

LTBS AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**LTBS - MUĞLA / DALAMAN****LTBS AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	ARP coordinates and site at AD	364245N-0284729E, 1409 M from RWY 01 THR towards RWY 19 and 68 M West of RWY centerline
2	Direction and distance from (city)	6 KM S of Dalaman and 94 KM SE of Muğla
3	Elevation/Reference temperature / Mean low temperature	20 FT / 33°C 6°C
4	Geoid Undulation at AD ELEV PSN	79 FT
5	MAG VAR/Annual change	5.4°E (2026) / 0.04° increasing
6	AD Operator, address, telephone, telefax, AFS, email, website	DHMI Dalaman Havalimanı Başmüdürlüğü 48770 Dalaman Muğla / TÜRKİYE Switchboard : +90 252 2811348 Airport Authority : +90 252 2811330 Airport Manager : +90 252 2811322 Fax : +90 252 2811333 Terminal Operator : +90 252 7925555 AIMOC Tel : +90 252 2811334 AIMOC fax : +90 252 2811335 AFS : LTBSYDYX Website : https://dalaman.dhmi.gov.tr
7	Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Remarks	NIL

LTBS 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	-
12	Remarks	NIL

LTBS AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Cargo-handling facilities	Vehicle and equipment provided by cargo Handling Services Co. Trucks up to 10 tonnes.
2	Fuel and oil types	Oil Grades: Not Available Fuel Grades: Avgas, JETA1
3	Fueling facilities and capacity	Jet A1 (Hydrant) 12310 Lt; Avgas 45000 Lt
4	De-icing facilities	Not available
5	Hangar space for visiting aircraft	Not Available
6	Repair facilities for visiting aircraft	Not Available
7	Remarks	NIL

LTBS AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotels	In Dalaman, Fethiye, Marmaris and Ortaca
2	Restaurants	At AD and in the city
3	Transportation	Bus, taxi and car rental
4	Medical facilities	Medical room first aid treatment and ambulances available At AD, Hospital in Dalaman
5	Bank and Post Office	ATM At AD, Post Office in Dalaman
6	Tourist Office	At AD
7	Remarks	NIL

LTBS 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	Vehicles are provided from the Public Organizations for narrow body aircraft on request of airline operator. Ankara Esenboğa, İstanbul Ataturk, Antalya or İzmir Adnan Menderes Airports provides facilitation for large body aircraft on request of airline operator.
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.

LTBS AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING

1	Types of clearing equipment	-
2	Clearance priorities	-
3	Remarks	See AD 2.2.6 for contact information. Braking action assessment by RWY Friction Tester Equipment/Vehicle.

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

1	Apron surface and strength	Surface: Concrete Strength: PCN 90 R/A/W/T
2	Taxiway width, surface and strength	<p><u>TWY A:</u> Width: 30 M Surface: Concrete Strength: PCN 52 R/B/W/T</p> <p><u>TWY A1:</u> Width: 36 M Surface: Concrete Strength: PCN 124 R/B/W/T</p> <p><u>TWY B:</u> Width: 30 M Surface: Concrete Strength: PCN 72 R/A/W/T</p> <p><u>TWY B1:</u> Width: 30 M Surface: Concrete Strength: PCN 66 R/A/W/T</p> <p><u>TWY C:</u> Width: 26 M Surface: Concrete Strength: PCN 76 R/A/W/T</p> <p><u>TWY C1:</u> Width: 40 M Surface: Concrete Strength: PCN 93 R/A/W/T</p> <p><u>TWY D:</u> Width: 11.80 M Surface: Concrete Strength: PCN 63 R/B/W/T</p> <p><u>TWY D1:</u> Width: 36 M Surface: Concrete Strength: PCN 120 R/A/W/T</p> <p><u>TWY E:</u> Width: 30 M Surface: Concrete Strength: PCN 66 R/B/W/T</p> <p><u>TWY F:</u> Width: 45 M Surface: Concrete Strength: PCN 98 R/A/W/T</p> <p><u>TWY MIL1:</u> Width: 12 M <u>TWY MIL2:</u> Width: 12 M <u>TWY MIL3:</u> Width: 12 M <u>TWY MIL4:</u> Width: 12 M <u>TWY MIL5:</u> Width: 13.5 M</p>
3	Altimeter Check Point location and elevation	At Apron / 6 M
4	VOR checkpoints	-
5	INS checkpoints	See AD Parking Chart
6	Remarks	NIL

LTBS 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 at all intersections with TWY and RWY and at all holding positions. Guide lines, aircraft stand number markings and nose-in guidance available at Apron. Push-back service is provided for all stands.
2	RWY and TWY markings and LGT	<p><u>All RWYs:</u> Designation, Edge, THR, Centerline, TDZ. Aiming Point markings available. For LGT see item 2.14</p> <p><u>TWY:</u> Edge, Centerline (<i>for all TWYs</i>), Holding Positions (<i>for TWYs: A, A1, B1, C1, D1,E, F</i>), markings available. For LGT see item 2.15</p>
3	Stop bars and runway guard lights	Stop bars: TWYs A and E
4	Other runway protection measures	-
5	Remarks	NIL

LTBS AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

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

LTBS AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

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

LTBS 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		
01	015.35°	3000x45	<u>RWY</u> PCN 90 R/A/W/T Concrete <u>SWY</u> PCN 11 R/A/W/T Concrete	364200.65N 0284716.98E - GUND: 79 FT	THR 3.1 M / 10 FT TDZ 3.2 M / 11 FT		
19	195.35°	3000x45	<u>RWY</u> PCN 90 R/A/W/T Concrete <u>SWY</u> PCN 8 R/A/W/T Concrete	364334.39N 0284748.94E - GUND: 79 FT	THR 6.1 M / 20 FT		
Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	RESA	Arresting System	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12	13	14
0.1%	60x45	550x150	3240x300	230x90	-	-	CBR can vary within RESA due to meteorological conditions.
0.1%	60x45	700x150	3240x300	240x90	-	-	

