

LTBA AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**LTBA - İSTANBUL / ATATÜRK / INTERNATIONAL****LTBA AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	ARP coordinates and site at AD	405834N-0284851E on TWY D
2	Direction and distance from (city)	24KM W of Istanbul
3	Elevation /Reference temperature / Mean low temperature	94 FT / 30° C / 4° C
4	Geoid Undulation at AD ELEV PSN	121 FT
5	MAG VAR/Annual change	5.4°E (2018) / 0.1° increasing
6	AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFS	General Directorate of State Airports (DHMİ) Atatürk Havalimanı Başmüdürlüğü 34149 Yeşilköy-İstanbul/Turkey Airport Authority : +90 212 4653262 Airport Manager : +90 212 4653253 Switchboard : +90 212 4637777 Telefax : +90 212 4653250 AIS TEL : +90 212 4653283 +90 212 4653232 AIS FAX : +90 212 4653260 +90 212 4653200 AFS : LTBAYDYX
7	Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Remarks	NIL

LTBA AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	AD Administration	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

LTBA AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Cargo-handling facilities	Vehicles and equipment provided by Cargo Handling Services Co.
2	Fuel/oil types	Fuel: JET-A1, Avgas-OCT100-130. Oil: Turbo oil, Avia oil, Hydraulic oil. Oxygen and related servicing: breathing oxygen, CO2, portable extinguisher.
3	Fuelling facilities/capacity	H24 Unlimited
4	De-icing facilities	Available
5	Hangar space for visiting aircraft	Limited-PPR
6	Repair facilities for visiting aircraft	Normally available: Minor repair available for A300, A310, A318, A319, A320, A330, A340, B727, B737-300/400/500/600/700/800/900, B757-200/300, B767-200/300/400, B777-200/300, MD-80, ATR42-400/500, ATR72-212A, ERJ190, G4, G5, G150, G280, Bombardier CL-600, Bombardier BD-700, Diamond DA-20, Diamond DA-42, BAe700, BAe800, BAe800XP, BAe850XP, BAe900XP, Lockheed1329, Beech400, Eclipse EA500, Bell206L, Bell430. Spare parts available by prior arrangement.
7	Remarks	For detailed information contact to Maintenance Hangar

LTBA AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotels	at AD and in the city.
2	Restaurants	at AD
3	Transportation	Bus, taxis, car rental and light rail system.
4	Medical facilities	Medical room for first aid and treatment, ambulances; at AD, hospital in Istanbul
5	Bank and Post Office	at AD
6	Tourist Office	at AD
7	Remarks	NIL

LTBA AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	AD category for fire fighting	Category 9
2	Rescue equipment	Available.
3	Capability for removal of disabled aircraft	Disabled aircraft removal facilitation is available for 4F category aircraft

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.
---	---------	--

LTBA AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING

1	Types of clearing equipment	8 snow removals, 1 deicer, 1 snow blower, 3 RWY sweepers, 1 rubber removal
2	Clearance priorities	1. RWY 05/23 and associated TWYs 2. TWYs F, C, D, G, G1, D1, F1, F2, J, J1, J2, J3, K1, K2, H1, H6, W, Z, E1, E2, E3, E4, E5, E6, E7, E8, H2, H3, H4, H4A, H5, H5A 3. Apron S, N, R, L, P, Y, T 4. Apron V, A/C maintenance Apron, Motor Test Apron 5. Aircraft stands.
3	Remarks	Information on snow clearance published from NOV-MAR in NOTAM (SNOWTAM). See also the snow plan in section AD 1.2-2.P Braking action assessment by 1 Sarsys SVFT and 1 ASFT T5 Trailer.

LTBA AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA

1	Apron surface and strength	N, P, R, Apron Aircraft Maintenance 1 and 2, Motor Test Apron: Surface: Concrete Strength: PCN 100 R/A/W/T Apron L : Surface: Concrete Strength: PCN 105 R/A/W/T Apron S, T, Y : Surface: Concrete Strength: PCN 110 R/C/W/T Apron V : Surface: Concrete Strength: PCN 95 R/C/Y/T
2	Taxiway width, surface and strength	TWY K2: Width: 23M, Surface: Concrete, Strength: PCN 110 R/C/W/T TWY D2, D3, D4, J, J1, J2, J3: Width: 23M, Surface: Concrete, Strength: PCN 100 R/A/X/T TWY C1, E1, E2, E3, E4, E5, E6, E7, E8: Width: 24M, Surface: Asphalt, Strength: PCN 95 F/C/W/T TWY C: Width: 23M, Surface: Asphalt, Strength: PCN 100 F/C/W/T TWY D, D1: Width: 23M, Surface: Concrete, Strength: PCN 100 R/C/W/T TWY F: Width: 23M, Surface: Concrete, Strength: PCN 110 R/C/W/T TWY W: Width: 24M, Surface: Concrete, Strength: PCN 110 R/C/W/T TWY K: Width: 18M, Surface: Concrete, Strength: PCN 75 R/C/Y/T TWY K1: Width: 18M, Surface: Concrete, Strength: PCN 80 R/D/W/T TWY F1, F 2: Width: 24M, Surface: Concrete, Strength: PCN 100 R/A/X/T TWY H1, H2, H3, H4B, H6, Z: Width: 24M, Surface: Asphalt, Strength: PCN 100 F/C/W/T

2	Taxiway width, surface and strength	TWY H4, H4A, H5, H5A: Width: 24M, Surface: Asphalt, Strength: PCN 110 F/C/W/T TWY G: Width: 93M, Surface: Concrete, Strength: PCN 110 R/C/W/T TWY G(BTN C-D), G1: Width: 23M, Surface: Asphalt, Strength: PCN 100 F/A/X/T TWY F3, F4: Width: 24M, Surface: Concrete, Strength: PCN 105 R/A/W/T
3	Altimeter Check Point location and elevation	Apron L: 29 M Apron N: Stands N1-N5: 37 M, Stands N6-N10 39 M, Stands N11-N13: 41 M, Stands N14-N18: 43 M Apron P: 45 M, Apron R: 39 M, Apron S: 30 M, Apron T: 28 M, Apron V: 53 M, Apron Y: 25 M, Apron Aircraft Maintenance-1: 42 M Apron Aircraft Maintenance-2: 59 M
4	VOR checkpoints	-
5	INS checkpoints	See AD Parking/Docking Chart
6	Remarks	NIL

LTBA AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND 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 lighted and available at all intersections with TWYs and RWYs and at all holding positions. Guidelines and stand numbers available at all Aprons. Nose-in guidance available at aircraft stands. Push-back is provided for each stand.
2	RWY and TWY markings and LGTD	RWYs: Designations, Edge, THR, Centerline, TDZ, Aiming point as appropriate marked and lighted. RWY color marking: White TWYs: Edge, Centerline, Holding Positions, Intermediate Holding Positions, RWY identification, CAT III identifications, advanced centerline and "no entrance", TWY information (notify) markings, Parking guidance lines, security lines, stopbar markings, vehicle service line markings available. No Entrance and RWY Identification markings color: White / Red Other markings on TWYs: Yellow. For LGT see item 2.15
3	Stop bars and Runway Guard Lights	Available on TWYs E1, E2, E3, E8, H1, H3, H6, Z F (CAT II, III holding positions), Z (ILS holding position); LGTD RGL available for TWYs E1, E2, E3, E6, E8, H1, H3, H5, H6
4	Other Runway Protection Measures	RETIL available for TWYs E3, E4, E5, E6, E7, H2, H4, H5
5	Remarks	-There are sign boards all around the RWYs and TWYs that provide information and notify compulsory instructions. RWY 05-23 TDZ signs are located 11.25 M right and 11.25 M left to the RWY centerline. TDZ lights are located 9 M left and 9 M right to the centerline. -TWY F3 and F4 have centerline markings (intermittent and yellow) but no edge markings due to existing in Apron L.

LTBA AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Due to huge amount of obstacles; an electronic file of AD obstacles is available from the link LTBA AD 2.10 under obstacle folder via AIP Turkey link on <http://ssd.dhmi.gov.tr>

LTBA AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Associated MET Office	İSTANBUL ATATÜRK
2	Hours of service MET Office outside hours	H24 -
3	Office responsible for TAF preparation Periods of validity	İSTANBUL ATATÜRK 30 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	Yeşilköy Control TWR
10	Additional information (limitation of service, etc.)	Aerodrome Warnings.

