

LTBJ AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**LTBJ - İZMİR / ADNAN MENDERES****LTBJ AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	ARP coordinates and site at AD	381721N-0270918E, 1311 M from RWY 34L THR and 60 M, RWY Centerline
2	Direction and distance from (city)	18 KM SW of İzmir
3	Elevation/Reference Temperature/ Mean Low Temperature	410 FT / 35°C / 3°C
4	Geoid Undulation at AD ELEV PSN	124 FT
5	MAG VAR/Annual change	5.6°E (2025) / 0.05° increasing
6	AD Operator, address, telephone, telex, AFS, email, website	DHMI Adnan Menderes Havalimanı Başmüdürlüğü 35423 İzmir/TÜRKİYE Airport Authority : +90 232 2742011 Airport Manager : +90 232 2742003 Manager Fax : +90 232 2742564 Switchboard : +90 232 2742626 (25 lines) Authority Fax : +90 232 2742002 AIMOC Tel : +90 232 2741330 AIMOC Fax : +90 232 2742008 +90 232 2741205 (only use for LTBD flights) AFS : LTBJDYX E-mail : infoadnanmenderes@dhmi.gov.tr Website : https://adnanmenderes.dhmi.gov.tr
7	Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Remarks	NIL

LTBJ 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

LTBJ 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	Avgas 100LL, JET A1, Turbo oil, hydraulic oil.
3	Fueling facilities and capacity	By hydrant and tankers unlimited.
4	De-icing facilities	Available (See AD chart for location)
5	Hangar space for visiting aircraft	NIL
6	Repair facilities for visiting aircraft	NIL
7	Remarks	NIL

LTBJ AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotels	At AD and in the city
2	Restaurants	At AD and in the city
3	Transportation	Bus, taxi, railway and car rental
4	Medical facilities	First aid treatment and ambulances at AD. Hospitals in İzmir
5	Bank and Post Office	Bank At AD, Post Office in the city
6	Tourist Office	At AD
7	Remarks	NIL

LTBJ 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.

LTBJ AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING

1	Types of clearing equipment	3 RWY sweepers, 1 snow removal, 1 RWY rubber removal
2	Clearance priorities	1. RWY 16L/34R and associated TWYs RWY 16R/34L and associated TWYs 2. ARFF emergency entrance/exit roads directly associated to TWYs and RWYs from ARFF fire station 3. APRONS and access roads to the APRON from ARFF fire station
3	Remarks	Braking action assessment by NAC Dynamics and ASFT.

LTBJ AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS / POSITIONS DATA

1	Apron surface and strength	Apron 1,2 : Surface: Concrete, Strength: PCN 120 R/C/W/T Apron 3 : Surface: Concrete, Strength: PCN 108 R/C/W/T
2	Taxiway width, surface and strength	TWY A,B,C,D : Width: 30 M Surface: Concrete Strength: PCN 108 R/C/W/T TWY E,H : Width: 23 M. Surface: Concrete, Strength: PCN 120 R/C/W/T. TWY F,K,M : Width: 24 M. Surface: Concrete, Strength: PCN 110 R/D/W/T TWY J,L : Width 23 M. Surface: Asphalt, Strength: PCN 88 F/C/W/T TWY N : Width: 23 M. Surface: Concrete, Strength: PCN 120 R/D/W/T TWY P : Width: 64 M Surface: Concrete, Strength: PCN 120 R/C/W/T TWY R : Width: 22 M Surface: Asphalt, (only for military aircraft) Strength: PCN 45 F/D/Y/U
3	Altimeter Check Point location and elevation	At Apron 1, 2, elev: 117 M (21, 22, 23, 24, 25 and 26 parks elev: 118 M) At Apron 3, elev: Stands 43-45B 117 M, 46,47,48,48A,48B,49 116 M, 50A-54A 115 M, 54B-58 114 M, 59-64 113 M, 65-68 112 M
4	VOR checkpoints	See AD Chart.
5	INS checkpoints	See AD Parking Chart.
6	Remarks	NIL

LTBJ 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	Taxiing Guidance signs LGTD and available at all intersections with TWY and RWY and at all holding positions. Guide lines at Apron. Stand number markings are provided on each stand. Automatic Guidance System available at stands 26 to 42. Marshalling service is provided for stands 8 to 25 and 43 to 68. Push-back service is provided for 8 to 60.
2	RWY and TWY markings and LGT	ALL RWYs: Designation, Edge, THR, Centerline, TDZ, Aiming Point, Holding Position (Only RWY 16R/34L), Markings available. For LGT see item 2.14 ALL TWYs: Edge, Centerline, Holding Position, Intermediate Holding Position (TWYs B,C,D,E). RWY identification marking (TWY P), Markings available. For LGT see item 2.15
3	Stop bars Runway guard lights	Stop bars: Available at TWYs A, J and P (LGTD) Runway Guard Lights: Not Available
4	Other Runway Protection Measures	-
5	Remarks	NIL

LTBJ AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Due to huge amount of obstacles; an electronic file of AD obstacles is available from the link LTBJ AD 2.10 under obstacle folder via AIP Türkiye link on <https://www.dhmi.gov.tr>

LTBJ AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Associated MET Office	İZMİR / Adnan Menderes
2	Hours of service MET Office outside hours	H24 -
3	Office responsible for TAF preparation Periods of validity	Adnan Menderes 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	Adnan Menderes Control TWR
10	Additional information (limitation of service, etc.)	GAMET, Aerodrome warnings, Wind Shear Warnings

LTBJ 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
16L	166.65°	3240x45	RWY PCN: 88 F/C/W/T Composite	381823.76N 0270909.68E - GUND:124 FT	THR 125 M / 410 FT TDZ 124.4 M / 408 FT
34R	346.66°	3240x45	RWY PCN: PCN 88 F/C/W/T Composite SWY: Asphalt Strength: -	381641.52N 0270940.46E - GUND:124 FT	THR 110.9 M / 364 FT TDZ 116.1 M / 381 FT
16R	166.65°	3240x45	RWY PCN: PCN 110 R/D/W/T Concrete SWY: Asphalt Strength: -	381822.38N 0270902.31E - GUND:124 FT	THR 125 M / 410 FT TDZ 125 M / 410 FT

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
34L	346.66°	3240x45	RWY PCN: PCN 110 R/D/W/T Concrete SWY: Asphalt Strength: -	381640.14N 0270933.08E - GUND:124 FT			THR 111 M / 364 FT TDZ 115 M / 377 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
0.43% (RWY)	-	-	3420x280	142x90	-	-	RWY 16L: First 300 M, PCN 120 R/C/W/T (Concrete)
0.43% (RWY) 0.43% (SWY)	60x60	-	3420x280	180x90	-	AVLB	RWY 34R: First 300 M, PCN 120 R/C/W/T (Concrete)
0.43% (RWY) 0.43% (SWY)	60x60	-	3480x280	180x90	-	-	CBR can vary within RESA due to meteorological conditions. RWY 16R/34L shall be used as TWY. It can be used as RWY for landing and take off in emergency situations and when RWY 16L/34R is closed due to maintenance purposes.
0.43% (RWY) 0.43% (SWY)	60x60	-	3480x280	180x90	-	-	

LTBJ AD 2.13 DECLARED DISTANCES

RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
16L	3240	3240	3240	3240	-
16L	2510	2510	2510	-	Take-off from TWY N intersection
16L	2180	2180	2180	-	Take-off from TWY M intersection
16L	1840	1840	1840	-	Take-off from TWY L intersection
34R	3240	3240	3300	3240	-
34R	2840	2840	2900	-	Take-off from TWY J intersection
34R	1980	1980	2040	-	Take-off from TWY K intersection
34R	1400	1400	1460	-	Take-off from TWY L intersection

RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
16R	3240	3240	3300	3240	-
16R	2525	2525	2585	-	Take-off from TWY F intersection
16R	1840	1840	1900	-	Take-off from TWY E intersection
16R	1460	1460	1520	-	Take-off from TWY D intersection
34L	3240	3240	3300	3240	-
34L	2310	2310	2370	-	Take-off from TWY C intersection
34L	1780	1780	1840	-	Take-off from TWY D intersection
34L	1400	1400	1460	-	Take-off from TWY E intersection
34L	2840	2840	2900	-	Take-off from TWY B intersection

LTBJ 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
16L	Restricted APP CAT II 420 M Barette System (of which 120 M is flashing) LIH	Green	PAPI (LEFT) 3.1 DEG MEHT 61 FT	900 M	3240 M, 15 M, color coded White/Red, LIH	3240 M, 60 M, color coded White/Yellow, LIH	Red	-	NIL
34R	Precision APP CAT II 900 M Barette system (of which 600 M is flashing) LIH	Green	PAPI 3 DEG MEHT 59 FT	900 M	3240 M, 15 M, color coded White/Red, LIH	3240 M, 60 M, color coded White/Yellow, LIH	Red	60 M Red	
16R	Simple APP 420 M Barette System LIH	Green	PAPI (LEFT) 3 DEG MEHT 49 FT	-	-	3240 M, 60 M, color coded White/Yellow, LIH	Red	60 M Red	
34L	Simple APP 360 M Barette System LIH	Green	PAPI (LEFT) 3 DEG MEHT 59 FT	-	-	3240 M, 60 M, color coded White/Yellow, LIH	Red	60 M Red	

LTBJ AD 2.15 OTHER LIGHTING AND SECONDARY POWER SUPPLY

1	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	ABN: Flg W,G at tower building H24
2	LDI location and LGT Anemometer location and LGT	LDI: Not available. Anemometer: See AD Chart for location, LGTD.
3	TWY edge and centerline lighting	Edge: All TWYs Centreline: TWYs A, J, H, K, M, P
4	Secondary power supply/switch-over time	Available / (0) second.
5	Remarks	RTIL available for RWY 16L/34R, WDI LGTD, Apron LGTD.

LTBJ AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA - NIL

LTBJ AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Designation and lateral limits	CTR centered on 381741N-0270931E Radius 10NM
2	Vertical limits	1500 FT AMSL/SFC
3	Airspace classification	-
4	ATS unit call sign Language(s)	Menderes TWR TU-EN
5	Transition altitude	10000 FT
6	Remarks	APP Service is provided by a) Menderes APP b) Menderes TWR when required or transferred by Menderes APP

LTBJ AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Service designation	Call sign	Channel	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
TWR	Menderes TWR	118.1 MHz 129.725 MHz 257.8 MHz *121.5 MHz *243.0 MHz	H24	*Emergency
	Menderes Ground	121.9 MHz	H24	-
	Menderes Ground (2)	121.7 MHz	H24	-

Service designation	Call sign	Channel	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
APP	Menderes APP/Radar	119.45 MHz 120.1 MHz 120.175 MHz 120.475 MHz 120.725 MHz 123.65 MHz 132.225 MHz 134.2 MHz 136.4 MHz 240.9 MHz 241.975 MHz 314.2 MHz 362.3 MHz *121.5 MHz *243.0 MHz	H24	*Emergency
ATIS	Menderes Information	129.2 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	Menderes rescue sub-center	123.1 MHz 282.8 MHz 5680 KHz 3023 KHz	HO	-

LTBJ 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
*VOR/DME	MEN	117.9 MHz CH126X	H24	381742.3N 0270931.5E	131 M	-
VOR/DME	IMR	113.7 MHz CH84X	H24	381902.8N 0270026.0E	1007 M	-
LLZ 34R ILS CAT II	IMEN	110.3 MHz	H24	381833.5N 0270906.7E	-	-
GP		335.0 MHz	H24	381649.8N 0270932.9E	-	3 DEG RDH 50 FT
DME	IMEN	CH40X	H24	381649.8N 0270932.9E	119 M	-
MM		75 MHz	H24	381610.2N 0270949.8E	-	-

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
LM	EN	315 KHz	H24	381610.2N 0270949.8E	-	-
OM		75 MHz	H24	381151.4N 0271108.2E	-	-
LO	ME	405 KHz	H24	381151.4N 0271108.2	-	-
LLZ 16L ILS CAT I	IIMR	108.5 MHz	H24	381635.1N 0270942.5E	-	-
GP		329.9 MHz	H24	381812.0N 0270908.6E	-	3.1 DEG RDH 55 FT
**DME	IIMR	CH22X	H24	381812.0N 0270908.6E	129 M	-
TACAN	MEN	CH98X	0600/1500	381753.3N 0270926.8E	131 M	-
<p>*MEN VOR/DME 117.9 MHz/CH126X unusable BTN R360-R070 beyond 25 NM below 15000 FT and BTN R071-R100 beyond 25 NM below 12000 FT</p>						
<p>**RWY 16L IIMR ILS/DME unusable; 1) Outside 25 Degrees (150 HZ SECTOR II) right side of LLZ Centerline. 2) Outside 10 Degrees (90 HZ SECTOR II) left side of LLZ Centerline and beyond 13 NM of LLZ antennas.</p>						

LTBJ AD 2.20 YEREL TRAFİK DÜZENLEMELERİ

MEYDAN KULLANMA TEDBİRLERİ

- 1- Bu meydanı kullanan ve alıcı verici muhaberesi olmayan uçaklar için ön mücade alınması gereklidir.
 - 2- 15 Nisan-30 Eylül tarihleri arasında, yoğun trafik nedeniyle eğitim amaçlı iniş-kalkış çalışmalarına meydan turu ve alet alçılması dahil izin verilmemektedir.
 - 3- 16L veya 34R Pistleri iniş/kalkış için kullanıldığında, ILS huzmesinde olan hava araçlarının pilotları, 16L veya 34R pistinden kalkacak hava araçlarıncı GP kritik ve hassas sahalarının kat edilmesine bağlı olarak, GP yayınında anlık sapmalar veya kesintiler yaşanabileceği hususunda müteyakkız olacaklardır.
 - 4- A Taksi yolu üzerinde bulunan 34L Pist bekleme pozisyonu aynı zamanda 34R Pisti CAT II bekleme noktası olarak kullanılmaktadır. 34R Pistini kullanacak uçakların GP sinyali yayınında salınma sebebiyet vermemeleri adına H taksi yolunda bekleme yapmamaları gerekmektedir.
 - 5- Motor Test İşlemleri, Kontrol Kulesinin talimatı ile 16L/34R pistinin kullanım yönünün aksi yönünde olmak üzere ve test yapılacak uçak rüzgarı önden alacak şekilde, notamlı olarak taksi amaçlı kullanılan 16R/34L pistinin pist başlarında yapılacaktır.
- İniş/kalkış trafiklerinin olumsuz etkilenmemesi için motor testinin kontrol kulesi ile 121.900 MHz frekansından temas kurularak uygun olan saatin belirlenmesi sağlanacak ve test süresince iki yönlü muhabere sürdürülecektir.
- Motor testi yapılan mahalde tüm güvenlik tedbirleri motor testi yapan şirketçe alınacak/aldırılacaktır.
- 16L/34R pistinin herhangi bir nedenle kullanılmaması/kapanması halinde (inşaat, bakım, onarım vb.) 16R/34L pistinin iniş-kalkış trafiği için kullanıldığı sürece, olanak olduğu takdirde motor test sahası Havalimanı otoritesince belirlenir.
- 6- Bir pisti 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, pisti terk etmekte olan hava araçlarına, kavşak noktalarında yol vereceklerdir.
 - 7- N, L ve J Taksi yolları üzerinde pist bekleme işaretleri arasında kalan alanda bekleme yapacak olan trafikler 16R/34L pistinde taksi yapan trafikler ile 16L/34R Pistini Kullanan trafiklere karşı dikkatli olacaklar ve ATC talimatlarına riayet edeceklerdir.
 - 8- 24, 25 ve 26 nolu uçak park sahalarına düşük takatte motor çalıştırılarak girilecektir.
 - 9- A, D, E ve F Taksi Yollarını kullanan D ve E kategori uçakların düşük takatte taksi yapmaları gerekmektedir.