LTBS AD 2.13 DECLARED DISTANCES

RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
01	3000	3550	3060	3000	-
19	3000	3700	3060	3000	-
01	2067	2617	2127	-	Take off from Intersection with TWY C
19	2067	2767	2127	-	Take off from Intersection with TWY B

LTBS 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
01	Precision APP CATII, 900 M (Calvert System) LIH	Green	PAPI 3 DEG 65 FT	900 M	3000 M, 15 M, Color coded White/Red LIH	3000 M,60 M, Color coded White/Yellow LIH	Red	60 M Red	NIL
19	Simple APP 510 M (Calvert System) LIH	Green	PAPI 3 DEG 65 FT	-	3000 M, 15 M, Color coded White/Red LIH	3000 M,60 M, Color coded White/Yellow LIH	Red	60 M Red	

LTBS AD 2.15 OTHER LIGHTING AND SECONDARY POWER SUPPLY

1	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	ABN: On TWR, ALTN G/W Sunset to sunrise, or on request from pilots
2	LDI location and LGT Anemometer location and LGT	Anemometer: See ADC for location, LGTD
3	TWY edge and centre line lighting	<u>Edge:</u> All TWYs <u>Centerline:</u> TWYs A, B, C, E, TWY lights are available BTN RWY to TWY F.
4	Secondary power supply/switch-over time	UPS available, switch-over time (0) second.
5	Remarks	Apron: LGTD; RTIL available for RWY 01/19.

LTBS AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA - NIL

LTBS AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Designation and lateral limits	DALAMAN CTR Centered: 364245N-0284729E Radius 5NM
2	Vertical limits	2500 FT AMSL/SFC
3	Airspace classification	-
4	ATS unit call sign Language(s)	DALAMAN TWR TU-EN
5	Transition altitude	12000FT
6	Remarks	APP Service is provided by a) Dalaman APP b) Dalaman TWR when required or transferred by Dalaman APP

LTBS AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Service designation	Call sign	Channel	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
TWR	Dalaman TWR	118.5 MHz 257.8 MHz 128.9 MHz *121.5 MHz *243.0 MHz	H24	*Emergency
	Dalaman Ground	121.9 MHz	H24	-
APP	Dalaman Approach/Radar	119.225 MHz 122.4 MHz 124.4 MHz 126.05 MHz 362.3 MHz *121.5 MHz *243.0 MHz	H24	*Emergency
ATIS	Dalaman Information	127.35 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	Dalaman Rescue Sub-center	123.1 MHz 282.8 MHz 5680 KHz 3023 KHz	HO	-

LTBS AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Type of aid, CAT of ILS/MLS (For VOR/ILS/ MLS, give VAR)	ID	Frequency	Hours of operation	Site of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
NDB	DAL	346 KHz	H24	364122.9N 0284655.7E		
VOR/DME	DAL	114.7 MHz CH94X	H24	364122.9N 0284655.7E	10 M	
LLZ 01 ILS CAT I	IDLM	110.1 MHz	H24	364345.6N 0284752.8E		
GP		334.4 MHz	H24	364209.3N 0284725.2E		3 DEG RDH 55 FT
DME	IDLM	CH38X	H24	364209.3N 0284725.2E	20 M	Coverage 40 NM
LLZ 19	IDMN	110.9 MHz	H24	364147.5N 0284712.6E		
DME	IDMN	CH46X	H24	364147.0N 0284715.3E	7 M	
TACAN	DAL	CH100X	H24	364246.2N 0284720.3E	15 M	
<p><i>DAL NDB 346 KHZ is unusable within the following areas: BTN 40-90 DEG beyond 31 NM below 16000 FT, BTN 91-130 DEG within 15 NM below 7500 FT beyond 15 NM below 24000FT and BTN 140-250 DEG beyond 17 NM.</i></p>						
<p><i>DAL VOR/DME 114.7 MHz/CH94X is unusable within the following areas: BTN R40-R90 beyond 31 NM below 16000 FT, BTN R91-R130 within 15 NM below 7500 FT beyond 15 NM below 24000FT and BTN R140-R250 beyond 17 NM.</i></p>						
<p><i>RWY 01 IDLM ILS/DME 110.1 MHz/CH38X is unusable outside 10° right side of LLZ CL (150 HZ sector II) due to mountainous area, beyond 17 NM from LLZ antennas (Sector I, 90 HZ-150HZ of both sides with reference to CL).</i></p>						
<p><i>RWY 19 IDMN LLZ/DME is unusable outside 10° left side of LLZ CL (90 HZ sector II) due to mountainous area, beyond 15 NM from LLZ antennas (Sector I, 90 HZ-150HZ of both sides with reference to CL).</i></p>						

**LTBS AD 2.20 YEREL HAVALİMANI
DÜZENLEMELERİ**

MEYDAN KULLANMA TEDBİRLERİ

A- Kullanım Şekli: Askeri/Sivil

1. Uluslararası tarifersiz uçuşlar için ve İzmir Adnan Menderes Havalimanına (LTBJ) yedek meydan.

2. 01/19 Pistinin iniş yönüne göre Pist sonunda 1000 FT (322 M) mesafede hook bariyer halatı mevcut olup, ATC talimatlarına uyulması gerekmektedir.

