550 ve 300 arası / between 550 and 300	14
300 den az/ less than 300	12

2. YÜZEY HAREKETLERİ KILAVUZLUK VE KONTROL SİSTEMİ

Havalimanı MODE-S kabiliyetli geliştirilmiş yüzey hareketleri kılavuzluk ve kontrol sistemi ile donatılmıştır. Pilotlar hava aracı push-back ya da taksi (hangisi daha önce ise) istenmesinden itibaren 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.

- Daimi hudut kapısı

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, from the request for push-back or taxi, whichever is earlier and after landing, continuously until aircraft is fully parked on stand.

- Permanent border gate

LTAC AD 2.24 CHARTS RELATED TO ESENBOĞA AERODROME

Aerodrome Chart	AD 2 LTAC ADC
Aircraft Parking/Docking Chart	AD 2 LTAC PRKG-A
Aircraft Parking/Docking Chart	AD 2 LTAC PRKG-B
Aircraft Parking/Docking Chart	AD 2 LTAC PRKG-C
Aircraft Parking/Docking Chart	AD 2 LTAC PRKG-D
Aerodrome Obstacle Chart	AD 2 LTAC AOC-1
Aerodrome Obstacle Chart	AD 2 LTAC AOC-2
Precision APP Terrain Chart for RWY 03R	AD 2 LTAC PATC-1
Precision APP Terrain Chart for RWY 21L	AD 2 LTAC PATC-2
Precision APP Terrain Chart for RWY 03L	AD 2 LTAC PATC-3
Precision APP Terrain Chart for RWY 21R	AD 2 LTAC PATC-4
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 03L/R	AD 2 LTAC SID-1
Standard Instrument Departure Route (SID) RWY 03L/R	AD 2 LTAC SID-1A
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 21L/R	AD 2 LTAC SID-2
Standard Instrument Departure Route RWY 21L/R	AD 2 LTAC SID-2A
Standard Instrument Departure Chart (SID) RNAV (GNSS) RWY 03L/R	AD 2 LTAC SID-3
Standard Instrument Departure Route (SID) RNAV (GNSS) RWY 03L/R	AD 2 LTAC SID-3A
Standard Instrument Departure Chart (SID) RNAV (GNSS) RWY 21L/R	AD 2 LTAC SID-4
Standard Instrument Departure Route RWY RNAV (GNSS) 21L/R	AD 2 LTAC SID-4A
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RWY 03L/R	AD 2 LTAC STAR-1
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RWY 21L/R	AD 2 LTAC STAR-2
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RWY 03L/R	AD 2 LTAC STAR-3
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RWY 21L/R	AD 2 LTAC STAR-4
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RNAV (GNSS) RWY 03L/R	AD 2 LTAC STAR-5
Standard Instrument Arrival Route (STAR) RNAV (GNSS) RWY 03L/R	AD 2 LTAC STAR-5A
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RNAV (GNSS) RWY 21L/R	AD 2 LTAC STAR-6
Standard Instrument Arrival Route (STAR) RNAV (GNSS) RWY 21L/R	AD 2 LTAC STAR-6A
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RNAV (GNSS) RWY 03L/R	AD 2 LTAC STAR-7
Standard Instrument Arrival Route (STAR) RNAV (GNSS) RWY 03L/R	AD 2 LTAC STAR-7A

Area Control Transit Routes	AD 2 LTAC ACTR
Instrument APP Chart NDB Z RWY 03R	AD 2 LTAC IAC-1
Instrument APP Chart ILS Z CAT I or LOC Z RWY 03R	AD 2 LTAC IAC-2
Instrument APP Chart ILS Y CAT I or LOC Y RWY 03R	AD 2 LTAC IAC-3
Instrument APP Chart ILS X CAT II RWY 03R	AD 2 LTAC IAC-4
Instrument APP Chart ILS W CAT II RWY 03R	AD 2 LTAC IAC-5
Instrument APP Chart ILS V CAT I or LOC V RWY 03R	AD 2 LTAC IAC-6
Instrument APP Chart ILS U CAT II RWY 03R	AD 2 LTAC IAC-7
Instrument APP Chart VOR Z RWY 03R	AD 2 LTAC IAC-8
Instrument APP Chart NDB Z RWY 03L	AD 2 LTAC IAC-9
Instrument APP Chart VOR Z RWY 03L	AD 2 LTAC IAC-10
Instrument APP Chart ILS Z CAT II RWY 03L	AD 2 LTAC IAC-11
Instrument APP Chart ILS Y CAT I or LOC Y RWY 03L	AD 2 LTAC IAC-12
Instrument APP Chart ILS X CAT I or LOC X RWY 03L	AD 2 LTAC IAC-13
Instrument APP Chart ILS U CAT II RWY 03L	AD 2 LTAC IAC-14
Instrument APP Chart VOR Z, NDB Z RWY 21R	AD 2 LTAC IAC-15
Instrument APP Chart ILS Z CAT I or LOC Z RWY 21R	AD 2 LTAC IAC-16
Instrument APP Chart VOR Y RWY 21R	AD 2 LTAC IAC-17
Instrument APP Chart VOR Z, NDB Z RWY 21L	AD 2 LTAC IAC-18
Instrument APP Chart ILS Z CAT I or LOC Z RWY 21L	AD 2 LTAC IAC-19
Instrument APP Chart VOR Y RWY 21L	AD 2 LTAC IAC-20
Instrument APP Chart VOR A	AD 2 LTAC IAC-21
Minimum Radar Vectoring Altitude Chart	AD 2 LTAC MRVC-1
Minimum Radar Vectoring Altitude	AD 2 LTAC MRVC-1A
VFR Flight Routes	AD 2 LTAC VFR
Bird Concentrations and Movements Chart	AD 2 LTAC BRD