LTBJ AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

LIMITATIONS ON USE OF AERODROME

- 1- Prior permission is required for the aircraft using this airport without two-way radio communication.
 - 2- From 15 April-30 September due to heavy traffic, all kind of landing and take-off activities of training purpose including traffic patterns and instrument landings are not permitted.
 - 3- During RWY 16L or RWY 34R is used for both landings and departures and subject to infringement of critical and sensitive areas of GP, pilots of ACFT on the ILS course for RWY 16L or RWY 34R shall be cautious about that momentary distortions or interruptions may be experienced in GP broadcast.
 - 4- RWY 34L holding position on TWY A is also used as RWY 34R CAT II holding point. The aircraft that will use RWY 34R should not wait on TWY H in order not to cause undulation in the GP signal broadcast.
 - 5- Engine testing shall be performed in coordination with the Control Tower, on the RWY 16R/34L thresholds used as TWY by NOTAM and shall be reverse direction of RWY 16L/34R using direction and aircraft shall be positioned into the wind.
- In order not to affect the landing/departure traffic it is required to contact tower on 121.900 MHz for engine test hours and during the test two way communication shall be kept.
- All safety measures shall be taken in the testing area by the operator itself performing engine test.
- In case RWY 16L/34R is closed to the traffic due to any reason (construction, overhaul, repair work etc.), engine testing area shall be assigned by the Airport Authority as long as RWY 16R/34L will be used for take-off and landing.
- 6- All aircraft vacating a RWY has the priority at the intersection of the TWYs, over the aircraft taxiing on other TWYs. All pilots shall be cautious about this priority and unless otherwise instructed not to do so, give way to the aircraft vacating a RWY.
 - 7- Traffic holding between holding point indicators on TWYs N, L, J shall be more cautious to traffic(s) taxiing on RWY 16R/34L and departing/landing aircraft on RWY 16L/34R and obey ATC instructions.
 - 8- Aircraft shall enter parking areas 24, 25, 26 with low engine power
 - 9- Category D and E aircraft using TWY A, TWY D, TWY E, TWY F shall taxi on low engine power.

10- AN124, AN225, C5, A380, B747-800 tipli uçakların iniş yapmasına izin verilmemektedir. (Devlet Başkanlığı ile özel müsaadeli uçaklar hariç)

11- 45B nolu uçak park sahasında C Kategorisi uçak varsa 46 nolu park sahası C Kategoriden büyük uçaklar için kullanılamaz. 45A ve 46 uçak park sahasları ancak C Kategorisi uçaklar için kullanılabilir.

46 nolu uçak park sahasında C Kategoriden büyük uçak varsa 45B nolu uçak park sahası kullanılamaz.

12- 48B veya 50A nolu uçak park sahaslarında C Kategorisi uçak varsa 49 nolu park sahası C Kategoriden büyük uçaklar için kullanılamaz. Bu durumda 49 nolu uçak park sahası ancak C kategorisi uçaklar için kullanılabilir.

49 Nolu uçak park sahasında C Kategoriden büyük uçak varsa 48B ve 50A nolu uçak park sahasları kullanılamaz.

13- 54B veya 56A nolu uçak park sahaslarında C Kategorisi uçak varsa 55 nolu park sahası C Kategoriden büyük uçaklar için kullanılamaz. 55 nolu uçak park sahası ancak C kategorisi uçaklar için kullanılabilir.

55 nolu uçak park sahasında C Kategoriden büyük uçak varsa 54B ve 56A nolu uçak park sahasları kullanılamaz.

Not: C Kategorisi Uçaklar: Kanat Genişliği 24 M den fazla 36 M den düşük uçakları gösterir.

14- 61den 68e (61 ve 68 dahil) uçak park sahaslarımız ve bu park sahaslarına geçişte kullanılacak güzergâh maksimum kanat genişliği 24 M olan trafikler tarafından kullanılabilir. Bahsi geçen park sahasları dışında 23 nolu uçak park sahasında da zemine monteli sabitleme aparatları mevcut olup hava araçlarının sabitleme ve emniyete alınmasından, aircraft hava aracı işleticisi/ temsilcisi/sahibi sorumludur.

15- De-icing/Anti-icing Uygulamaları

a) İzmir Adnan Menderes Havalimanında tanımlı 2 adet De-Icing/Anti-Icing uygulama sahası mevcuttur. Her ikisinde AD Chart üzerinde belirtilen sahasların biri F taksiyolu üzerinde, diğeri ise Apron 3ün güney ucunda tanımlanmış sahadır.

b) De-icing/anti-icing uygulama sahası için F taksiyolu girişi öncesinde "APRON 2" nin merkez hattı üzerinde sadece bir uçak bekleme yapabilecektir.

c) F TWY üzerinde De-icing/anti-icing hizmeti alacak uçaklar için; "APRON 2" nin merkez hattı üzerinde bekleme yapan uçak var ise, de-icing/anti-icing uygulaması yaptıracak diğer uçakların bekleme alanı uçak park yerleridir.

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

10- Aircraft type AN124, AN225, C5, A380, B747-800 are not allowed to land (Except State Aircraft and of those granted with a special permission.)

11- While 45B parking stand is used for a Category C aircraft, the 46 parking stand can not be used for aircraft larger than Category C. In this case 45A and 46 aircraft stands can only be used for Category C aircraft.

While 46 parking stand is used an aircraft larger than Category C, 45B aircraft parking stand can not be used.

12- While 48A/50B aircraft parking stand is used for Category C aircraft, the parking stand number 49 can not be used for the aircraft larger than Category C. In this case, aircraft park stand 49 can only be used for Category C aircraft.

While 49 parking stand is used an aircraft larger than Category C, 48B/50A aircraft parking stand can not be used.

13- While 54B/56A aircraft parking stand is used for Category C aircraft, the parking stand number 55 can not be used for the aircraft larger than Category C. In this case, aircraft park stand 55 can only be used for Category C aircraft.

While 55 parking stand is used an aircraft larger than Category C, 54B/56A aircraft parking stand can not be used.

Note: Category C aircraft: aircraft with wingspan larger than 24 M and smaller than 36 M.

14- Parking stands from 61 to 68 (including 61 and 68) and the area to enter to these parking areas shall only be used by the aircraft with a maximum wingspan of 24 M. Apart from these parking stands there are floor-mounted fixing equipment available in parking stand 23 and the aircraft owner/operator/representative is liable of fixing and securing their aircraft on that parking stand.

15- De-icing/Anti-icing Procedures

a) There are 2 De-Icing / Anti-Icing application areas at İzmir Adnan Menderes Airport. Both of the area stated on AD Chart, one is on F TWY and the other one is the area that is defined on South end of the Apron 3.

b) Only one aircraft shall wait on the centerline of "APRON 2" before entrance of TWY F for de-icing/anti-icing.

c) For those aircraft applying de-icing/anti-icing on TWY F; while an aircraft is waiting on centerline of "APRON 2" for de-icing/anti-icing, other aircraft requesting de-icing/anti-icing shall wait at aircraft stands.

d) See AD.2 LTBJ ADC for De-icing and Anti-icing areas.

e) De-icing/anti-icing uygulaması yaptıracak uçaklar motor çalıştırmadan önce bu taleplerini 121.900 MHz frekansından "Menderes Ground" a bildirecek ve talimata göre hareket edeceklerdir.