3. Bu meydanı kullanan ve alıcı verici muhaberesi olmayan uçaklar için ön mücade alınması gereklidir.

B- 15 Nisan-01 Kasım tarihleri arasında, yoğun trafik nedeniyle eğitim amaçlı iniş-kalkış çalışmalarına, meydan turu ve alet alçalması dahil izin verilmemektedir.

C- Askeri muharip jet trafikleri iniş ve kalkış önceliğine sahip olup, askeri operasyonlar sırasında muhtemel gecikme ve beklemelere hazırlıklı olunacaktır

D- Kullanılan Pistin Seçimi:

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 gürültü önleme gibi unsurlar dikkate alınır.

İniş ya da kalkış amacıyla kullanılacağı ATC tarafından belirtilen bir pisti kabul/ret etmek pilotun kararıdır. Kaptan pilot, kullandığı 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.

**LTBS AD 2.20 LOCAL AERODROME
REGULATIONS**

LIMITATIONS ON USE OF AERODROME

A- Available to: Military/Civil

1. International Non-scheduled air transport and alternate use for İzmir Adnan Menderes Airport (LTBJ)

2. There is a hook barrier rope at 1000 FT (322 M) distance from the end of RWY 01/19 towards the landing direction. It is strictly required for pilots to abide by the ATC instructions.

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

B- Due to heavy traffic BTN 15 April-01 November, all kind of landing and take-off activities of training purpose including traffic patterns and instrument landings are not permitted.

C- Military fighter jet traffic will have priority for landing and take-off and be prepared for possible delays and waits during operations

D- 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 Operation:

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.

Havalimanı için tercihli pist(ler)	Preferential RWY(s) for Airport
RWY 01	RWY 01

1- Tercihli pistin kullanımında aşağıda belirtilen pist yüzey koşullarına bağlı rüzgar kriterleri dikkate alınır:

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.

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 operasyonları aşağıda belirtilen durumlarda yapılmaz:

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

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

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

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

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

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) 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,

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

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

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

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) Düşük görüş operasyonlarının yürürlükte olması.

g) Low visibility operations are in progress.

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

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

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.

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).

E- İNİŞLER

E- LANDINGS

1. Bir 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 taksi yollarından birisini kullanarak pisti terk etmekte olan hava araçlarına, kavşak noktalarında yol vereceklerdir.

1. An aircraft leaving a runway using a high speed exit TWY has transition priority at intersections over aircraft taxiing on other TWYs. All pilots shall be aware of this transition priority and, unless otherwise instructed to the contrary, shall give way to aircraft leaving the runway using one of the high speed exit TWYs at the intersections.

2. ATC ünitesi trafiklere birbirlerine yol verme veya takip etme talimatı verebilir. Bu durumda ilgili uçakla ayırmayı sağlama sorumluluğu uçuş ekibindedir. Uçuş ekibi ilgili uçağı geçişte herhangi bir emniyet riski öngörüyor ise, pozisyonunu muhafaza edecek ve ATC ünitesini bilgilendirecektir. Parklandırma, uçak çekimi ve taksi esnasındaki mesafe ayırmalarından uçuş ekibi sorumludur.

2. The ATC unit can instruct traffic to give way or follow each other. In this case, it is the flight crew's responsibility to ensure separation with the relevant aircraft. If the flight crew anticipates any safety risk in transit, they will hold position and inform the ATC unit. The flight crew is responsible for spacing during parking, towing and taxiing.

F- PUSH-BACK USULLERİ

Tam hazır olmayan trafikler push-back ve motor çalıştırma müsaadesi istemeyecektir. Push-back müsaadesi alan trafiklerin 60 saniye içinde push-back'e başlaması gerekmektedir, yapamayacak trafikler derhal Ground Kontrol'e (121.900 MHz) bildireceklerdir.

ATC tarafından aksi bildirilmedikçe;

- 19 pisti kalkış için kullanıldığında tüm park yerleri için push back her zaman kuzeye bakacak şekilde yapılacaktır.
- 01 pisti kalkış için kullanıldığında tüm park yerleri için push back her zaman güneye bakacak şekilde yapılacaktır.
- 44, 45, 49 ve 50 nolu park yerleri için push back kuzey yönlü (uçak burnu A1 TWY yönüne) olacak şekilde yapılacaktır.
- Apronda özellikle diğer park pozisyonlarının etkileneceği dar bölgelerde uçuş ekibi manevrayı mümkün olan en düşük takat ile yapacaktır.
- Park yerlerinden çıkacak uçaklar, daima 90 derece açı ile park yerine en yakın apron/taksi yolu merkez hattına tam olarak oturacak şekilde push back yaptırılacaktır.

G- MOTOR TEST USULLERİ

Havalimanında motor testi yapan uçakların dikkat etmesi gereken kurallar;

- Otoriteden izin alınmasını takiben ilgili uçaklar, motor testi yapmadan önce Dalaman Ground ile 121.900 MHz frekansından temas kuracaktır.
- Motor testi yapılan mahalde tüm güvenlik tedbirleri motor testi yapan şirketçe alınacaktır.
- Motor test işlemleri F Taksi yolu üzerinde B ve C1 Taksi yolları arasında kalan kısım üzerinde yapılacaktır.
- Gerekli emniyet tedbirleri uçağı işleten şirket tarafından alınmak şartıyla, park sahalarındaki uçak için IDLE da motor test talebi Ground Kontrol Ünitesinden (121.900 MHz) talep edilecektir.