LTBA 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
05	058.57°	2580X60	PCN 95 F/C/W/T Asphalt	405758.55N 0284840.75E - GUND: 120 FT	THR 28.2 M / 93 FT TDZ 28.1 M / 92 FT
23	238.59°	2580X60	PCN 95 F/C/W/T Asphalt	405839.95N 0285010.16E - GUND: 120 FT	THR 27.5 M / 90 FT TDZ 27.4 M / 90 FT

Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	RESA (M)	Remarks
7	8	9	10	11	12	13
RWY 05 - 0.03%	35X60	60X150	2735X300	Available	90X120	CBR can vary within RESA due to meteorological conditions
RWY 23 - 0.03%	-	80X150	2735X300	Available	90X120	
130 M displaced THR for RWY 05						

LTBA AD 2.13 DECLARED DISTANCES

RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
05	2580	2640	2615	2450	-
05	2450	2510	2485	-	Take-off from intersection with TWY E2
23	2580	2660	2580	2580	-

LTBA 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
05	Precision APP Barette System CAT III 780 M of which 480 M is flashing LIH	Green	PAPI 3 DEG (right) MEHT 65 FT	900 M	LDA (2450 M) TORA (2580 M) 15M, Color Coded White-Red LIH	LDA (2450 M) TORA (2580 M) 60M, Color Coded White-Red- Yellow LIH	Red	NIL	NIL
23	Precision APP Barette System CAT II 420 M of which 120 M is flashing LIH	Green	PAPI 3.2 DEG (left) MEHT 66 FT	900 M	2600 M, 15M, Color Coded White-Red LIH	3000 M, 60 M, Color Coded White-Yellow LIH	Red	NIL	

LTBA AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	ABN: Flg W,G top of control TWR H24
2	LDI location and LGT Anemometer location and LGT	LDI: 405800.17N-0284828.98E (187 M North of RWY 05 C/L), LGTD Anemometer: See AD Chart for locations; LGTD
3	TWY edge and centerline lighting	Edge available for all TWYs except D1, F1, F2, F3, F4 Centerline available for all TWYs except D1, J, J1, J2, J3, K, K1, K2, H4B
4	Secondary power supply / switch-over time	Available; Switch-overtime (0) second.
5	Remarks	a. RTIL available for all RWY 05/23 THR b. For intermediate holding point LGTs see LTBA ADC.

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

1	Designation and lateral limits	Yeşilköy CTR Centered 405803N 0284826E Radius 7NM
2	Vertical limits	1500 FT AMSL/SFC
3	Airspace classification	-
4	ATS unit call sign Language(s)	Yeşilköy TWR TU-EN
5	Transition altitude	12000 FT
6	Remarks	APP Service is provided by a) Yeşilköy APP b) Yeşilköy TWR when required or transferred by Yeşilköy APP

LTBA AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Service designation	Call sign	Channel	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
TWR	Yeşilköy TWR	118.375 MHz 123.525 MHz *118.100 MHz 119.800 MHz 121.350 MHz 125.900 MHz 257.800 MHz 121.500 MHz 243.000 MHz 126.050 MHz 118.025 MHz 126.800 MHz 121.975 MHz 125.300 MHz 118.175 MHz 121.600 MHz	H24	Emergency Emergency Emergency Emergency for natural disaster *Pilots of departing aircraft are reminded to contact 118.1 MHz for ATC clearance 10 minutes before start up.
APP	Yeşilköy APP/Radar	119.475 MHz 120.500 MHz 120.450 MHz 120.700 MHz 121.100 MHz 127.100 MHz 126.425 MHz 120.125 MHz 118.950 MHz 119.350 MHz 122.475 MHz 122.575 MHz 127.825 MHz 121.250 MHz 122.675 MHz 124.450 MHz 362.300 MHz 121.500 MHz 243.000 MHz	H24	APP West APP South APP East APP North APP West APP East APP North Emergency for natural disaster Emergency Emergency Radar coverage 80NM
ATIS	Yeşilköy Information	128.200 MHz (DEP) 130.250 MHz (ARR)	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	Istanbul Rescue Sub-Center	123.100 MHz 282.800 MHz 5680 KHZ 3023 KHZ	H24	

LTBA 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
LLZ 05 ILS CAT III	IIST	110.3 MHz	H24	405843.2N 0285017.1E	-	
GP		335.0 MHz	H24	405801.1N 0284856.1E	-	3 DEG RDH 57 FT
DME	IIST	CH 40X	H24	405801.1N 0284856.1E	43 M	
MM		75 MHz	H24	405745.9N 0284813.5E	-	
LM	ST	340 KHZ	H24	405745.9N 0284813.5E	-	
LLZ 23 ILS CAT I	IATA	111.9 MHz	H24	405753.9N 0284830.7E	-	
GP		331.1 MHz	H24	405831.7N 0285002.2E	-	3.2 DEG RDH 57 FT
DME	IATA	CH56X	H24	405831.7N 0285002.2E	41 M	
MM		75 MHz	H24	405853.9N 0285040.2E	-	
OM		75 MHz	H24	410037.8N 0285425.4E	-	
VOR/DME	BKZ	117.3 MHz CH120X	H24	410737.1N 0290834.4E	327 M	Coverage 50 NM
VOR/DME	CEK	114.6 MHz CH93X	H24	410023.6N 0283143.0E	93 M	-
VORTAC	IST	112.5 MHz CH 72X	H24	405741.3N 0284838.5E	-	TACAN coverage 200 NM serving RWY 05
NDB	CEK	328 KHZ	H24	410023.6N 0283143.0E	-	-

LTBA AD 2.20 YEREL TRAFİK DÜZENLEMELERİ

Meydan Kullanma Tedbirleri

1) İstanbul Atatürk Havalimanı (LTBA) müstakil kargo, bakım/onarım, genel havacılık, hava taksi, iş uçuşları, devlet uçakları ile yapılan uçuşlar ve Otoritenin uygun göreceği trafiklerce kullanılacaktır.

2) İstanbul Havalimanı (LTFM) için, hava trafik akışında meydana gelebilecek olası problemlerin önlenmesi ve emniyetli ve etkin bir Hava Trafik Kontrol Hizmeti sağlanabilmesi amacıyla, İstanbul Atatürk Havalimanı (LTBA) saatlik kapasitesi; 5 iniş - 5 kalkış toplam 10 uçuş olacak şekilde düzenlenecektir. Eğitim (Meydan turu, Touch and Go vb.) amaçla kullanılmayacaktır.

3) Yoğun trafik nedeniyle eğitim amaçlı iniş-kalkış çalışmalarına meydan turu ve alet alçalması dahil izin verilmemektedir.

4) ATC ünitelerince aksi belirtilmedikçe, 05/23 pistinin meydan turları güneydoğuda olacaktır.

5) Havalimanında motor testi yapan uçakların uyması gereken kurallar:

- Motor test işlemleri Motor Test Apronunda yapılacaktır.

- Motor testi yapmadan önce Yeşilköy TWR ile 118.1 MHz. frekansından temas kurulacaktır.

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

- Herhangi bir nedenle Motor Test Apronunda motor testi yapılamaması durumunda motor test işlemleri ATC ünitesi koordinesinde yapılabilecektir.

6) Kalkış yapacak uçakların pilotları, ATC müsaadesini almak için motor çalıştırmadan 10 dk. önce 118.1 MHz (Yeşilköy TWR) ile temas kuracaklardır.

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

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

9) ATC tarafından açık bir talimat veya izin verilmedikçe pistleri kat etmeyeceklerdir.

10) Readback ve Hearback usullerine uyulacaktır.

LTBA AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

Limitations On Use Of Aerodrome

1) LTBA will be closed to scheduled/unscheduled domestic and international commercial passenger flights and will only be available for cargo, maintenance/technical, general aviation, air taxi, business flights, for state aircraft and other flights permitted by Authority.

2) In order to avoid potential problems with the flow of air traffic and to provide safe and efficient ATC services for Istanbul Airport (LTFM), capacity per hour for Istanbul Atatürk Airport (LTBA) will be regulated as 5 Arrival and 5 Departure, total 10 traffic. LTBA will not be used for training purposes including traffic pattern, touch and go etc.

3) Due to heavy traffic, all kind of landing and take-off activities of training purpose including traffic patterns and instrument landings are not permitted.

4) Traffic patterns for RWY 05/23 are south-east unless otherwise specified by ATC.

5) The rules for the aircraft having engine test at the airport are as follows:

- Engine testing shall be performed at the Motor Test Apron.

- Prior to engine testing two-way communication shall be established with Yeşilköy TWR on frequencies 118.1 MHz.

- All safety measures shall be taken in the testing area by the operator itself performing engine test.

- In case the engine testing could not be conducted within the Motor Test Apron due to any reason, the engine test operations shall be held in coordination with the ATC unit.

6) Pilots of departing aircraft are reminded to contact 118.1 MHz (Yeşilköy TWR) for ATC clearance 10 minutes before start up.

7) Aircraft types AN124, AN225, C5, A380, B747-800, B747-500, B747-600 are not allowed to land at the aerodrome (Except presidential aircraft and special permitted aircraft).

8) Due to dense ground movement at the Ataturk Airport flight crew shall strictly obey ATC instructions and follow signs/markings located in the aprons and taxiways.

9) Never cross the runways unless clear permission is granted or instruction is given by ATC,

10) Comply with the Readback and Hearback procedures.

11) G Taksiyolunda batıdan doğuya taksi yapan uçaklar, F taksiyolu ile G taksiyolunun emniyet mesafelerinin korunması için TULIP isimli ara bekleme noktasında (405837.44N-0284943.20E) mutlaka duracak ve ATC talimatıyla tekrar taksi yapacaklardır.