HOTSPOT ALANLARI

Hot Spot 1: F Taksi yolundan Apron 2 ye taksi yapan veya Apron 1/Apron 2 den kuzey yönüne hareketlerine devam eden D ve E kategori trafiklerin; 24, 25 ve 26 nolu uçak park sahalarına dönüş manevraları esnasında jet blast etkisi ile 23 nolu uçak park sahasında parklandırılmış, A-B Kategori hava araçlarına, araç/gereç/teçhizat vb. zarar verme riski vardır. Trafikler bu duruma karşın daha dikkatli olacaklar, ATC talimatlarına ve AD 2.20 Madde 10a riayet edeceklerdir.

Hot Spot 2: E Taksi yolundan, Apron 2 yönüne dönüş yapan D ve E kategori trafiklerin 13 nolu uçak park sahasında parklandırılmış hava araçlarına veya uçak park sahası önünde bulunan araç/gereç/teçhizata jet blast etkisi ile zarar verme riski mevcuttur. Trafikler bu duruma karşın daha dikkatli olacaklar, ATC talimatlarına ve AD 2.20 Madde 11e riayet edeceklerdir.

Hot Spot 3: D Taksi yolundan Apron 3 yönüne dönüş yapan D ve E Kategori trafiklerin 8 nolu uçak park sahasında parklandırılmış hava araçlarına veya uçak park sahası önünde bulunan daimi park alanındaki araç/gereç/teçhizata jet blast etkisi ile zarar verme riski mevcuttur. Trafikler bu duruma karşın daha dikkatli olacaklar, ATC talimatlarına ve AD 2.20 Madde 11e riayet edeceklerdir

Hot Spot 4: 8 nolu uçak park sahası yanında bulunan ve 42 nolu uçak park sahası hizasına Apron 1 i kat ederek devam eden araç servis yolunu kullanacak araç sürücüleri, 8 nolu uçak park sahasında parklama yapan trafik mevcut olduğunda Apron 1 ve Apron 2 yönünden gelmekte olan trafikleri geç farkedebileceklerinden dolayı daha dikkatli olacaklardır.

Hot Spot 5: Apron 3 ün Güney ucunda bulunan De/Anti-icing sahasından çıkış yapıp A taksi yoluna yönelen trafikler, 61-68 nolu park sahalarından çıkış yapıp A taksi yoluna yönelen trafikler ve Apron 3 merkez hattından A taksi yoluna yönelen trafikler daha dikkatli olacaklar, ATC talimatlarına riayet edeceklerdir.

Hot Spot 6: Apron 3 ten A Taksi Yoluna dönüş yapacak D ve E Kategori trafiklerin A Taksi yolunun batısında kalan 68 nolu uçak park sahasında parklandırılmış hava araçlarına dönüş manevrası esnasında jet blast etkisi ile zarar verme riski mevcuttur. Trafikler bu duruma karşın daha dikkatli olacaklar, ATC talimatlarına ve AD 2.20 Madde 11 e riayet edeceklerdir.

Hot Spot 7: 34R Pisti iniş için kullanılırken, pisti M veya N Taksi yolundan terk eden trafik ile Apron 2 den F Taksi yolunu kullanarak taksi amaçlı kullanılan 16R/34L pistine geçiş yapan trafikler daha dikkatli olacaklar ve ATC talimatlarına riayet edeceklerdir.

e) Before start-up, aircraft must contact with "Menderes Ground" from 121.900 MHz for de-icing/anti-icing request and follow the instructions.

HOTSPOT AREAS

Hot Spot 1: Category D and E aircraft taxiing from TWY F toward Apron 2 or taxiing northbound on Apron 1/Apron 2 have a potential risk of causing damage to the Category A-B aircraft, vehicles or equipment on parking stand 23 while making their maneuvers to enter into the parking stands 24,25,26 due to jet blast effect. The crew shall be more cautious and shall obey ATC instructions and regulations in AD 2.20 Article 10.

Hot Spot 2: Category D and E aircraft taxiing from TWY E have a potential risk of causing damage to the aircraft parked, including the vehicles and/or equipment available in parking stand 13 due to jet blast effect while making their maneuvers toward Apron 2 The crew shall be more cautious and shall obey ATC instructions and regulations in AD 2.20 Article 11.

Hot Spot 3: Category D and E aircraft taxiing from TWY D have a potential risk of causing damage to the aircraft including vehicles and/or equipment available in parking stand 08 due to jet blast effect while making their maneuvers toward Apron 3. The crew shall be more cautious and shall obey ATC instructions and regulations in AD 2.20 Article 11.

Hot Spot 4: Vehicle drivers near the parking stand 08 who intend to use the service road to reach abeam to the parking stand 42 by crossing Apron 1 shall be more cautious when an aircraft is parked on 08 since it could be more difficult to be aware of the traffic moving from the direction of Apron 1 and Apron 2.

Hot Spot 5: Traffic taxiing to join to the TWY A exiting from the De/Anti-icing area which is located on the South end of Apron 3; traffic leaving parking their parking stands 61-68 and taxiing to join to the TWY A, and traffic taxiing to join TWY A from Apron 3 centerline shall be more cautious and shall obey ATC instructions.

Hot Spot 6: Category D and E aircraft taxiing from Apron 3 to TWY A have a potential risk of causing damage to the aircraft parked at parking stand 68, on the west side of TWY A, due to jet blast effect while making their maneuvers. The crew shall be more cautious and shall obey ATC instructions and regulations in AD 2.20 Article 11.

Hot Spot 7: Essential traffic vacating the RWY 34R via TWY M or N and those joining RWY 16R/34L which is used as TWY via TWY F from Apron 2 shall be more cautious and shall obey ATC instructions.

Hot Spot 8: 16L/34R Pisti kullanılırken pisti L taksi yolundan terk eden trafik ile Apron 1 veya Apron 2 den E Taksi yolunu kullanarak taksi amaçlı kullanılan 16R/34L pistine geçiş yapan veya 16R/34L pistinde güney yönlü 34L tarafına doğru taksi yapan trafikler daha dikkatli olacaklar ve ATC talimatlarına riayet edeceklerdir.

Hot Spot 9: 16L Pisti iniş için kullanılırken pisti J taksi yolundan terk eden trafik ile Apron-3 ten B Taksi yolunu kullanarak taksi amaçlı kullanılan 16R/34L pistine geçiş yapan veya 16R/34L pistinde güney yönlü 34L tarafına doğru taksi yapan trafikler daha dikkatli olacaklar ve ATC talimatlarına riayet edeceklerdir.

Hot spot alanları için; AD 2 LTBJ ADC sayfalarına bakınız

KULLANILAN PİSTİN SEÇİMİ

Uçakların iniş ve kalkış yönü, ICAO PANS ATM Dokümanı "7.2 Kullanılan Pistin Seçimi" başlığı altında yer alan kriterlere uygun olarak veya tercihli pist sistemi uygulaması kapsamında belirlenir.

"Kullanılan pist" terimi, belirli bir zamanda ATC tarafından inmesi veya kalkması beklenen uçak türleri tarafından kullanım için en uygun olarak kabul edilen pisti belirtmek için kullanılır.

Kullanılan pistin seçiminde meydan trafik paterni, pistin uzunluğu, mevcut seyrüsefer yardımcılarının durumu, meteorolojik koşullar, uçak performansı, tercihli pist uygulamaları ve gürlüğe önleme gibi unsurlar dikkate alınır.

İniş ya da kalkış amacıyla kullanılacağı ATC tarafından belirtilen bir pisti kabul/ret etmek pilotun kararıdır. Kaptan pilot, kullanımdaki pistin emniyet veya performans nedenleriyle kullanılmayacağını düşünürse, başka bir pisti kullanma talebinde bulunacaktır. Bu talep ATC tarafından uygun olan bir zaman diliminde karşılanır. Bu gibi durumlarda, talepte bulunan hava aracı uzun süreli gecikmeye maruz kalabilir. ATC ünitesi, gecikmelerin 30 dakikayı geçmesi durumunda pilotları bilgilendirecektir.