H- CROSS BLEED MOTOR ÇALIŞTIRMA USULLERİ

- Cross Bleed usulünde motor çalıştırma Apron merkez hattında ve pilot sorumluluğunda yapılacaktır.
- Cross Bleed usulünde motor çalıştıran trafikler, apron merkez hattında normalden daha uzun süre kalacağından ATCye bilgi vereceklerdir.
- Apronda araç kullanan sürücüler, uçakların cross bleed usulünde motor çalıştırma ihtimaline karşı duran uçağın arkasında emniyetli mesafeden daha yakın bulunmayacaktır.
- Çalışmayı yapan havayolu kuruluşu ve hizmet veren kuruluşlar uçakların teknik dökümanlarında yer alan emniyet mesafelerini tesis etmekten sorumludur.
- Cross Bleed Start uygulaması gerekli önlemlerin ilgili havayolu işleticisi tarafından alınması koşuluyla yapılacaktır.
- Cross Bleed Start uygulamak isteyen uçuş ekipleri, bu taleplerini push-back yapmadan önce ATC ünitesine; "Çağrı adı + Park Pozisyonu + Request Cross Bleed Start" şeklinde bildirecektir.

F- PUSH-BACK PROCEDURES

Traffic that is not fully ready will not ask for push-back and engine start permission. Traffic that receive push-back clearance must start push-back within 60 seconds, traffic that cannot do so will immediately notify Ground Control (121.900 MHz).

Unless otherwise advised by ATC;

- When RWY 19 is used for take-off, the push-back will always be north-facing for all parking positions.
- When RWY 01 is used for take-off, the push-back will always be south-facing for all parking positions.
- For parking positions 44, 45, 49 and 50, push-back will be made towards north direction (airplane nose to A1 TWY direction).
- On the apron, especially in narrow areas where other parking positions will be affected, the flight crew will perform the maneuver with the lowest power possible.
- Aircraft that will leave the parking positions will always be pushed back at a 90 degree angle so that they can catch exactly the center line of the apron/taxiway on the closest distance to the parking lot.

G- ENGINE TEST PROCEDURES

Procedure to be followed by aircraft performing engine tests at the airport;

- After obtaining permission from the Authority, the relevant aircraft will contact Dalaman Ground at a frequency of 121.900 MHz before performing the engine test.
- All safety measures will be taken by the company performing the engine test at the place where the engine test is performed.
- Engine test operations will be carried out on the part between TWYs B and C1 on TWY F.
- Provided that the necessary safety measures are taken by the company operating the aircraft, the engine test request in IDLE will be requested from the Ground Control Unit (121.900 MHz) for the aircraft in the parking areas.

H- CROSS BLEED ENGINE START PROCEDURES

- Cross Bleed engine starting will be done on the Apron center line and under the responsibility of the pilot.
- Traffic with engines running in the Cross Bleed procedure will notify ATC as they will stay on the apron center line longer than usual.
- Vehicle drivers driving on the apron shall not be closer than the safe distance behind the stopped aircraft in case the aircraft may start the engine in the cross bleed method.
- The airline organization and the service organizations that carry out the work are responsible for establishing the safety distances in the technical documents of the aircraft.
- Cross Bleed Start application will be made on the condition that the necessary precautions are taken by the relevant airline operator.
- Flight crews who want to apply Cross Bleed Start must submit their request to the ATC unit before pushing-back; It will report as "Call name + Park Position + Request Cross Bleed Start".

I- KALKIŞLAR

1. Kalkış yapacak uçakların pilotları, ATC müsaadesi almak için motor çalıştırmadan 10 dk. önce 121.900 MHz (Dalaman Ground) ile ilk temaslarını aşağıdaki şekilde yapacaklardır;

“Çağrı Adı +Park Pozisyonu +Varış Meydanı + ATIS kodu”

2. Frekans yoğunluğuna yol açmamak için pilotlar; ATC müsaadesini almak için Ground frekansını sadece AIP de belirtilmiş zamana uygun olarak arayacak ve aksi belirtilmedikçe aşağıda tabloda belirtilen SID lere göre hazırlıklarını yapacaklardır. Farklı SID talebi olan pilotlar yine motor çalıştırmadan 10 dk. önce 121.900 MHz (Dalaman Ground) ile temas kurup bu taleplerini iletceklerdir.

3. Kalkış müsaadesinde Yaklaşma Kontrol frekansı belirtilmeyecek olup kalkıştan sonra trafikler 124.400 MHz frekansından Yaklaşma Kontrol ile temas edeceklerdir. Farklı bir frekans kullanıldığında bu ATIS ten yayınlanacaktır.

4. Kalkış için piste giriş müsaadesi verilen bir uçak, kalkış müsaadesiyle birlikte derhal kalkışa hazır olmalıdır. Bu koşulu karşılayamayacak olan uçağın pilotu piste girmeden önce durumu ilgili ATC ünitesine bildirmekle yükümlüdür. Piste giriş-kalkış müsaadesi alan trafikler 90 saniyede kalkış yapamazlarsa en kısa yoldan pisti terk edecekler ve ATC tarafından tekrar sıralamaya alınacaklardır. Acele kalkış (immediate departure) müsaadesi alan trafikler 10 saniye içinde kalkış koşusuna başlamak zorundadır.

5. ATC tarafından “Contact” yerine “Monitor” olarak frekans değişikliği talimatı verildiğinde pilotlar frekans yoğunluğunu önlemek için frekansı monitör ederek dinlemede kalacaktır.