11) To maintain the safety distance BTN F and G TWYs, aircraft taxiing from West to East in TWY G shall firstly wait on the intermediate holding point, named TULIP (405837.44N-0284943.20E) and pursuantly resume their taxiing by the ATC instruction.

12) Pisti, hızlı çıkış taksi yolunu kullanarak terk eden bir hava aracı, kavşak noktalarında, diğer taksi yollarında taksi yapmakta olan hava araçlarına nazaran geçiş önceliğine sahiptir. Bütün pilotlar bu geçiş önceliği hakkında bilgi sahibi olacak ve aksi yönde bir talimat verilmediği sürece, hızlı çıkış taksiyollarından birisini kullanarak pisti terk etmekte olan hava araçlarına, kavşak noktalarında yol vereceklerdir.

12) All aircraft vacating a RWY via Rapid Exit Taxiway has the priority at the intersection of the taxiways, over the aircraft taxiing on other taxiways. All pilots shall be cautious about this priority and unless otherwise instructed not to do so, give way to the aircraft vacating a RWY via one of the Rapid Exit Taxiways.

13) İstanbul/Atatürk Havalimanında Mode-S Destekli Geliştirilmiş Yer Hareketleri Rehber Ve Kontrol Sistemi (A-SMGCS) kullanılmaktadır.

13) İstanbul/Atatürk Airport is Equipped with an Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS) Utilising Mode-S.

a) İstanbul/Atatürk Havalimanını kullanacak Hava Yolu İşleticileri, yerde de operasyonel olarak çalışabilen Mode-S transponderi ile teçhiz edilmiş hava araçlarını tercih etmeye gayret göstereceklerdir.

a) Aircraft operators intending to use İstanbul/Atatürk Airport should ensure that Mode-S transponders are able to operate when aircraft is on the ground.

b) Uçuş ekibi yerde oldukları süre içerisinde; kendilerine tahsis edilmiş Mode A kodu ile birlikte, mode-s transponderini XPNDR (ve mümkünse auto) yada buna karşılık gelen konumda çalıştıracaklar, kesinlikle OFF yada STDBY konumuna getirmeyeceklerdir. bu işlem; kalkışta, ATC kleransı alındıktan hemen sonra başlayacak iniş sonrası, hava aracı tam olarak park ettikten sonra bitirilecektir. Park ettikten sonra, transponder OFF yada STDBY pozisyonuna getirilmeden önce A2000 set edilecektir.

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

c) Flight crew of 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) Transponder'ını açmayan trafiklere push-back verilmeyecektir.

d) Traffic whose transponder is not on and active shall not be instructed for push-back.

14) V apronunu kullanacak uçaklar düşük takatte motor çalıştırarak uçak park sahalarına giriş/çıkış yapacaklardır. V apronunun batı bölümünde merkez hattı çizgisi ve uçak park sahası çizgileri mevcut değildir. Bu alanda uçaklar 90° burun içeri parklama yapacak olup, daha sonra push-back aracıyla uçak park sahasından çıkarılacaktır. Uçakların park halindeki uçaklar ile hangarlara dikkat ederek taksi yapmaları gerekmektedir. ATC tarafından aksi belirtilmedikçe V1,V2,V3,V4,V5 uçak park sahalarından çıkacak uçaklar start-up position 1'e (PSN-1:405947.23N0284808.44E) çekildikten sonra motor çalıştıracaklardır.

15) ATC tarafından aksi bildirilmedikçe kontrollü tahliye, D4 taksiyolu D kavşağında (bakınız AD 2 LTBA ADC) yapılacaktır.

16) Uçak Bakım 1 Apronunda park eden uçaklar "D" taksiyoluna kadar push-back yapacak, burada motor çalıştıracaklardır. Uçak Bakım 1 Apronuna giriş yapacak E kategori uçaklar J1 taksi yolunu kullanacaklardır.

17) Uçak Bakım 1 Apronuna motor çalışır şekilde girişler esnasında tüm emniyet tedbirlerinin alınması hava taşıyıcısının sorumluluğundadır.

18) Atatürk Havalimanı 05-23 pistinin TDZ ışık sistemi, pistin merkez hattından 9 metre sağ ve 9 metre sol mesafelere, TDZ işaretlemeleri ise 11,25 metre sağ ve 11,25 metre sol mesafede olacak şekilde yerleştirilmiş olup, işaretleme ve ışıklar üst üste çakışmamaktadır. Pilotların müteyakkız olmaları gerekmektedir.

ATATÜRK HAVALİMANI TERCİHLİ PİST SİSTEMİ

İniş ve kalkışlarda yer rüzgarı şiddeti ve bileşeni göz önünde bulundurularak ATC ünitesi tarafından dikkate alınan kullanımı en uygun pist/pistlerdir. Tercihli pist sistemi Havalimanı kapasitesinin maksimum seviyede kullanılmasını sağlar. Tercihli pist uygulaması Atatürk Havalimanı için

- RWY 05/23 iniş/kalkış şeklinde yürütülecektir.

14) Aircraft to use Apron V shall enter/depart the parking areas as engines adjusted to start in low thrust position. There is no centerline marking and ACFT parking guiding lines at the west segment of Apron V. The aircraft shall be parked 90° in the nose, and then the aircraft shall be removed from the parking position by push-back. Aircraft, while taxiing, should notice to other aircraft in parking positions and hangars. Unless Otherwise Instructed By ATC, Aircraft To Leave Parking Areas V1,V2,V3,V4,V5 Shall Do Push-Back First, Subsequently Start-Up Their Engines When Reached At Start-Up Position 1 (PSN-1:405947.23N0284808.44E)

15) Unless otherwise instructed by ATC, controlled evacuations shall be done at controlled evacuation area located at the intersection of TWYs D4 and D (see AD 2 LTBA ADC)

16) Aircraft at parking positions of Aircraft Maintenance Apron 1 shall continue their push-back until TWY "D" and then start-up their engines. Category E aircraft entering the Aircraft Maintenance Apron 1 shall use TWY J1.

17) In the case of entering the Aircraft Maintenance Apron 1 while engine powered, the aircraft operators are responsible for taking all necessary safety requirements.

18) The innermost TDZ lights at the right and left side barrette of touchdown zone (TDZ) light barrettes of RWY 05-23 are located 9 meter away from RWY centerline, but the innermost TDZ markings of RWY 05-23 are located 11,25 meter away from RWY centerline, so that innermost TDZ lights of RWY 05-23 are not located in same alignment with the innermost TDZ markings. Pay attention please.

ATATURK AIRPORT PREFERENTIAL RUNWAY SYSTEM OPERATIONS

The term "Preferential RWY System" shall be used to indicate the runway or runways that, at a particular time, are 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 enable the use of aerodrome capacity to the maximum extend. During Ataturk Airport PRS Operations the following RWY configuration will be used in preference to the other configurations:

- RWY 05/23 for landing/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.maddede açıklanan kriterleri karşılamaması,

İniş/Kalkış yapılacak pist frenleme değerlerinin “İyi-İyi-İyi” den az olması

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.

Note: Frenleme değeri “İyi-İyi-İyi” kriterlerini haiz değil ise iniş/kalkışlar rüzgar içine olacak şekilde uygun pistler 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.

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/RWYs are 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 /RWYs 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/RWYs,

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 preferred RWY/RWYs is/are dry and tail wind component is not greater than (does not exceed) 10 Kt or,

b) When preferred RWY/RWYs is/are wet and tail wind component is not greater than (does not exceed) 5 Kt.

Note: When braking action for the preferred RWY /RWYs is less than “Good, Good, Good”; RWY/RWYs 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 /RWYs 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) Tercihli Pist Sistemi kullanılırken yapılacak ATIS yayını:

a) Kalkış trafikleri için ATIS yayını:

05/23 pistleri için tercihli 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:

05/23 pistleri için tercihli pist sistemi uygulamasını kabul edemeyecek pilotlar, ilk temasta veya muhtemel varış zamanından (ETA) 20 dakika önce (hangisi önce ise) ilgili ATC ünitesini ikaz edeceklerdir. Bu trafikler normal olarak bir gecikmeye tabi olabilirler. Uçuş ekipleri ATIS yayınlarına riayet etmekle yükümlüdür.

6) Minimum Pist Meşguliyet Süresi:

Yaklaşma:

Pist kullanım süresini azaltmak için bir uçağın pilotu, alçalma brifinginde, iniş sonrası pisti terk etmeyi planladığı taksi yoluna karar vermelidir. Ancak, pilot iniş sonrası ilk çıkıştan çıkmak için frenlemeyi takiben uçağın durur vaziyete gelmesi ve tekrar gaz açılması sonrası geçecek zaman kaybını önlemek amacıyla ilk hedeflediğinden bir sonraki taksi yolundan pisti terk etmenin daha kısa zaman alacağını da göz önünde bulundurmalıdır. Pisti terk etmek için tercihen yüksek süratli çıkış taksi yolları kullanılmalıdır.