Tercihli Pist Sistemi Operasyonları

"Tercihli Pist Sistemi (PRS)" terimi, belirli bir zamanda, hava aracı performansı, yer rüzgar şiddeti ve bileşenlerini dikkate alarak ATC birimi tarafından havaalanına inmesi veya havaalanından kalkması beklenen hava araçları için en uygun pisti belirlemek için kullanılacaktır.

PRS Operasyonları, havalimanı ve hava sahası kapasitesinin verimli şekilde kullanılmasını sağlar.

Havalimanı için tercihli pist(ler)	Preferential RWY(s) for Airport
RWY 34L, RWY 34R	RWY 34L, RWY 34R

1) Tercihli pistin kullanımında aşağıda belirtilen pist yüzey koşullarına bağlı rüzgar kriterleri dikkate alınır.

Hot Spot 8: Essential traffic vacating RWY 16L/34R via L; traffic from Apron 1 and Apron 2 joining RWY 16R/34L which is used as TWY via TWY E, or traffic taxiing southbound on RWY 16R/34L to the 34L side shall be more cautious and shall obey ATC instructions.

Hot Spot 9: When RWY 16L is used for landing essential traffic vacating RWY 16L via TWY J and traffic(s) joining RWY 16R/34L (which is used as TWY) via TWY B or traffic taxiing southbound to 34L side on RWY 16R/34L shall be more cautious and obey ATC instructions.

See AD2 LTBJ ADC pages for hot spot areas.

SELECTION OF THE RUNWAY-IN-USE

The direction in which aircraft take off and land is determined in accordance with the criteria on the ICAO PANS ATM "7.2 Selection of Runway-in-use" or by the preferential runway system.

The term "runway-in-use" is used to indicate the runway that - at a particular time - is considered by ATC to be the most suitable for use by the types of aircraft expected to land or take off.

In selecting the runway-in-use, ATC shall also take into consideration other relevant factors such as the aerodrome traffic circuits, the length of the runway, the approach and landing aids available, meteorological conditions, aircraft performance, the existence of a preferential runway system and noise abatement.

Accepting a runway stated by ATC for landing or take-off is a pilot's decision. If the pilot-in-command considers the runway-in-use not usable for reasons of safety or performance, he shall request permission to use another runway. This request will met by ATC at an appropriate time. In such cases, aircraft may be subject to a long delay. ATC shall notify pilots of delays expected to exceed 30 minutes.

Preferential Runway System Operations

The term "Preferential RWY System (PRS)" 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.

PRS Operations contribute to the optimum use of airspace and aerodrome capacity.

1) In the PRS operations, the following wind criteria depending on the runway surface condition shall be applied.

RWYCC (Pist durum kodu) / RWYCC (Runway Condition Code)	Arka Rüzgar Bileşeni (max) / Tail Wind Component (max)
RWYCC 6/6/6	10 KT (dahil) / 10 KT (incl)
Pistin herhangi bir üçte birlik kısmında RWYCC en az 5 olarak raporlanması durumunda / When RWYCC is reported at least 5 for any each runway third	5 KT (dahil) / 5 KT (incl)

2) PRS operasyonları sırasında ATC ünitesi yer rüzgarı, trafik durumu, mahalli meteorolojik şartlar, çevresel kısıtlamalar, teknik alt yapı, gürültü önleme gibi hususları dikkate alır.

3) PRS operasyonları aşağıda belirtilen durumlarda yapılmaz:

a) Tercih edilen pistin aletle iniş ve kalkış usullerinin hüküm sürmekte olan meteorolojik koşullarda yapılacak operasyona uygun olmaması,

b) Tercih edilen pist kuru olduğunda (RWYCC 6/6/6) arka rüzgar bileşenin 10 knot'tan fazla olması,

c) Tercih edilen pistin herhangi bir üçte birlik kısmında RWYCC en az 5 olarak raporlandığında arka rüzgar bileşenin 5 knot'tan fazla olması,

d) Tercih edilen pistin herhangi bir üçte birlik kısmında RWYCC en az 5 olarak raporlandığında pistin kaygan olduğunu belirten bir NOTAM/ eş değer bir bilgi (söz konusu bilgi RCR'da yer alabilir) olması,

e) Tercih edilen pistin herhangi bir üçte birlik kısmında RWYCC 4 veya daha az bir değer ile raporlanması,

f) Tercih edilen pistin yaklaşma veya tırmanma hattında şiddetli yağış, oraj veya rüzgar kesmesi gibi meteorolojik şartlar rapor edilmesi,

g) Düşük görüş operasyonlarının yürürlükte olması.

4) PRS operasyonlarında ATIS yayını "Preferential Runway Operations are in Progress" şeklinde yapılacaktır.

5) PRS operasyonunu kabul etmeyecek pilotlar, ilgili ATC birimine, kalkış için motor çalıştırma talebi ile birlikte, iniş için ilk temasta veya muhtemel varış zamanından (ETA) 20 dakika önce (hangisi önce ise) bildirecektir.

Özel Uygulamalar, Pilot Reaksiyon ve Pist Meşguliyet Süreleri

1- Kule tarafından aksi bildirilmedikçe, inen tüm trafikler, pisti tamamen terk ettiği takiben, Menderes Ground 121.900 MHz ile temas edeceklerdir.

2- Adnan Menderes Havalimanından kalkış yapan tüm trafikler, ATC müsaadesinde aksi bildirilmedikçe, kalkışı takiben 8000 FT irtifaya tırmanacaklar ve 134.200 MHz Menderes Yaklaşma ile temas edeceklerdir.

3- Kalkış yapacak uçakların pilotları, ATC müsaadesini almak için motor çalıştırmadan 10 dakika önce 121.900 MHz Menderes Ground ile temas kuracaklardır.

2) During the PRS operations, ATC unit takes into account the ground wind, traffic situation, local meteorological conditions, environmental restrictions, technical infrastructure, noise abatement, etc.

3) PRS operations will not be available under the following circumstances:

a) The instrument approach/departure procedures available for the preferred RWY(s) are not convenient for landing and/or take-off operations under the existing meteorological conditions,

b) When the preferred RWY(s) are dry (RWYCC 6/6/6), the tail wind component is greater than 10 Kt,

c) When RWYCC is reported at least 5 for any each the preferred RWY(s) third, the tail wind component is greater than 5 Kt,

d) When RWYCC is reported at least 5 for any each the preferred RWY(s) third, there is a NOTAM/equivalent information (which may be included in the RCR) stating that the runway is slippery,

e) RWYCC is reported 4 or less any each the preferred RWY(s) third,

f) Meteorological conditions such as heavy rainfall, thunderstorm or wind-shear has been reported on the approach or climb path of the preferred RWY(s),

g) Low visibility operations are in progress.

4) ATIS announcement when PRS Operations are in progress shall be; "Preferential Runway Operations are in Progress".

5) Pilots unable to comply with PRS Operations shall notify the relevant ATC unit at the time of requesting start-up clearance, at the first contact or 20 minutes in advance of the ETA (which is earlier).

Special Procedures, Pilot Reaction and Runway Occupation Time

1- Unless stated otherwise by the ATC, all landing traffic shall contact Menderes Ground Frequency 121.900 MHz when fully vacated the runway.

2- Unless stated otherwise by the ATC, all departing traffic from Adnan Menderes Airport shall climb to altitude 8000 FT and contact Menderes Approach Frequency 134.200 MHz when airborne.

3- Pilots of departing aircraft shall contact 121.900 MHz Menderes Ground Frequency for ATC clearance 10 minutes before start-up.

4- 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.

5- Taksi müsaadesi alan trafikler 1 dakika içerisinde taksiye başlamalıdır.

6- Kalkış için tamamıyla hazır olmayan trafikler, piste giriş ve kalkış izni istememelidir.

7- Kalkış müsaadesi alan trafikler için reaksiyon zamanı 10 saniye olup, piste giriş kalkış müsaadesi alan trafiklerin en geç 90 saniye içinde kalkış yapmaları beklenir.