I- DEPARTURES

1. The pilots of the traffic that will take off must wait 10 minutes without starting the engine to get ATC clearance. First, they will make their first contact with 121.900 MHz (Dalaman Ground) as follows;

“Call Name + Parking Position + Destination Aerodrome + ATIS code”

2. Pilots to avoid causing frequency density; In order to get the ATC permission, they will only search the Ground frequency in accordance with the time specified in the AIP, and unless otherwise instructed, they will make their preparations according to the SIDs specified in the table below. Pilots with a different SID request, again, 10 minutes without starting the engine. They will first contact 121.900 MHz (Dalaman Ground) and convey this request.

3. The Approach Control frequency will not be specified in the take-off clearance, and after take-off, traffic will contact the Approach Control at the 124.400 MHz frequency. When a different frequency is used this will be broadcast from ATIS.

4. An aircraft that has been cleared for take-off must be ready to take off immediately with take-off clearance. The pilot of the aircraft, which cannot meet this condition, is obliged to notify the relevant ATC unit before entering the runway. If the Traffic who are allowed to enter and take off from the runway cannot take off in 90 seconds, they will leave the runway in the shortest way and will be re-instructed by ATC. Traffic with immediate departure clearance must start the take-off run within 10 seconds.

5. When the frequency change instruction is given by ATC as “Monitor” instead of “Contact”, pilots will remain listening by monitoring the frequency to avoid frequency congestion.

PİST RUNWAY	RNAV		KONVANSİYONEL CONVENTIONAL
01	KEKIK	1U	1R
	ERFES		
	SOTIV		
	RIVBU	1J	
	ALTIN		
	BIRPU		
19	KEKIK	1C	1E
	ERFES		
	SOTIV		
	RIVBU		
	ALTIN		
	BIRPU		

J- CTOT

1. Pilotlar motor çalıştırma müsaadesi isterken taksi zamanlarını da hesaba katarak CTOT zamanına uygun kalkış yapacak şekilde hazır olmalıdırlar.

J- CTOT

1. Pilots should be ready to take off in accordance with the CTOT time, taking into account the taxi times when requesting engine start clearance.

2. Kendisine verilen CTOT zamanlarına uyamayacak olan pilotlar en kısa zaman içinde şirketleri aracılığı ile yeni bir CTOT zamanı alacaklardır.
3. Pist kapasitesini verimli kullanabilmek ve CTOT zamanlarına uyabilmek için Meydan Kontrol kalkış sıralamalarını değiştirebilir.

K- VFR EĞİTİM UÇUŞLARI

1. Dalaman CTR içerisinde aynı anda en fazla 3 adet VFR (light kategori pervaneli uçak ve/veya helikopter) hava aracına kadar izin verilir. Jet ve pervaneli olarak farklı hız/performans özellikleri gösteren hava araçlarının aynı anda meydan turu çalışmasına izin verilmeyecektir. Hava trafik kontrolörü gerekli gördüğü durumlarda (uçuş emniyeti, yalnız öğrenci, meteorolojik koşullar, PAT sahalarındaki kapalılık durumu, askeri operasyon ve/veya tatbikat, trafik yoğunluğu, VIP operasyonlar, doğal afetler, orman yangını operasyonları vb.) bu trafik sayısında kısıtlamaya gidebilir.
2. Gece yapılacak VFR eğitim uçuşları CTR içerisinde aynı anda en fazla 1 adet olarak planlanacak ve havalimanının yerleşim yerlerine yakın olmasından kaynaklı gürültü sorunu nedeniyle yerel saat ile en geç 23:00 da sonlandırılacak şekilde planlanacaktır. Gece VFR eğitim uçuş planı doldurmuş trafik IFR iniş trafiği olması durumunda tam iniş yapacaktır. Talep edilirse ATC tarafından uygun görülen bir park pozisyonu veya taksi yolunda motor kapatmadan bekleyebilecek ve IFR trafik inişini tamamladıktan sonra tekrar kalkış yapabilecektir.
3. VFR eğitim uçuş planları AIC B04/17 deki 3üncü maddeye uygun olarak doldurulacak ve RMK hanesinde yalnızca 1 adet eğitim çalışması yazılacaktır. RMK hanesinde "CTR içi eğitim uçuşu" yazan trafikler eğitim sahalarında uçuş talebi vb. taleplerde bulunmayacaklardır. Uçuş planı "Belirli bir Eğitim Sahasında Eğitim Uçuşu" olarak çekilen trafikler CTR içinde çalışma talebinde bulunmayacaklardır.
4. VFR eğitim uçuşu gerçekleştiren trafikler AIC B04/17 deki 5nci maddeye uygun olarak; gerçekleştirecekleri eğitim çalışması haricinde ilgili ATC ünitesinden ilave saha, çalışma ve süre talebinde bulunmayacaklardır. Ayrıca uçuş planlarındaki toplam uçuş sürelerine azami ölçüde riayet edilecek ve CTR içi çalışmaların kaç adet olacağı yazılacaktır. (3 adet touch and go, 2 adet meydan turu vs.)
5. Dalaman havalimanında VFR eğitim uçuşlarının acil durum çalışmaları (benzetilmiş motor arızası vb.) yapabilmeleri için 24 saat öncesinden +90 252 2811348 / 3519-3521 hatlardan ilgili ATC otoritesinden izin almaları ve uçuş planı RMK hanesinde bu taleplerini belirtmeleri gerekmektedir, aksi takdirde bu tür çalışmalara izin verilmeyecektir.
6. Dalaman ATC frekanslarının gereksiz yere meşgul edilmemesi için pozisyon raporları, bilgi ve talimatların iletimi kısa, öz ve anlaşılır biçimde yapılmalıdır. Hava ve yerdeki trafikler ilgili frekansları sürekli olarak takip edecek ve frekans blokesine sebep olmayacaklardır.