Kalkış:

Kalkış için piste giriş müsaadesi verilen bir uçak, kalkış kleransı ile birlikte derhal kalkışa hazır olmalıdır. Bu koşulu karşılayamayacak olan uçağın pilotu, piste giriş müsaadesini takiben durumu ilgili ATC ünitesine bildirmekle yükümlüdür.

İnişler:

1) Tüm trafikler, Arrival Sektör'den Yeşilköy Kule'ye ilk temaslarını şu şekilde yapacaklardır;

Yeşilköy Kule + Çağrı Adı + Pist Numarası

2) Tüm trafikler, ilgili kontrol biriminden radarın gayri faal olduğu bilgisini almadığı sürece, ACC' den Yaklaşma Kontrol'e, Yaklaşma Kontrol'den Arrival Sektör'e ilk temaslarını şu şekilde yapacaklardır;

Sektör Adı + Çağrı Adı + Alçaldığı Seviye

3) Pilotlar, pist meşguliyet süresini en aza indirmek için, pist koşulları elverdiğinde inişlerini aşağıdaki tabloda yer alan hızlı çıkış yolları ile terk edebilecek şekilde ayarlamalıdır.

5) Announcement by ATIS During PRS Operations in Progress:

a) ATIS announcement for Take-off Traffic:

PRS Operations are in progress. Pilots unable to comply with Preferential RWY System Operations for RWY 05/23 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:

PRS Operations are in progress. Pilots unable to comply with Preferential RWY System Operations for RWY 05/23 shall notify the relevant ATC unit at the first contact or 20 minutes in advance of the ETA (which is earlier). These traffic may normally be subject to delay. Air crew must comply with the requirements announced by ATIS.

6) Minimum RWY Occupancy Time:

Approach:

During descent and approach briefings pilot-in-command should plan the TWY to be used to vacate the RWY in order to reduce RWY Occupancy Time. However, pilot should take into consideration that if it is unable to exit via first TWY planned, it will take more time to re-open trust to vacate the RWY via next TWY since the aircraft has already decelerated. In that case it may take shorter time to vacate the RWY directly via next TWY. In all cases Rapid Exit TWYs should be preferred to vacate the RWY.

Take-off:

Pilots, granted line up clearance, must be ready to depart immediately after they receive take off clearance. Pilot-in-command who is unable to comply with this requirement shall notify the relevant ATC unit, just after receiving the line up clearance.

Landings:

1) The initial contact of all Arrival Sector traffic with Yesilkoy TWR shall be conducted as follows;

Yesilkoy TWR + Call Sign + RWY

2) All Traffic, unless they receive information from the relevant control unit that the radar is inoperative, shall limit their initial contacts from ACC to Approach Control and from Approach Control to the Arrival Sector as follows;

Sector Name + Call Sign + Descending Level

3) Pilots, due to conditions of the relevant RWY, should adjust their landings in a way to make them use of the high speed taxi-route turn-offs as stated in the table below so as not to occupy the RWY more than required.

ACFT Category	TWY Designator DISTANCE from THR	
	RWY 05	RWY 23
	EXIT	EXIT
Heavy	E7	E3
	2250 M	2135 M
Medium	E6	E4
	1985 M	1860 M
Light	E5	E4
	1620 M	1860 M

4) Minimum pist işgal süresi sağlamak amacıyla pilotlardan, yaklaşma esnasında kokpit kontrolleri sırasında, terk edilmesi beklenen hızlı çıkışa göre hesaplamalar yapmaları tavsiye edilir.

5) İniş için hassas yaklaşma usulleri uygulandığında, eğitim amaçlı hassas olmayan yaklaşma usulleri uygulanamaz. (Hız tahditlerinden dolayı)

6) Kullanılan pistlerin aksi yönlerini talep eden trafiklerin talepleri kabul edilmeyecektir. Tercihli pist uygulamalarında her türlü duruma rağmen ters pistlere iniş talep eden trafikler trafiğin yoğunluğuna göre uzun bekleme sürelerine maruz kalabilirler.

7) "Heavy" türbülans kategorisine giren trafikler her sektörle ilk temaslarında "heavy" olduklarını şu şekilde belirteceklerdir;

Çağrı Adı + Heavy +

8) BEKLEME

Beklemelerdeki gecikmeler 20 dakikayı aşacak ise EXPECTED APPROACH ZAMANI bildirilecektir.

9) YAKIT PROBLEMİ

Bilgi için AIP ENR 1.3.6 ncı sayfa madde 4.8 e bakınız

10) Aksi bildirilmedikçe 05/23 pistine iniş yapmış ve F taksi yolunda taksi yapan trafikler hızlı çıkıştan terk eden diğer trafiklere yol verecektir.

Kalkışlar:

4) To provide the least optimum duration of RWY occupation in landing operations, pilots, during the Approach phase, are strongly advised to make computations in a way to make them use of the preferred high speed taxi-route turn-offs.

5) When precision approach procedures are applied for landing operations, because of the speed restrictions, non- precision approach procedures regarding training purposes cannot be applied.

6) The requests regarding usage of the opposite RWYs shall not be accepted. Even the Optional RWY operations are concerned, those traffic persistently willing to use opposite RWYs for landing should take into consideration the very likelihood of being exposed to long duration of delay on holding position due to the intensity of air traffic operations within the vicinity.

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

Call Sign + Heavy +

8) HOLDING

Delays on holding position if happen to exceed 20 minutes, EXPECTED APPROACH TIME shall be informed accordingly.

9) LOW/CRITICAL FUEL LEVEL WARNING

For detailed information see AIP page ENR 1.3.6 item 4.8

10) Traffic landing to RWY 05/23 or using the TWY F, shall give way to other traffic using the Rapid Exit TWY.

Departures:

1) Pilotlar, ATC müsaadesi için ilk temaslarını şu şekilde yapacaklardır;

Çağrı adı + Stand Pozisyonu + ATIS bilgisini aldıklarını teyit eden kod

2) Push-back ve motor çalıştırma müsaadesini almış trafik, en geç 1 dakika içerisinde push-back'e başlamalıdır. Aksi takdirde ATC tarafından muhtemel motor çalıştırma zamanı verilecektir.

3) 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.

4) Teknik bakımın ardından, İstanbul TMA içerisinde test uçuşu yapılabilmesi için 24 saat öncesinde ATC ile gerekli koordinasyonun yapılması gerekmektedir. Test uçuşu yapacak IFR trafikler, meydan slot'una uygun hareket etmelidirler.

1) Pilots shall contact for ATC clearance as follows;

Call Sign + Stand Position + Code confirming ATIS message received

2) Traffic granted with push-back and engine start-up permissions must start push-back within 1 minute at the latest, otherwise estimated start-up time shall be instructed by ATC.

3) Pilots must have accomplished all required cockpit checks for take-off before entering the RWY, and hence restrained their final checks only to minimum for take-off when entered the RWY. Pilots are deemed to react to the take-off clearances within 10 seconds at the latest. Otherwise ATC, in order to prevent the redundant RWY occupation, has the authority to withdraw the aircraft from the take-off course and re-direct it to the end of departure sequence.

4) In order to conduct test flight after technical maintenance within İstanbul TMA; all traffic must coordinate with the relevant ATC unit 24 hours in advance of their planned flight at the latest. IFR traffic conducting test flight shall abide by aerodrome slot.

Hız Tahdit Prosedürleri

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 200 KT., 12 NM. ile 6 NM. arasında 180 KT., sonrasında 4 NM. min. 160 KT. sürat ile geçilecek şekilde hız ayarlaması yapılır.

Hız tahditlerine uyamayacak pilotlar; bu durumu, ilk temasta uygulayabilecekleri hız ile beraber ATC ye bildirmelidir.

Speed Restriction procedures

1) All relevant traffic are responsible for abiding by the Speed Restriction Procedures, in order to make 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 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, BTN base leg turn and 12 NM away from Touchdown Zone 200 KT, BTN 12 NM and 6 NM 180 KT and subsequently the final 4 NM shall be crossed by 160kt at minimum

Traffic 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.

Yer Hareketleri

- 1) ATC tarafından verilen talimatlar hassasiyetle yerine getirilmelidir. RTF aktarımları net, anlaşılır, kısa ve öz olmalıdır.
- 2) Harekât sahasında pilotlar Yeşilköy TWR tarafından verilen talimatlara uyacak aksi bildirilmedikçe standart usullere göre davranacaklardır.
- 3) ATC tarafından aksi bildirilmedikçe aşağıdaki Standart Taksi Yolları kullanılacaktır.