8- Bu koşulları karşılayamayacak olan uçağın pilotu, piste giriş müsaadesini takiben durumu ilgili ATC ünitesine bildirmekle yükümlüdür.

LTBJ AD 2.21 GÜRÜLTÜ ÖNLEME USULLERİ

1- Gürültü Kategorisi ICAO ANNEX 16 Cilt 1 Bölüm 3 ile uyumlu uçaklar kalkışlarda NADP-2, Gürültü Kategorisi ICAO ANNEX 16 Cilt 1 Bölüm 2 ile uyumlu uçaklar ise sadece NADP-1 uygulayacaklardır.

2- Pilotlar 3000 FT i katedinceye kadar ICAO Doc 8168 Cilt-3 de açıklanan "Noise Abatement Departure Procedures 1 veya 2" (NADP-1 veya NADP-2) usulünü uygulayacaklardır.

3- Gürültü Kategorisi ICAO ANNEX 16 Cilt-1 ile uyumlu diğer uçaklar (Bölüm 2 ve 3 hariç) kalkışlarda NADP-1 veya NADP-2 uygulayacaklardır.

LTBJ AD 2.22 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.

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

Radyosuz VFR trafikler, Menderes TMA içerisinde 1500 FT MSL nin üzerinde uçmayacaklardır.

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

A) İzmir Adnan Menderes Hava Limanına iniş yapacak VFR trafikler, TMA ya girişi takiben aşağıda belirtilen noktalardan en yakın olanına uçarak rotaya gireceklerdir.

4- Aircraft cleared for push-back and start-up must commence push-back in a minute, otherwise expected start-up time shall be given by the ATC.

5- Aircraft cleared for taxi should commence taxi in a minute.

6- Pilots should not request line up and take off clearance unless full ready for departure.

7- The pilot's reaction time shall not exceed 10 seconds for departure when they receive take off clearance and take off shall not exceed 90 seconds.

8- If pilots are unable to comply these rules above, they should inform the relevant ATC unit as soon as possible when line up clearance is received.

LTBJ AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1- For departures any aircraft having compliance with the Noise Category ICAO ANNEX 16, Vol-1 Chapter 3 shall apply NADP-2 whereas aircraft having Noise Category are in compliance with ICAO ANNEX 16 Vol-1 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 8168 Vol-3 until passing 3000 FT.

3- For departures any other aircraft having compliance with the Noise Category ICAO ANNEX 16 Vol-1 (except Chapter 2 and 3) shall apply NADP-1 or NADP-2.

LTBJ AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

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 Menderes 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.

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

VFR traffic shall not pass through Menderes CTR unless authorized by Menderes aerodrome control

A) VFR traffic which will land at İzmir Adnan Menderes airport shall join the route by flying to the nearest point given below after entering the TMA:

a) WEST:

ALAÇATI (381700N-0262230E) -
SEFERIFISAR (381230N-0265000E)

b) SOUTH 1:

SOKE (374530N-0272400E) - CIRPI (381030N-
0272800E) - TORBALI (381030N-0272100E)

c) SOUTH 2:

SOKE (374530N-0272400E) - ADAKALE (375200N-
0271500E) - OZDERE (380100N-0270730E) -
DEĞİRMENDERE (380700N-0270730E)

d) EAST:

SALIHILI (382900N-0280800E) - TURGUTLU (383000N-
0274230E) - ARMUTLU (382430N-0273200E) - TORBALI
(381030N-0272100E)

e) NORTH:

BERGAMA (390730N-0271030E) - SARUHANLI
(384400N-0273400E) - TURGUTLU (383000N-0274230E) -
ARMUTLU (382430N-0273200E) -
TORBALI (381030N-0272100E)

f) SOUTH 4: ARMUTLU (382430N-0273200E) -
GERMENCİK (375224N-0273606E)

Not: ARMUTLU - GERMENCİK arası alt limit 3000 FT olarak
belirlenmiştir.

g) NORTH 2: GERMENCİK (375224N-0273606E) -
TORBALI (381030N-0272100E)

B) Adnan Menederes Hava Limanından kalkışlarda takip
edilecek rotalar:

a) 34 Pistinden kalkışlarda;

i) Doğu ve Kuzey istikametine gidecek trafikler ARMUTLU
noktasına uçarak rotaya gireceklerdir

ii) Batı istikametine gidecek trafikler SEFERIHISAR
noktasına uçarak rotaya gireceklerdir.

iii) Güney istikametine gidecek trafikler SOUTH noktasına
uçarak rotaya gireceklerdir.

b) 16 Pistinden kalkışlarda;

i) Doğu ve Kuzey istikametine gidecek trafikler ARMUTLU
noktasına uçarak rotaya gireceklerdir

ii) Batı istikametine gidecek trafikler SEFERIHISAR
noktasına uçarak rotaya gireceklerdir.

iii) Güney istikametine gidecek trafikler OZDERE
noktasına uçarak rotaya gireceklerdir.

C) TMA yı Transit kat edişlerde takip edilecek VFR Rotalar:

a) WEST / EAST:

ALAÇATI (381700N-0262230E) - SEFERIFISAR (381230N-
0265000E) - SOUTH (380130N-0271030E) - TORBALI
(381030N-0272100E) - ARMUTLU (382430N-0273200E) -
TURGUTLU (383000N-0274230E) - SALIHILI (382900N-
0280800E)

b) NORTH / SOUTH:

BERGAMA (390730N-0271030E) - SARUHANLI
(384400N-0273400E) - TURGUTLU (383000N-0274230E) -
ARMUTLU (382430N-0273200E) - TORBALI (381030N-
0272100E) - SOKE (374530N- 0272400E)

a) WEST:

ALAÇATI (381700N-0262230E) -
SEFERIFISAR (381230N-0265000E)

b) SOUTH 1:

SOKE (374530N-0272400E) - CIRPI (381030N-
0272800E) - TORBALI (381030N-0272100E)

c) SOUTH 2:

SOKE (374530N-0272400E) - ADAKALE (375200N-
0271500E) - OZDERE (380100N-0270730E) -
DEĞİRMENDERE (380700N-0270730E)

d) EAST:

SALIHILI (382900N-0280800E) - TURGUTLU (383000N-
0274230E) - ARMUTLU (382430N-0273200E) - TORBALI
(381030N-0272100E)

e) NORTH:

BERGAMA (390730N-0271030E) - SARUHANLI
(384400N-0273400E) - TURGUTLU (383000N-0274230E) -
ARMUTLU (382430N-0273200E) -
TORBALI (381030N-0272100E)

f) SOUTH 4: ARMUTLU (382430N-0273200E) -
GERMENCİK (375224N-0273606E)

Note: The Lower limit between ARMUTLU - GERMENCİK is
determined as 3000 FT.

g) NORTH 2: GERMENCİK (375224N-0273606E) -
TORBALI (381030N-0272100E)

B) The routes to be followed while departing from the Adnan
Menderes airport:

a) Departure from RWY 34;

i) VFR traffic bound to east and north shall join the route via
ARMUTLU point.

ii) VFR traffic bound to west shall join the route via
SEFERIHISAR point.

iii) VFR traffic bound to south shall join the route via SOUTH
point.

b) Departure from RWY 16;

i) VFR traffic bound to east and north shall join the route via
ARMUTLU point.

ii) VFR traffic bound to west shall join the route via
SEFERIHISAR point.

iii) VFR traffic bound to south shall join the route via
OZDERE point.

C) VFR routes to be followed while passing through the TMA:

a) WEST / EAST:

ALAÇATI (381700N-0262230E) - SEFERIFISAR (381230N-
0265000E) - SOUTH (380130N-0271030E) - TORBALI
(381030N-0272100E) - ARMUTLU (382430N-0273200E) -
TURGUTLU (383000N-0274230E) - SALIHILI (382900N-
0280800E)

b) NORTH / SOUTH:

BERGAMA (390730N-0271030E) - SARUHANLI
(384400N-0273400E) - TURGUTLU (383000N-0274230E) -
ARMUTLU (382430N-0273200E) - TORBALI (381030N-
0272100E) - SOKE (374530N- 0272400E)

D) TMA yı transit kat edişlerde, gidiş istikametine göre yukarıda belirtilen rotaların aksi yönleri takip edilecektir.