2. Pilots who cannot comply with the CTOT times given to them will receive a new CTOT time through their handling companies as soon as possible.
3. In order to use the runway capacity efficiently and to comply with the CTOT times, Aerodrome Control may revise the take-off sequences.

K- VFR TRAINING FLIGHTS

1. In Dalaman CTR, up to 3 VFR (light category propeller aircraft and/or helicopter) aircraft are allowed at the same time. Aircraft with different speed/performance characteristics as jet and propeller will not be allowed to run aerodrome traffic circuit at the same time. The air traffic controller may restrict the number of traffic when it deems necessary (flight safety, student only, meteorological conditions, closure in PAT areas, military operations and/or exercises, traffic density, VIP operations, natural disasters, forest fire operations, etc.).
2. VFR training flights to be made at night will be planned as a maximum of 1 at the same time in the CTR and will be planned to be terminated at the latest at 23:00 local time due to the noise problem caused by the proximity of the airport to the settlements. Traffic with a night VFR training flight plan will make a full landing in case of IFR landing traffic. If requested, it will be able to wait in a parking position or TWY deemed appropriate by ATC without turning off the engine and take off again after completing the IFR traffic descent.
3. VFR training flight plans will be filled in accordance with Article 3 of AIC B04/17 and only 1 training exercise will be written in the RMK section. Traffic with "training flight in CTR" in the RMK section, flight demand etc. in training areas. will not make demands. Traffic whose flight plan is drawn as "Training Flight at a Specific Training Area" will not request to work within the CTR.
4. Traffic performing VFR training flight in accordance with Article 5 of AIC B04/17; Except for the training exercise they will carry out, they will not request additional field, exercise and time from the relevant ATC unit. In addition, the total flight times in the flight plans will be followed to the maximum extent and the number of CTR exercises will be written. (3 touch and go, 2 joining aerodrome circuit, etc.)
5. In order for VFR training flights at Dalaman airport to conduct emergency exercises (simulated engine failure, etc.), they must obtain permission from the relevant ATC authority on the lines +90 252 2811348 / 3519-3521 24 hours in advance and indicate these requests in the RMK section of the flight plan, otherwise such exercises will not be permitted.
6. In order not to occupy Dalaman ATC frequencies unnecessarily, the transmission of position reports, information and instructions should be made in a short, concise and understandable manner. Air and ground traffic will follow the relevant frequencies continuously and will not cause frequency blocking.

7. Dalaman havalimanında, "LTBS AD2.20 C" maddesinde belirtilmiş olan tarihler arasında SOLO Eğitim (yalnız öğrenci), VFR intikal ve seyrüsefer uçuşlarına izin verilmemektedir.

8. Uçuş eğitim kuruluşlarının genel havacılık kapsamında icra edecekleri uçuşları ile ilgili planlarının kabulü ATC koordinesine tabidir. Dalaman Havalimanına VFR Genel Havacılık planı ile intikal/seyrüsefer uçuşu düzenleyecek eğitim kuruluşları en geç 24 saat öncesinden, mesai saatleri içerisinde Dalaman ATC ile +90 252 2811348 / 3519-3521 hatlardan koordine kuracaklardır. (Hafta sonu ve resmî tatillerdeki uçuşlar için gerekli koordine hafta içi mesai saatlerinde yapılacaktır). Meydan kapasite kullanımı kapsamında yoğun yaz sezonunda aynı saat dilimi içerisinde en fazla 2 adet VFR intikal veya seyrüsefer eğitim uçuşuna izin verilecektir.

L- HOTSPOT ALANLARI

Hot Spot 1: 01 pisti iniş için kullanılırken, pisti B taksi yolundan terk eden trafik ile, Aprondan taksiye başlamış ve B1 ile F taksi yoluna çıkacak trafik ve A1 den F taksi yoluna çıkmış ve kalkış için F üzerinde 01 yönünde taksidede olan trafikler.

Hot Spot 2: F taksiyolu üzerinde taksi yapan 01 pisti kalkış trafikleri ve 19 pisti iniş trafikleri ile Askeri Apronlardan 01/19 pist başı için taksiye başlayan tüm trafikler;

Hot Spot 3: 01/19 pistleri iniş/kalkış için kullanılırken 46A, 46B, 46C, 46D, 46E, 47A, 47B, 47C, 47D, 47E ve 48 park yerlerinden 01/19 pisti için A1 taksi yolunu kullanarak F taksi yoluna çıkacak light kategori uçaklar ile araç servis yolu üzerinde apronu kateden kara araçları ve taksidedeki diğer trafikler;

Hot Spot 4: F Taksi yolunun güney başından itibaren yaklaşık 402 M mesafede, F taksi yolunun her iki tarafında ve taksi yolu merkez hattına yaklaşık 32 M uzaklıkta, yerden yüksekliği yaklaşık 2.60 M, genişliği ise yaklaşık 8 M olan seyyar askeri hook bariyerler mevcut olup uçucuların temkinli olması ve kule talimatlarına riayet edilmesi gerekmektedir.

M- PARK YERLERİ

a) Olağanüstü durumlarda (VIP, doğal afet, tatbikat vb.) park yeri yetersizliği nedeniyle meydan slotu almış trafiklerde kısıtlamaya gidilebilir. Bu kısıtlama uygulanırken, işleticiler arasında eşitlik, hakkaniyet ve tarafsızlık ilkelerine uygun hareket edilecektir.

b) Muğla Dalaman Havalimanını kullanacak tüm IFR/VFR sivil ve tarifersiz uçuşların slot izni alınmadan uçuş yapması yasaktır. Bu kurallara uymayanların havalimanına inişlerine müsaade edilmeyecektir.