05 pisti kalkış için kullanılırken

- DEP 1A:** Kalkış trafikleri, D, F ve E1 taksi yollarını kullanarak 05 pist bekleme noktasında bekleyeceklerdir.
- DEP 1B:** Kalkış trafikleri, G, C, F ve E1 taksi yollarını kullanarak 05 pist bekleme noktasında bekleyeceklerdir.
- DEP 1C:** Kalkış trafikleri, D3, C, F ve E1 taksi yollarını kullanarak 05 pist bekleme noktasında bekleyeceklerdir.
- DEP 1D:** Kalkış trafikleri, K, C, F ve E1 taksi yollarını kullanarak 05 pist bekleme noktasında bekleyeceklerdir.
- DEP 1E:** Kalkış trafikleri, K, C, D4, D, F ve E1 taksi yollarını kullanarak 05 pist bekleme noktasında bekleyeceklerdir.
- DEP 1F:** Kalkış trafikleri, W, Z ve H1 taksi yollarını kullanarak 05 pist CATIII bekleme noktasında bekleyeceklerdir.

23 pisti kalkış için kullanılırken

- DEP 2A:** Kalkış trafikleri, G, F ve E8 taksi yollarını kullanarak 23 pist bekleme noktasında bekleyeceklerdir.
- DEP 2B:** Kalkış trafikleri K, C, G, F ve E8 taksi yollarını kullanarak 23 pist bekleme noktasında bekleyeceklerdir.
- DEP 2C:** Kalkış trafikleri, K, C, D4, D, G, F ve E8 taksi yollarını kullanarak 23 pist bekleme noktasında bekleyeceklerdir.
- DEP 2D:** Kalkış trafikleri, W, Z ve H6 taksi yollarını kullanarak 23 pist bekleme noktasında bekleyeceklerdir.

05 pisti iniş için kullanılırken

- ARR 1A:** E5, E6, E7 veya E8 taksi yolları ile pisti terk eden trafikler, F ve D taksi yollarını kullanarak G'den önce durup ATC talimatlarını bekleyeceklerdir.
- ARR 1B:** E5, E6, E7 veya E8 taksi yolları ile pisti terk eden trafikler, F, C ve K taksi yollarını kullanarak V Apronuna gireceklerdir.

23 pisti iniş için kullanılırken

- ARR 2A:** E1, E2, E3 veya E4 taksi yollarından pisti terk eden trafikler F ve D taksi yolları ile G'den önce duracaklar.
- ARR 2B:** E1, E2, E3 veya E4 taksi yollarından pisti terk eden trafikler F, C ve K taksi yollarını kullanarak V Apronuna gireceklerdir.
- 4) Kalkış için taksiye hazır olan hava araçları, taksi müsaadesi aldığı anda, beklemeden taksiye başlayacaktır.

Ground Movements

- 1) The instructions given by ATC should be implemented in a timely and proper manner. RTF communication should be short, precise, clear and comprehensible.
- 2) Within the movement area, pilots shall abide by the instructions of Yeşilköy TWR, and unless otherwise specified, shall act according to the standard procedures.
- 3) Unless otherwise specified by ATC, the following standard taxi-routes shall be used;

In case of RWY 05 is used for Take off

- DEP 1A:** Departure traffic shall use D, F and E1 TWYs and hold on RWY 05 holding point.
- DEP 1B:** Departure traffic shall use G, C, F and E1 TWYs and hold on RWY 05 holding point.
- DEP 1C:** Departure traffic shall use D3, C, F and E1 TWYs and hold on RWY 05 holding point.
- DEP 1D:** Departure traffic shall use K, C, F and E1 TWYs and hold on RWY 05 holding point.
- DEP 1E:** Departure traffic shall use K, C, D4, D, F and E1 TWYs and hold on RWY 05 holding point.
- DEP 1F:** Departure traffic shall use W, Z and H1 TWYs and hold on RWY 05 CATIII holding point.

In case of RWY 23 is used for Take off

- DEP 2A:** Departure traffic shall use G, F and E8 TWYs and hold on RWY 23 holding point.
- DEP 2B:** Departure traffic shall use K, C, G, F and E8 TWYs and hold on RWY 23 holding point.
- DEP 2C:** Departure traffic shall use K, C, D4, D, G, F and E8 TWYs and hold on RWY 23 holding point.
- DEP 2D:** Departure traffic shall use W, Z and H6 TWYs and hold on RWY 23 holding point.

In case of RWY 05 is used for landing

- ARR 1A:** Traffic vacating the RWY from E5, E6, E7 or E8 shall use F, D TWYs and hold before TWY G for ATC instructions.
- ARR 1B:** Traffic vacating the RWY from E5, E6, E7 or E8 shall enter to V Apron by using F, C and K TWYs.

In case of RWY 23 is used for landing

- ARR 2A:** Traffic vacating the RWY from E1, E2, E3 or E4 shall use F, D TWYs and hold before TWY G.
- ARR 2B:** Traffic vacating the RWY from E1, E2, E3 or E4 shall enter to V Apron by using F, C and K TWYs.

- 4) Aircraft ready for taxiing to depart must start taxiing as soon as receive taxi-clearance.

5) Hava araçları parklaması, körüklü park yerlerinde otomatik guidance; diğer park pozisyonlarında ise manuel olarak marshallar aracılığı ile verilmektedir.

6) Limanımız uçak park pozisyonlarının konumları nedeni ile; uçaklar uçak push-back aracı ile geri itilerek park sahasından çıkacaklardır.

7) Ters motor gücü kullanılarak (reverse thrust) power back yapmak yasaktır.

8) Meydan Kontrol tarafından aksi bildirilmedikçe taksi hız standardı paralel taksi yollarında (TWY C, F, Z, K1) azami 30 knot, Apron taksi yollarında (TWY D, D1, G, W) ve V apronunda azami 10 knot'dr.

9) Düşük görüş şartlarında Follow-me hizmeti verilmekte olup; yönlendirme ATC tarafından yapılmaktadır.

10) C ve C1 taksiyolları arasında yeterli mesafe olmadığından iki taksiyolu aynı anda kullanılmamaktadır.

11) Cross Bleed Start-up uygulaması talebinde bulunan trafiklerin, bu talepleri apron trafik emniyetini olumsuz etkileyeceği ve gürültü kirliliğine yol açacağından kabul edilmeyecektir. Yalnızca APU arızası olan uçaklar, gerekli önlemlerin alınması koşuluyla Cross Bleed Start-up uygulaması yapılabilir.

12) K ve K1 taksi yolları maksimum kanat genişliği 36 M olan uçaklar içindir. Maksimum kanat genişliği 36 M olan uçaklar (B738, A320, A319, MD83,vb) motor çalıştırarak taksi yapılabilir.

13) Kanat genişliği 36 M' den fazla olan uçaklar (B757, A300, A310, B767,...vb) K ve K1 taksi yollarını motor çalıştırmadan, uçak itme ve çekme aracıyla çekilmek suretiyle kullanabilirler. E ve F kategorisi uçaklar ise kullanamazlar.

14) Y Apronundan kalkışa giden trafiklerin uygulayacağı usuller:

a) 05 pisti iniş/kalkış için kullanıldığında;

1) ATC tarafından aksi bildirilmedikçe kalkış trafiklerinin 05 Glide Path yayınının kesilmemesi maksadıyla, H taksi yolu üzerindeki CAT III bekleme noktasında durmaları gerekmektedir.

5) Aircraft parking operations are handled by automatic guidance system when passenger suspension bridges are used whereas the same operations are guided by marshaller at other parking positions.

6) Due to the situations of aircraft parking positions, aircraft must use push-back to leave the parking areas.

7) It is strictly forbidden to make power back through using engines' reverse thrust.

8) Unless otherwise specified by TWR, taxiing speed is max 30 knots on parallel TWYs (TWY C, F, Z, K1) and max 10 knots on Apron TWYs (TWY D, D1, G, W) and on Apron V.

9) Under Low Visibility Conditions, Follow Me service is furnished through guidance as provided by ATC.

10) Due to insufficient distance BTN C and C1 TWYs, subject TWYs can not be used at the same time.

11) The requests of any traffic to make Cross Bleed Start-up shall not be accepted inasmuch as such an operation can affect Apron traffic safety adversely and cause extra noise pollution. Only those aircraft having APU failure are allowed to make Cross Bleed Start-up provided that required measures were taken in advance

12) K and K1 TWYs are classified for aircraft with a maximum wingspan of 36 M. aircraft with a maximum wingspan of 36 M (B738, A320, A319, MD8, etc...) can start-up their engines and do taxiing on these TWYs.

13) Aircraft with a wingspan of more than 36 M (B757, A300, A310, B767,...etc) shall pass K and K1 TWYs by push-back without starting-up their engines. But CAT E and F aircraft shall not pass.

14) Procedures to be applied by Departure Traffic standing at Y Apron:

a) When RWY 05 used for landing/take-off:

1) Unless otherwise instructed by ATC, departure traffic will hold on CAT III holding point on TWY H in order not to cause distortions or interruptions on RWY 05 GP broadcast.

b) 23 pisti iniş için kullanıldığında;

1) ATC tarafından aksi bildirilmedikçe kalkış trafiklerinin 23 Glide Path yayınının kesilmemesi maksadıyla, 23 pisti bekleme noktasında durmaları gerekmektedir

CTOT

1) Pilotlar, motor çalıştırma müsaadesi isterken taksi zamanlarını da hesaba katarak CTOT zamanına (Calculated take off time) uygun kalkış yapacak şekilde hazır olmalıdırlar. Kalkacak uçaklar CTOT zamanlarını yakalamak maksadı ile taksi sürelerini 05-23 pisti için 20 dak.) göz önünde bulundurmalıdırlar.