E) VFR Trafikler, İzmir TMA içerisindeki VFR Hava Koridorlarında 5500 FT (MSL) ve altında uçuş düzenleyeceklerdir.

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

G) İZMİR ATC VFR Çalışma Sahaları;

İzmir ATC VFR Çalışma Sahaları AIP ENR 5.5 bölümünde koordinatları yayınlanmış 16 bölgeden oluşur. İlgili ATC Ünitesince farklı bir talimat verilmemiş ise çalışma sahalarını kullanacak trafikler VMC şartları muhafaza ve ilgili trafiklerini takip etmek şartı ile ilan edilmiş VFR Rotaları kullanarak sahalara gidiş dönüş yapacak ve VFR Rotalar ve Çalışma Sahaları için belirlenmiş irtifa limitlerine uyacaklardır. İzmir ATC VFR çalışma sahalarında 133.000 MHz ve 129.600 MHz (A/A) frekansları trafikler tarafından hava-hava haberleşmesinin sağlanması amacıyla kullanılacaktır.

VFR Çalışma Sahaları ve VFR Rotalar, hava trafiğinin yoğun olduğu İzmir/Aydın Bölgelerinde, VFR trafiklerin belirli bir düzen içerisinde uçmaları amacıyla düzenlenmiş olup, VFR ve IFR trafikler arasında ayırma yapmak amacıyla kullanılmayacaktır. İlan edilen rotaları ve Çalışma Sahalarını kullanan 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 ve/veya Çalışma Sahasını terk etmek 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/Çalışma Sahasına geri dönecektir.

Radyo teması kurularak müsaade alınmadıkça CTR lar kat edilmeyecek ve uçuşlar; alet alçalma, pas geçme ve Standart kalkış rotalarını etkilemeyecek şekilde ilgili VFR Rotalar kullanılarak sürdürülecektir.

İzmir/Aydın Bölgelerinde uçuş düzenlemekte olan VFR trafikler yukarıda A,B, C ve D maddelerinde yer alan VFR rotalara ilave olarak aşağıdaki VFR Rotaları da kullanabileceklerdir:

a) EAST 1: ODEMIS (381406N-0275818E) - CIRPI (381030N-0272800E)

b) EAST 2: NAZILLI (375435N-0281927E) - ADNAN (375123N-0275106E) - GERMENCIK (375224N-0273606E) - SOKE (374530N-0272400E)

c) EAST 3: TURGUT (372300N-0280200E) - ÇAKIRBEYLI (374407N-0274924E)

d) EAST 4: TURGUT (372300N-0280200E) - CAVDAR (373516N-0273840E) - SOKE (374530N-0272400E)

e) SOUTH 3: SOKE (374530N-0272400E) - ODALAR(373647N-0271105E) - AKKOY (372925N-0271546E) - BAFA (373000N-0272200E)

D) VFR traffic passing through the TMA shall follow the opposite directions of the routes given above.

E) VFR Traffic shall fly at 5500 FT (MSL) or below on VFR routes within İzmir TMA.

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

G) İZMİR ATC VFR Flight Training Areas:

İzmir ATC VFR flight training areas are composed of 16 areas and the lateral and vertical limits are as published at Turkish AIP ENR 5.5. Unless otherwise instructed by the responsible ATC unit, traffic to use training areas, provided that they keep VMC conditions and carry out their own separation, shall fly on the VFR Routes published at AIP page AD-2 LTBJ VFR and respect the lateral and vertical limits of both VFR Routes and Training Areas. Frequencies 133.000 MHz and 129.600 MHz shall be used by traffic for air-air communication purposes within the İzmir ATC VFR Training Areas.

VFR Training Areas and VFR routes have been arranged to the end that VFR traffic can operate in a designated order through heavy traffic of the İzmir/Aydın region and; shall not be used for the purpose of separation between VFR and IFR traffic. VFR traffic which use those designated routes and VFR flight training areas 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 and/or have to leave the flight training areas 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/VFR flight training area again immediately after informing the controller.

Unless otherwise contacted with ATC and granted permission, VFR Flights shall not pass through CTRs and shall be conducted so as not to affect the instrument approach, missed approach and SID routes.

VFR Traffic flying over İzmir/Aydın Region can also use VFR Routes described below in addition to the ones described at items A, B,C and D:

İZMİR ADNAN MENDERES (LTBJ) HAVALİMANI İÇİN RNAV USULLERİ:

1- "DIRECT TO" MÜSAADESİ:

ATC, bir uçağı, ayırma veya sıralama amacıyla "Direct to" komutunu kullanarak SID/STAR da yayınlanmış bir waypointe serbest kılabilir. Talimatı uygulayan uçaklar, bu waypointe ulaştıktan sonra SID/STAR in kalan kısmını takip edecektir.

2- RNAV (GNSS) SID VE STAR USULLERİNİ UYGULAMA ZORUNLULUĞU:

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, İzmir Adnan Menderes Havalimanına iniş/kalkış yapan P-RNAV onaylı hava araçlarının, Uçuş Planlarının yol kısmı ile ilgili değişiklik mesajlarını (CHG) aşağıdaki gibi sunmaları gerekmektedir:

LTBJ için GNSS'e dayalı RNAV STAR ları TIPOT, NEMOH, UNSAL, DEN, BERGO, BAPSI, SISVO, OKESA, REDRA, SITRU ve VEXOL 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.

KFK VOR üzerinden LTBJ ye gelişlerde planlanan uçuş yolu;

ÖRNEK:UR32 KFK UR32 DEN

LTBJ için GNSS'e dayalı RNAV SID leri NEMOH, BERGO, BAPSI, DEN, UFQUM, SISVO, OKESA, REDRA, SITRU ve VEXOL 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.

BERGO üzerinden LTBJ den kalkışlarda planlanan uçuş yolu;

ÖRNEK: BERGO UG80

İZMİR ADNAN MENDERES HAVALİMANI İÇİN HAVA-YER MUHABERE KAYBI USULLERİ:

Hava-Yer muhabere kaybı durumunda Türkiye AIP sinin ENR 1-3-4.5 maddesinde belirtilen prosedürler uygulanır.

ENR 1-3-4.5.4 maddesinin "d" bendinin uygulaması durumunda; Hava aracı cari uçuş planındaki rotaya uygun olarak İzmir Adnan Menderes Havalimanına hizmet veren MEN VOR/NDB seyrüsefer yardımcısına doğru ilerleyecek, eğer ENR 1-3-4.5.4 maddesi "e" bendinde belirtilenleri sağlamak gerekirse, alçalmaya başlamasına kadar MEN VOR/NDB seyrüsefer yardımcısı üzerinde beklemeye girecektir.

LTBJ AD 2.23 EK BİLGİLER

- Daimi Hudut Kapısı

RNAV PROCEDURES FOR İZMİR ADNAN MENDERES (LTBJ) 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 the waypoint, the aircraft are required to follow the remaining part of the SID/STAR.

2- THE MANDATORY USE OF RNAV (GNSS) SIDs AND STARS:

For P-RNAV approved aircraft filling one of the PBN/D1-D2-O1-O2 equipment in their Flight Plans, it is mandatory to execute RNAV (GNSS) SID and STAR procedures. Therefore, P-RNAV approved aircraft, arriving/departing to/from İzmir Adnan Menderes Airport, are required to submit the change messages (CHG) related to the route section of their Flight Plans as follows:

GNSS based RNAV STARs for LTBJ starts from the waypoint/fixes designated as TIPOT, NEMOH, UNSAL, DEN, BERGO, BAPSI, SISVO, OKESA, REDRA, SITRU and VEXOL. 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 LTBJ via KFK VOR:

EXAMPLE:UR32 KFK UR32 DEN

GNSS based RNAV SIDs for LTBJ ends at the waypoint/fixes designated as NEMOH, BERGO, BAPSI, DEN, UFQUM, SISVO, OKESA, REDRA, SITRU and VEXOL. 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 LTBJ via BERGO:

EXAMPLE: BERGO UG80 ...