Bu nedenle, uçuş planlarının ilgili şartlara uygunluğunun kontrolü için;

IFR uçuşlarının Slot Koordinasyon Merkezine,

7. At Dalaman airport, SOLO Training (only student), VFR transfer and navigation flights are not allowed between the dates specified in "LTBS AD2.20 ITEM C".

8. The acceptance of the plans of flight training organizations regarding the flights to be performed within the scope of general aviation is subject to ATC coordination. Training institutions that will organize a transfer/navigation flight to Dalaman Airport with the VFR General Aviation plan will coordinate with Dalaman ATC on +90 252 281 1348 / 3519-3521 lines, 24 hours in advance at the latest, during working hours. (The necessary coordination for flights on weekends and public holidays will be made during working hours on weekdays). Within the scope of aerodrome capacity utilization, a maximum of 2 VFR transfer or navigation training flights will be allowed in the same time zone during the peak summer season.

L- HOTSPOT AREAS

Hot Spot 1: Traffic leaving the runway from TWY B when runway 01 is used for landing, traffic that started taxiing from the apron and will exit TWY B1 and F, and traffic exiting TWY F from A1 and taxiing in direction 01 on F for departure.

Hot Spot 2: RWY 01 departure traffic and landing traffic on RWY 19 taxiing on TWY F, and all traffic starting taxiing for RWY 01/19 from Military Aprons;

Hot Spot 3: While RWYs 01/19 are used for landing/take-off, light category airplanes and vehicles that will enter TWY F by using TWY A1 for RWY 01/19 from 46A, 46B, 46C, 46D, 46E, 47A, 47B, 47C, 47D, 47E and 48 parking positions. Ground vehicles crossing the apron on the service road and other traffic in taxis;

Hot spot 4: Mobile military hook barriers are positioned on both sides of TWY F, approximately 402 M from the southern end of TWY F and at a lateral distance of 32 M from the TWY centerline. Each barrier has an approximate height of 2.60 M and a width of about 8 M. Pilots shall exercise caution when taxiing in this area and comply strictly with ATC instructions.

M- PARKING POSITIONS

a) In abnormal conditions (VIP, natural disasters, drills, etc.), restrictions may be imposed on traffic that has received an aerodrome slot due to insufficient parking space. While applying this restriction, the principles of equality, fairness and impartiality will be followed among the operators.

b) All IFR/VFR civil and non-scheduled flights intending to operate at Muğla Dalaman Airport are strictly prohibited from operating without obtaining a valid slot allocation. Aircraft not complying with these requirements will not be permitted to land at the aerodrome.

To ensure compliance with the relevant requirements in flight plan processing:

IFR flights shall obtain slot approval from the Slot Coordination Center.

VFR uçuşlarının ise meydan kapasitesinin etkin kullanımı amacıyla havalimanımıza gelecek ve 2 saatten fazla konaklama yapacak uçuşların meydan slotu ve konaklama planlaması için en az 24 saat öncesinden ays.ltbs@dhmi.gov.tr adresine başvurarak meydan uygunluğunun alınması ve teyit edilmesi zorunludur.

c) Havalimanımızda kısıtlı sayıda kancalı park yeri bulunduğu ve yatıdaki küçük uçakların kancaya bağlanması zorunlu olduğundan kancalı park yeri talep eden (bağlama amacıyla gelen) şirketler bu taleplerini en geç 24 saat öncesinden DHMİ AYS Birimine ays.ltbs@dhmi.gov.tr resmi e-posta adresi aracılığıyla ileteceklerdir. Kancaya bağlı olmayan küçük uçakların havalimanımızda konaklamasına izin verilmeyecektir.

d) Havalimanımıza kontrolsüz saha/meydandan VFR uçuş yapacak şirketler güvenlik hizmeti almak için uçak özel güvenlik hizmeti veren yer hizmet kuruluşları ile anlaşma yapmak zorundadırlar.

e) Apronda uçak park yeri haricinde yürümek yasaktır. Uçak park yeri dışına çıkılması gerektiğinde ilgili yer hizmet kuruluşlarından hizmet alınacaktır.

f) Köprü park yeri kısıtı nedeniyle, havalimanımızda köprü park pozisyonunda 2 saatten fazla kalacak uçaklar, ilgili şirketin uçak sorumluları uçağı terk etmeden önce DHMİ AYS Biriminin uygun gördüğü bir açık park pozisyonuna çekilecektir.

g) 19, 20, 21, 22, 23 park yerlerinde;

A380 vb. büyüklükteki uçakların Havalimanını kullanması halinde sadece 21 nolu park yeri kullanılacak olup; o esnada diğer park yerleri ise kullanılmayacaktır.

B747-400 vb. büyüklükteki uçakların Havalimanını kullanması halinde 20 ve 22 nolu park yerleri kullanılacak olup; o esnada diğer park yerleri ise kullanılmayacaktır.

B757-300 vb. büyüklükteki uçakların Havalimanını kullanması halinde 19, 21 ve 23 nolu park yerleri kullanılacak olup; o esnada diğer park yerleri ise kullanılmayacaktır.

h) 30, 30A, 30B park yerlerinde;

B747-400 vb. büyüklükte uçak park ettirildiğinde 30 nolu park yeri kullanılacak olup; diğer park yerleri o esnada kullanılmayacaktır.

B737-900/A321 vb. büyüklükte uçak park ettirildiğinde 30A ve 30B kullanılacak olup; 30 nolu park yeri o esnada kullanılmayacaktır.

i) 31, 31A, 31B park yerlerinde;

B747-800 vb. büyüklükte uçak park ettirildiğinde 31 nolu park yeri kullanılacak olup; o esnada diğer park yerleri kullanılmayacaktır.