2) Kendilerine 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 Uygulamaları

1) De-icing işlemi park yerinde yapılabilir ancak; Anti-icing işlemi belirlenen sahalarda yapılmaya başlanmışsa park yerinde De-icing işlemine izin verilmeyecektir.

2) Anti-icing işleminin yapılacağı bölgeler için **AD.2 LTBA AAC-1** sayfalarına bakınız.

HOTSPOT ALANLARI

Hot Spot 1: G ve F taksi yolları birbirine yaklaşan taksi yolu özelliğindedir bu bölgede aynı anda uçak trafiği için kullanım durumunda kanat teması riski var.

Hot Spot 2: Bakım hangarı önünde uçak parklamaları ve araç trafiği hizmet gereği sınırlandırılmış çizgilerle belirlenip kontrol altında tutulamadığından; J, J1, J2, J3 taksi yollarından bakım hangar alanına giriş yapacak uçaklar ile bakım apronunda park halindeki uçak ve araçlarla karşılaşılması/kaza yapma riski vardır.

Hot Spot 3: C ve C1 taksiyollarının pist başına doğru olan bölümü birbirine yaklaşan taksiyolu özelliğinde olup, aynı anda kullanımında kanat teması riski var.

Hot Spot 4: Genel Havacılık hangarlarının batı bölgesine geçişte hangarlar nedeniyle görüş alanı kısıtlıdır. Ayrıca bu bölgede farklı havaaracı kullanımları nedeniyle merkez hattı çizgisi yoktur. Söz konusu alanı kullanacak hava araçlarının gerek hangarlar gerekse park eden uçaklarla kanat teması riski vardır.

b) When RWY 23 used for landing;

1) Unless otherwise instructed by ATC, departure traffic will hold on RWY 23 holding point in order not to cause distortions or interruptions on RWY 23 GP broadcast.

CTOT

1) Pilots, while requesting for engine start-up clearance, should be ready for departure at the Calculated Take-off Time (CTOT) – taking into consideration the estimated TWY crossover durations which approximately 20 minutes for RWY 05-23.

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) As a precautionary measure for RWY usage capacity augmentation, TWR can change the departure sequence at any time so as to ensure all aircraft ready for take-off do not miss their CTOT.

De-icing & Anti-icing Applications

1) De-icing can be handled at the park area; however, in case anti-icing has been started at the designated areas, de-icing in the parking area shall not be permitted.

2) For Anti-icing areas see **AD.2 LTBA AAC-1**.

HOTSPOT AREAS

Hot Spot 1: G and F TWYs are converging; there is a risk of wing contact in case of having traffic at the same time in this area.

Hot Spot 2: Since parking and ground movement of aircraft in front of maintenance hangar can not be controlled by the bounded lines; aircraft entering maintenance hangar via TWYs J, J1, J2, J3 have risk to cross/crash with aircraft in parking positions or land vehicles on maintenance apron.

Hot Spot 3: The portion through the RWY THR of TWYs C and C1 are converging; there is a risk of wing contact in case of having traffic at the same time in this area.

Hot Spot 4: Because of the hangars, the sight is limited for crossing through the west side of the General Aviation Hangars. Besides, due to different aircraft usage purposes there are no centerline markings. Therefore, aircraft to use this area have the risk of wing contact with both hangars and other traffic.

LTBA AD 2.21 GÜRÜLTÜ ÖNLEME USULLERİ

1) Gürültü Kategorisi ICAO ANNEX 16 Bölüm 3 ve Bölüm 4 ile uyumlu uçakların kalkışlarda NADP-2, Gürültü Kategorisi ICAO ANNEX 16 Bölüm 2 ile uyumlu uçaklar ise sadece NADP-1'i uygulayacaklardır.

2) Pilotlar 3000 FT'i katedinceye kadar ICAO Doc 8186 Vol-1'de açıklanan "Noise Abatement Departure Procedures 1 veya 2" (NADP-1 veya NADP-2) usulünü uygulayacaklardır.

3) Motor test çalışmaları 07:00–21:00 arasında yapılmalıdır.

4) Park yerlerinde park edişi müteakip 5 dakika içerisinde APU kapatılmalı, motor çalıştırmadan 15 dakika önce APU çalıştırılmalıdır.

LTBA AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1) For departures any aircraft having compliance with the Noise Category ICAO ANNEX 16 Chapter 3 and 4 shall apply NADP-2 whereas all other aircraft whose Noise Category are in compliance with ICAO ANNEX 16 Chapter 2 shall only apply NADP-1

2) Pilots shall apply "Noise Abatement Departure Procedures 1 or 2" (NADP-1 or NADP-2) which has been explained in ICAO Doc 8186 Vol-1 until passing 3000 FT.

3) Engine test operations must be conducted BTN 07:00 – 21:00.

4) In parking area, APU must be switched-off within 5 min. after parking. APU is allowed to be switched on 15 min. before the estimated start-up.

LTBA AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. ICAO STANDARD SID/STAR PHRASEOLOGIES

ICAO Standart SID/STAR freyzojileri için ENR 1.5 bölümüne bakınız. / Refer to ENR 1.5 section for the ICAO Standart SID/STAR phraseologies.

2. THE MANDATORY IMPLEMENTATION OF RNAV (GNSS) SIDs /STARs.

2.1 RNAV (GNSS) SID/STAR procedures for Istanbul Atatürk Aerodrome are mandatory for P- RNAV approved aircraft equipped with PBN/D1-D2-O1-O2.

Therefore, the P-RNAV approved aircraft arriving/departing to/from LTBA are required to flight plan or submit a change message (CHG) concerning the route section of their RPLs as described below;

2.1.1 GNSS based RNAV STARs for LTBA starts from the waypoint/fixes designated as GINLI, AKCAK, VEVUD, SISPI, KONEN, DRAMO and ATVEP.

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 LTBA via KFK VOR, Example:

..... UB545 KFK M855 SISPI

2.1.2 GNSS based RNAV SIDs for LTBA ends at the waypoint/fixes, designated as MAKOL, NUGBA, ASMAP, ROXUK, IVGUS, BARPE, VADEN, TUDBU and IBLAL

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 LTBA via

ROXUK Example: NUGBA T624

İSTANBUL TMA İÇERİSİNDE VFR UÇUŞ USULLERİ:

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 en kısa sürede VFR Rotaya geri dönecektir.

1) İstanbul TMA içerisinde bir meydana iniş yapacak radyosuz VFR trafikler, ilgili CTR'a 1500 FT MSL'nin altında ve alet alçalma, pas geçme ile standart kalkış rotalarını etkilemeyecek şekilde aşağıda belirtilen rotaları takip ederek gireceklerdir.

2) Radyosuz VFR trafikler, İstanbul TMA içerisinde 1500 feet MSL'nin üzerinde uçmayacaklardır.

3) İstanbul TMA içerisinde faaliyet gösteren VFR Trafikler, 412838N-0281739E ve 404219N-0281343E noktaları ile belirlenen hattın batısında 2000 FT MSL, doğusunda 1500 FT MSL'nin üzerine çıkmadıkça Yeşilköy Yaklaşma ile radyo teması kurmayacaklardır

4) Emergency durumlar ve kötü hava şartları hariç; tüm VFR trafikler, İstanbul TMA içerisinde VFR rotalar üzerinde 412838N-0281739E ve 404219N-0281343E noktaları ile belirlenen hattın batısında 2000 FT MSL, doğusunda 1500 FT MSL'nin üzerine çıkmayacaklardır. TMA dışında kalan VFR rotalar üzerinde ise yüksek irtifa/ seviye talepleri için ilgili hava trafik kontrol birimi ile temas etmeli ve bu temasta sadece çağrı adı ve istedikleri irtifa/ seviyeyi belirtmeli, VFR şartları korumalıdır.

5) İniş ve kalkış yapacak VFR trafikler (helikopter dahil), ATA1 veya ATA2 VFR yolları kullanacaklardır. Yeşilköy CTR (7 NM-1500 FT) dışında uçuş yapan VFR trafikler Yeşilköy kule ile temas etmeyeceklerdir.

6) Askeri, Arama Kurtarma, VIP, Ambulans hariç; VFR trafiklerin meydana üzerinden kat edişlerine müsaade edilmeyecektir.

PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS WITHIN İSTANBUL TMA:

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.

1) VFR traffic not equipped with radio destined to any aerodrome within the İstanbul TMA, shall enter the CTRs below 1500 FT MSL through the routes given here below, provided that they will not affect the instrument approach, missed approach and SID routes.

2) VFR traffic not equipped with radio shall not fly above 1500 FT MSL within the İstanbul TMA.