RADIO FAILURE PROCEDURES FOR İZMİR ADNAN MENDERES AIRPORT

Procedures mentioned in Türkiye AIP ENR 1-3-4.5 shall be applied in case of radio failure.

In case of application of paragraph "d" of article ENR 1-3-4.5.4; The aircraft will proceed according to the current flight plan route towards the MEN VOR/NDB navigation aid, serving İzmir Adnan Menderes Airport and, when required to ensure compliance with ENR 1-3-4.5.4 paragraph "e", hold over MEN VOR/NDB until commencement of descent.

LTBJ AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

- Permanent Border Gate

LTBJ AD 2.24 CHARTS RELATED TO İZMİR / ADNAN MENDERES AERODROME

Aerodrome Chart	AD 2 LTBJ ADC
Aircraft Parking/Docking Chart	AD 2 LTBJ PRKG
Aircraft Parking/Docking Chart	AD 2 LTBJ PRKG-A
Aerodrome Obstacle Chart	AD 2 LTBJ AOC-1
Aerodrome Obstacle Chart	AD 2 LTBJ AOC-2
Precision APP Terrain Chart RWY 16L	AD 2 LTBJ PATC-1
Precision APP Terrain Chart RWY 34R	AD 2 LTBJ PATC-2
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 16L/16R	AD 2 LTBJ SID-1
Standard Instrument Departure Routes (SID) RWY 16L/16R	AD 2 LTBJ SID-1A
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 16L/16R	AD 2 LTBJ SID-2
Standard Instrument Departure Routes (SID) RWY 16L/16R	AD 2 LTBJ SID-2A
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 34L/34R	AD 2 LTBJ SID-3
Standard Instrument Departure Routes (SID) RWY 34L/34R	AD 2 LTBJ SID-3A
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 34L/34R	AD 2 LTBJ SID-4
Standard Instrument Departure Routes (SID) RWY 34L/34R	AD 2 LTBJ SID-4A
Standard Instrument Departure Chart (SID) RNAV GNSS RWY 16L/16R	AD 2 LTBJ SID-5
Standard Instrument Departure way point List (SID) RNAV GNSS RWY 16L/16R	AD 2 LTBJ SID-5A
Standard Instrument Departure Chart (SID) RNAV GNSS RWY 16L/16R	AD 2 LTBJ SID-6
Standard Instrument Departure way point List (SID) RNAV GNSS RWY 16L/16R	AD 2 LTBJ SID-6A
Standard Instrument Departure Chart (SID) RNAV GNSS RWY 34L/34R	AD 2 LTBJ SID-7
Standard Instrument Departure way point List (SID) RNAV GNSS RWY 34L/34R	AD 2 LTBJ SID-7A
Standard Instrument Departure Chart (SID) RNAV GNSS RWY 34L/34R	AD 2 LTBJ SID-8
Standard Instrument Departure way point List (SID) RNAV GNSS RWY 34L/34R	AD 2 LTBJ SID-8A
Standard Instrument Arrival Chart (STAR)	AD 2 LTBJ STAR-1
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RNAV GNSS RWY 16L/16R	AD 2 LTBJ STAR-2
Standard Instrument Arrival way point List Chart (STAR) RNAV (GNSS) RWY 16L/16R	AD 2 LTBJ STAR-2A
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RNAV GNSS RWY 16L/16R	AD 2 LTBJ STAR-3
Standard Instrument Arrival way point List Chart (STAR) RNAV (GNSS) RWY 16L/16R	AD 2 LTBJ STAR-3A
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RNAV GNSS RWY 16L/16R	AD 2 LTBJ STAR-4
Standard Instrument Arrival way point List Chart (STAR) RNAV (GNSS) RWY 16L/16R	AD 2 LTBJ STAR-4A
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RNAV GNSS RWY 34L/34R	AD 2 LTBJ STAR-5
Standard Instrument Arrival way point List Chart (STAR) RNAV (GNSS) RWY 34L/34R	AD 2 LTBJ STAR-5A
İzmir TMA/Area Control Transit Routes	AD 2 LTBJ ACTR
Instrument APP Chart (IAC) NDB Z RWY 34R	AD 2 LTBJ IAC-1
Instrument APP Chart (IAC) NDB Y RWY 34R	AD 2 LTBJ IAC-2
Instrument APP Chart (IAC) VOR Z RWY 34R	AD 2 LTBJ IAC-3

Instrument APP Chart (IAC) VOR A	AD 2 LTBJ IAC-4
Instrument APP Chart (IAC) ILS Z CAT I or LOC Z RWY 34R	AD 2 LTBJ IAC-5
Instrument APP Chart (IAC) ILS Y CAT I or LOC Y RWY 34R	AD 2 LTBJ IAC-6
Instrument APP Chart (IAC) VOR Z RWY 16L	AD 2 LTBJ IAC-7
Instrument APP Chart (IAC) ILS X CAT II RWY 34R	AD 2 LTBJ IAC-8
Instrument APP Chart (IAC) ILS W CAT II RWY 34R	AD 2 LTBJ IAC-9
Instrument APP Chart (IAC) ILS Z CAT I or LOC Z RWY 16L	AD 2 LTBJ IAC-10
Instrument APP Chart (IAC) VOR Z RWY 34L	AD 2 LTBJ IAC-11
Instrument APP Chart (IAC) NDB A RWY 34L	AD 2 LTBJ IAC-12
Instrument APP Chart (IAC) ILSY CAT I or LOC Y RWY 16L	AD 2 LTBJ IAC-13
Instrument APP Chart (IAC) RNP Z RWY 16L	AD 2 LTBJ IAC-14
Instrument Approach Procedure Descriptions and way point List RNP Z RWY 16L	AD 2 LTBJ IAC-14A
Instrument Approach Procedure Descriptions and way point List RNP Z RWY 16L	AD 2 LTBJ IAC-14B
Instrument APP Chart (IAC) RNP Z RWY 16R	AD 2 LTBJ IAC-15
Instrument Approach Procedure Descriptions and way point List RNP Z RWY 16R	AD 2 LTBJ IAC-15A
Instrument Approach Procedure Descriptions and way point List RNP Z RWY 16R	AD 2 LTBJ IAC-15B
Instrument APP Chart (IAC) ILS X CAT I or LOC X RWY 16L	AD 2 LTBJ IAC-16
Instrument APP Chart (IAC) ILS V CAT I or LOC V RWY 34R	AD 2 LTBJ IAC-17
Instrument APP Chart (IAC) ILS U CAT I or LOC U RWY 34R	AD 2 LTBJ IAC-18
Instrument APP Chart (IAC) ILS T CAT II RWY 34R	AD 2 LTBJ IAC-19
Instrument APP Chart (IAC) ILS S CAT II RWY 34R	AD 2 LTBJ IAC-20
Instrument APP Chart (IAC) RNP Z RWY 34L	AD 2 LTBJ IAC-21
Instrument Approach Procedure Descriptions and way point List RNP Z RWY 34L	AD 2 LTBJ IAC-21A
Instrument APP Chart (IAC) RNP Z RWY 34R	AD 2 LTBJ IAC-22
Instrument Approach Procedure Descriptions and way point List RNP Z RWY 34R	AD 2 LTBJ IAC-22A
VFR Flight Routes	AD 2 LTBJ VFR
Minimum Radar Vectoring Altitude Chart	AD 2 LTBJ MRVC
Minimum Radar Vectoring Altitude	AD 2 LTBJ MRVC-A