3) VFR traffic operating within the İstanbul TMA shall not establish radio contact with "Yesilkoy APP" unless they climb above 1500 FT MSL in the east of line identified by 412838N-0281739E and 404219N-0281343E as well as they climb above 2000 FT MSL in the west of line identified by 412838N-0281739E and 404219N-0281343E.

4) All VFR traffic except emergency situation and bad weather conditions, shall not fly above 1500 FT MSL in the east of line identified by 412838N-0281739E and 404219N-0281343E, above 2000 FT MSL in the west of line identified by 412838N-0281739E and 404219N-0281343E on VFR route within İstanbul TMA. For higher altitude/level requests on VFR routes outside of TMA, all VFR traffic shall contact relevant ATC unit and state only their call sign and altitude/level requested.

5) VFR traffic (including helicopters) planning to land or take-off shall use ATA1 or ATA2 VFR routes. VFR traffic outside Yeşilköy CTR (7 NM-1500 FT) shall not establish radio contact with Yeşilköy Control TWR.

6) Except STATE, HOSP, VIP, SAR as indicated by STS/ codes in FPL, all VFR traffic, are banned to fly over the airport.

7) Meydandan kalkış yapacak VFR trafikler, ilk temaslarını Atatürk Havalimanı TWR frekansı (118.1 MHZ) ile yapacaklardır.

8) Yeşilköy CTR dışından iniş veya kalkış yapan trafikler iniş kalkış saat bilgilerini uçucu personel veya şirketi aracılığıyla AIM ünitesine vereceklerdir.

9) İstanbul Atatürk Havalimanına iniş yapacak VFR trafikler, TMA'ya girişi takiben aşağıda belirtilen noktalardan en yakın olanına uçarak rotaya gireceklerdir:

7) All VFR traffic to depart shall make their first contact through Ataturk Airport TWR frequency 118.1 MHZ.

8) Traffic making landing/take-off outside the Yesilkoy CTR shall inform their landing/take-off times to the AIM unit directly or by way of their authorized personnel.

9) VFR traffic which will land at Istanbul Ataturk airport shall join the route by flying to the nearest point given below after entering the TMA:

a) WEST

Tekirdağ (405630N - 0273030E) – Eregli (405630N - 0275800E) – Silivri (410330N - 0281530E) – Büyükçekmece (405700N - 0283430E) – Beylikdüzü (410153N - 0283431E)

b) WEST 1

Aksaz (402621N - 0270917E) - Adamar (404123N - 0274348E) - Marmara (404302N - 0284045E) – Büyükçekmece (405700N - 0283430E) – Beylikdüzü (410153N - 0283431E)

c) SOUTH 1

Biga (40 21 00 N -027 22 00 E) - Adamar (404123N - 0274348E) – Eregli (405630N - 0275800E) – Silivri (410330N - 0281530E) – Büyükçekmece (405700N - 0283430E) – Beylikdüzü (410153N - 0283431E)

d) SOUTH 2

Bursa (402230N - 0285900E) – Bozburun (403330N - 0284500E) – Büyükçekmece (405700N - 0283430E) – Beylikdüzü (410153N - 0283431E)

e) EAST

Hotel (404400N - 0291700E) – Adalar (405100N - 0290500E) – Marmara (404302N - 0284045E) – Büyükçekmece (405700N - 0283430E) – Beylikdüzü (410153N - 0283431E)

f) NORTH 1

Saklı (410757N - 0291805E) – Büyükdere (411030N - 0285800E)

g) NORTH 2:

Hezarfen (410400N - 0283430E) – Beylikdüzü (410153N - 0283431E) – Büyükçekmece (405700N - 0283430E)

h) SAMANDIRA

Samandıra (405933N-0291258E) - Darulaceze (405850N-0290855E) - Asker (405300N- 0285700E) - Harp Okulu (405730N - 0285200E) - Avcılar (405958N-0284347E)

Not: Bu rota SAMANDIRA VFR trafikleri tarafından kullanılacaktır. Atatürk Havalimanı meydan üzerinden kat ediş Yeşilköy Kule iznine tabi olup, Asker noktasından önce Yeşilköy Kule ile temas sağlanması zorunludur

Note: This route is only available for SAMANDIRA VFR traffic. Atatürk Airport crossings are subject to the Yeşilköy TWR permission and it is mandatory to contact with Yeşilköy TWR prior to Asker point.

i) ATA1

Büyükdere (411030N - 0285800E) - Yenibosna (410059N - 0285035E)

j) ATA2:

Beylikdüzü (410153N - 0283431E) - Küçükçekmece (405928N - 0284602E)

k) FOXTROT

Saklı (410757N - 0291805E) - Sarayburnu (405930N 0290000E)

10) İstanbul Atatürk Havalimanından kalkışlarda ve TMA'yı transit kat edişlerde, gidiş istikametine göre yukarıda belirtilen rotaların aksi yönleri takip edilecektir.

10) VFR traffic departing from Istanbul Atatürk airport and passing through the TMA shall follow the opposite directions of the routes given above.

11) Doğu'dan Batıya - Batı'dan Doğu'ya uçuşlarda aşağıdaki rotalardan uygun olanı takip edilecektir:

- a- Beylikdüzü-Avcılar-Yenibosna-Büyükdere-Saklı,
- b- Marmara - Adalar,
- c- Bozburun - Adalar,
- d- Bozburun -Hotel

VFR trafikler Yeşilköy CTR'a girmeden önce Yeşilköy Kule ile temas edeceklerdir. Temas sağlanamaması halinde Atatürk Havalimanını kat etmeyecek, temas edilinceye kadar Beylikdüzü veya Yenibosna'da beklemeye gireceklerdir.

12) Yaklaşma ve tırmanma hatlarını kesen; "Büyükdere – Sarayburnu – Adalar – Marmara" ve "Büyüçekmece – Bozburun" yollarını kat edişler 1500 feet (MSL) altında yapılacaktır. Acil durum veya olumsuz hava şartlarına bağlı olarak 1500 feet (MSL) üzerinde kat ediş zorunlu ise; VFR trafikler Yeşilköy APP'dan müsaade alacak, mümkün değilse en kısa sürede bilgilendirme yapacaktır.

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

İSTANBUL/ATATÜRK HAVALİMANI DÜŞÜK GÖRÜŞ USULLERİ:

Not: VFR rotalar için AD 2 LTFM VFR CHART'a bakınız

1) CAT II/III OPERASYONLARI:

A. CAT II ve CAT III Operasyonları için onaylanmış 05 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 05 CAT II VE CAT III BEKLEME NOKTALARI:

DHMİ - ANKARA

11) When flying easterly and westerly, the most suitable one of these routes shall be followed:

VFR traffic shall contact with Yeşilköy TWR before entering Yeşilköy CTR. If unable shall not cross Atatürk Airport and hold at points Beylikdüzü or Yenibosna until establish contact.

12) The routes "Büyükdere – Sarayburnu – Adalar – Marmara" and "Büyüçekmece – Bozburun" which are passing through the approach and climb paths shall be flown below 1500 FT MSL. In case crossing above 1500 Feet is mandatory due to an emergency or adverse weather condition; VFR traffic shall request permission from Yeşilköy APP, if unable advise as soon as possible.

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

İSTANBUL/ATATÜRK AIRPORT LOW VISIBILITY PROCEDURES:

Note: For VFR routes see AD 2 LTFM VFR CHART

1) CAT II/III OPERATIONS:

A. RWY 05, approved for CAT II / CAT III operations and subject to serviceability of the required facilities, is suitable for CAT 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 CAT 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 CAT II / CAT III holding points listed below.

RUNWAY 05 CAT II AND CAT III HOLDING POINTS:

AIRAC AMDT 07/20

E1HP1 : 405758.99N-0284833.64E
E1HP2 : 405805.20N-0284840.54E
E2HP : 405801.58N-0284839.11E
E3HP : 405806.99N-0284851.50E
E8HP : 405842.48N-0285007.81E
H1HP1 : 405753.83N-0284840.12E
H1HP2 : 405759.38N-0284857.71E
H3HP : 405807.29N-0284911.85E
H6HP1 : 405835.31N-0285009.47E
H6HP2 : 405829.58N-0285002.81E

E1HP1: 405758.99N-0284833.64E
E1HP2: 405805.20N-0284840.54E
E2HP: 405801.58N-0284839.11E
E3HP: 405806.99N-0284851.50E
E8HP: 405842.48N-0285007.81E
H1HP1: 405753.83N-0284840.12E
H1HP2: 405759.38N-0284857.71E
H3HP: 405807.29N-0284911.85E
H6HP1: 405835.31N-0285009.47E
H6HP2: 405829.58N-0285002.81E

HP: RWY holding point

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) RWY 05 ile TWYs E1, E2, E3, E4, E5, E6, E7, E8, F ışıklandırma sistemleri CAT III standartlarında tesis edilmiş ancak apron üzerinde guideline ışıkları tesis edilmemiştir. Görüş şartlarının 300 M altına düştüğü durumlarda, apron bölgesinde follow-me hizmeti verilerek durma noktasına kadar kılavuzluk hizmeti yerine getirilecektir.

G) Düşük görüş usulleri yürürlükte iken, gelen hava araçları arasındaki mesafenin artırılması 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;

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) Lighting systems on RWY05 and TWYs E1, E2, E3, E4, E5, E6, E7, E8, F are all installed in CAT III standards. No guideline lighting available within Apron area. Under Low Visibility Conditions where visibility distance below 300 Meters. Follow-me service will be provided and any aircraft using this service will be guided until the stopover line within the apron area.

G) 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 İNiŞ ORANI / EXPECTED LANDING RATE
1000 ve 550 arası / between 1000 and 550	5
550 ve 300 arası / between 550 and 300	5
300 den az / less than 300	5

2) YÜZEY HAREKETLERİ KILAVUZLUK VE KONTROL SİSTEMİ:

Havalimanı MODE-S kabiliyetli geliştirilmiş yüzey hareketleri kılavuzluk ve kontrol sistemi ile donatılmıştır. Pilotlar kalkışta, ATC kleransı alındıktan hemen sonra 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.

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, at take-off, just after receiving the ATC clearance. and after landing, continuously until aircraft is fully parked on stand.

LTBA AD 2.23 EK BİLGİLER

LTBA AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1) 05/23 pisti yaklaşma-tırmanma yüzeyinde Annex-14 mania kriterlerini ihlal eden ilan edilmiş maniaları aşacak şekilde uçağın performansını da dikkate alarak, yük-yakıt durumunu ayarlayıp, ilgili JAR OPS iniş-kalkış kriterlerini uygulama sorumluluğu kullanıcılar (pilotlar) ile bunların uçuş operasyon personeline aittir.

2) Kuş Göçü Bilgileri:

Kuşların Görüldüğü Alanlar:

23 pist başı ile 05/23 pisti yaklaşma yüzeyinde sıklıkla, 05 pist başında nadir olarak.

Kuşların Görüldüğü Yükseklik Bandı: Pist başlarına 0-10 M

Yaklaşma Yüzeylerinde 0-1000 M.

Kuşların Görüldüğü Zaman Bilgisi:

Mart, Nisan ve Eylül, Ekim aylarında Göç faaliyeti. Mart, Nisan, Mayıs ve Eylül, Ekim aylarında yoğun olmak üzere yılın her zamanında yerel kuş faaliyeti.

3) - RWY 05/23 şerit sahası içerisinde;
405838.73N-0285012.97E; 405836.24N-0284956.13E
405801.48N-0284842.15E; 405758.03N-0284832.18E
405804.23N-0284858.68E; 405818.36N-0284931.01E
405825.90N-0284946.47E; 405832.00N-0285000.00E
koordinatlarında arazi zemin kodundan 0.70 metre yüksekliğinde 8 (sekiz) adet kalıcı patlar kuş kovma cihazı mevcuttur.
- 405756.64N-0284832.95E koordinatında olan 4. cihaz iç geçiş yüzeyi kapsamında kaldığından mania teşkil etmektedir.

1) Taking into consideration of the specified obstructions on the approach/climb surface of RWY 05/23 that exceed the obstruction criteria of Annex-14, users (pilots) and their operational staff will be the responsible party for adjusting and applying the relevant climb and the descend figures of JAR OPS, through considering the load/fuel and performance of the aircraft in order to be able to cross over the aforementioned obstructions.

2) Bird Migration Information:

Areas Bearing Risk of Collision to Birds:

Intensely on RWY 23 THR, RWY 05/23 APP Path, scattered on RWY 05 THR.

Height: 0-10 M to RWY THRs

0-1000 M to APP Paths

Periods of Emigration:

Migration in March, April and September, October; Local bird flocks during the whole year but intensely in March, April, May and September, October

3) - In RWY 05/23 strip area, there are 8 (eight) permanent bird-throwing devices which are 0.70 meters in height and located at the following coordinates;
405838.73N-0285012.97E; 405836.24N-0284956.13E
405801.48N-0284842.15E; 405758.03N-0284832.18E
405804.23N-0284858.68E; 405818.36N-0284931.01E
405825.90N-0284946.47E; 405832.00N-0285000.00E
- The fourth device which is at the 405756.64N-0284832.95E coordinate is an obstacle since it is located in the inner transition surface.

LTBA AD 2.24 CHARTS RELATED TO İSTANBUL/ATATÜRK AIRPORT

Aerodrome Chart	AD 2 LTBA ADC
Aircraft Parking/Docking Chart	AD 2 LTBA PRKG-1
Parking Positions Coordinates	AD 2 LTBA PRKG-1A
Aircraft Parking/Docking Chart	AD 2 LTBA PRKG-2
Aerodrome Anti-icing Areas Chart	AD 2 LTBA AAC-1
Aerodrome Obstacle Chart	AD 2 LTBA AOC-1
Precision APP Terrain Chart for RWY 05	AD 2 LTBA PATC-1

Precision APP Terrain Chart for RWY 23	AD 2 LTBA PATC-2
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 05	AD 2 LTBA SID-1
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 23	AD 2 LTBA SID-2
Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 05	AD 2 LTBA SID-3
Standard Instrument Departure Route RNAV GNSS (SID) RWY 05	AD 2 LTBA SID-3A
Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 05	AD 2 LTBA SID-4
Standard Instrument Departure Route RNAV GNSS (SID) RWY 05	AD 2 LTBA SID-4A
Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 23	AD 2 LTBA SID-5
Standard Instrument Departure Route RNAV GNSS (SID) RWY 23	AD 2 LTBA SID-5A
Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 23	AD 2 LTBA SID-6
Standard Instrument Departure Route RNAV GNSS (SID) RWY 23	AD 2 LTBA SID-6A
Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 23	AD 2 LTBA SID-7
Standard Instrument Departure Route RNAV GNSS (SID) RWY 23	AD 2 LTBA SID-7A
Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 23	AD 2 LTBA SID-8
Standard Instrument Departure Route RNAV GNSS (SID) RWY 23	AD 2 LTBA SID-8A
Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 05	AD 2 LTBA SID-9
Standard Instrument Departure Route RNAV GNSS (SID) RWY 05	AD 2 LTBA SID-9A
Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 05	AD 2 LTBA SID-10
Standard Instrument Departure Route RNAV GNSS (SID) RWY 05	AD 2 LTBA SID-10A
Standard Instrument Arrival Chart RNAV GNSS (STAR) RWY 05	AD 2 LTBA STAR-1
Standard Instrument Arrival Route RNAV GNSS (STAR) RWY 05	AD 2 LTBA STAR-1A
Standard Instrument Arrival Chart RNAV GNSS (STAR) RWY 05	AD 2 LTBA STAR-2
Standard Instrument Arrival Route RNAV GNSS (STAR) RWY 05	AD 2 LTBA STAR-2A
Standard Instrument Arrival Chart RNAV GNSS (STAR) RWY 23	AD 2 LTBA STAR-3
Standard Instrument Arrival Route RNAV GNSS (STAR) RWY 23	AD 2 LTBA STAR-3A
Standard Instrument Arrival Chart RNAV GNSS (STAR) RWY 23	AD 2 LTBA STAR-4
Standard Instrument Arrival Route RNAV GNSS (STAR) RWY 23	AD 2 LTBA STAR-4A
Standard Instrument Arrival Chart RNAV GNSS (STAR) RWY 23	AD 2 LTBA STAR-5
Standard Instrument Arrival Route RNAV GNSS (STAR) RWY 23	AD 2 LTBA STAR-5A

	Standard Instrument Arrival Chart RNAV GNSS (STAR) RWY 05	AD 2 LTBA STAR-6
	Standard Instrument Arrival Route RNAV GNSS (STAR) RWY 05	AD 2 LTBA STAR-6A
	Instrument APP Chart VOR RWY 05	AD 2 LTBA IAC-1
I	Instrument APP Chart ILS Z RWY 05 CAT I	AD 2 LTBA IAC-2
	Instrument APP Chart VORTAC RWY 05	AD 2 LTBA IAC-3
I	Instrument APP Chart ILS Z RWY 05 CAT II	AD 2 LTBA IAC-4
	Instrument APP Chart VORTAC RWY 23	AD 2 LTBA IAC-5
	Instrument APP Chart VOR RWY 23	AD 2 LTBA IAC-6
	Instrument APP Chart ILS Y RWY 23 CAT I	AD 2 LTBA IAC-7
	Instrument APP Chart ILS Z RWY 23 CAT I	AD 2 LTBA IAC-8
I	Instrument APP Chart ILS Y RWY 05 CAT I	AD 2 LTBA IAC-9
I	Instrument APP Chart ILS Y RWY 05 CAT II	AD 2 LTBA IAC-10
	Minimum Radar Vectoring Altitude Chart	AD 2 LTBA MRVC-1
	Minimum Radar Vectoring Altitude	AD 2 LTBA MRVC-1A
	Bird Concentrations and Movements Chart	AD 2 LTBA BRD