B737-900/A321 vb. büyüklükte uçak park ettirildiğinde 31A ve 31B nolu park yerleri kullanılacak olup; 31 nolu park yeri o esnada kullanılmayacaktır.

In order to ensure the efficient use of airport capacity, VFR Flights intending to operate at the aerodrome and planning to remain on the ground for more than 2 hours shall request airport slot allocation and parking confirmation at least 24 hours in advance by contacting ays.ltbs@dhmi.gov.tr. Confirmation of airport availability is mandatory.

c) Due to the limited number of hook-equipped parking stands at the aerodrome, and the requirement for small aircraft on overnight stay to be secured with hooks, operators requesting hook-equipped parking stands (for tie-down purposes) shall submit their requests to the DHMI AYS Unit via the official e-mail address ays.ltbs@dhmi.gov.tr no later than 24 hours prior to the planned operation. Overnight parking of small aircraft without hook tie-down will not be permitted at the aerodrome.

d) Companies that will make VFR flights from an uncontrolled area/aerodrome to the airport have to make an agreement with ground handling companies that provide aircraft private security services in order to receive security services.

e) It is forbidden to walk on the apron except for the aircraft parking position. When it is necessary to go out of the aircraft parking position, service will be obtained from the relevant ground handling companies.

f) Due to the gate parking space restriction, the aircraft that will stay in the gate parking position at the airport for more than 2 hours will be withdrawn to an open parking position deemed appropriate by the DHMI AYS Unit before the aircraft responsible of the relevant company leaves the aircraft.

g) At parking positions 19, 20, 21, 22, 23;

In case of aircraft sized A380 etc. have used aerodrome for operation, only parking position 21 shall be used; at that time the other parking positions shall not be used.

In case of aircraft sized B747-400 etc. have used aerodrome for operation, only parking positions 20 and 22 shall be used; at that time the other parking positions shall not be used.

In case of aircraft sized B757-300 etc. have used aerodrome for operation, only parking positions 19, 21 and 23 shall be used; at that time the other parking positions shall not be used.

h) At parking positions 30, 30A, 30B;

While aircraft sized B747-400 etc. are parking, only parking position 30 shall be used; at that time the other parking positions shall not be used.

While aircraft sized B737-900/A321 etc. are parking, only parking positions 30A and 30B shall be used; at that time parking position 30 shall not be used.

i) At parking positions 31, 31A, 31B;

While aircraft sized B747-800 etc. are parking, only parking position 31 shall be used; at that time the other parking positions shall not be used.

While aircraft sized B737-900/A321 etc. are parking, only parking positions 31A and 31B shall be used; at that time parking position 31 shall not be used.

j) 40, 40A, 40B park yerlerinde;

B747-800 vb. büyüklükte uçak park ettirildiğinde 40 nolu park yeri kullanılacak olup; o esnada diğer park yerleri kullanılmayacaktır.

B737-900/A321-200 vb. büyüklükte uçak park ettirildiğinde 40A, 40B nolu park yeri kullanılacak olup; 40 nolu park yeri o esnada kullanılmayacaktır.

k) 46, 47, 48, 46A, 46B, 46C, 46D, 46E, 47A, 47B, 47C, 47D, 47E park yerlerinde;

C650 vb. uçaklar park ettirildiğinde 46, 47 ve 48 nolu park yeri kullanılacak olup; diğer park yerleri o esnada kullanılmayacaktır.

PA44-180 vb. uçak park ettirildiğinde 46A, 46B, 46C, 46D, 46E, 47A, 47B, 47C, 47D, 47E nolu park yerleri kullanılacak olup; o esnada diğer park yerleri kullanılmayacaktır.

l) 54, 55, 56, 57 park yerlerinde;

A320 tipi uçaklar park ettirildiğinde 54, 55, 56, 57 park yerleri kullanılacak olup, diğer park yerleri o esnada kullanılmayacaktır.

PA44-180, DA20 vb. tipi uçak park ettirildiğinde 55A, 55B, 55C, 56A, 56B, 56C, 56D, 56E, 56F, 57A, 57B, 57C nolu park yerleri kullanılacak olup, o esnada diğer park yerleri kullanılmayacaktır.

N- HIZ TAHDİT PROSEDÜRLERİ

1. Etkin bir trafik sıralaması yapmak ve özellikle son yaklaşmada ayırma değerlerini korumak için yayınlanmış hız tahdit prosedürlerine mutlaka uyulmalıdır. ATC tarafından verilen hız tahdit prosedürleri, yayınlanmış olan hız tahdit prosedürlerinin yerine geçer. Yayınlanan ya da ATC tarafından verilen hız tahdit prosedürlerine uymamak bir hava aracı için planlanmış sıralamadan çıkmakla sonuçlanabilir.

2.P-RNAV onayı olmayan konvansiyonel usulle yaklaşma yapan trafikler son yaklaşma hattında aşağıdaki hız tahdit usullerini uygulayacaklardır:

Esas bacak dönüşünden tekerlek koyma noktasına 12 NM mesafeye kadar IAS 200 Kt, 12 NM ile 8 NM arasında IAS 180 Kt, 8 NM ile 6 NM arasında IAS 170 Kt, sonrasında 6 NM ile 4 NM arasında IAS 160 Kt sürat ile geçilecek şekilde hız ayarlaması yapılır. Hız tahditlerine uyamayacak pilotlar; bu durumu, ilk temasta uygulayabilecekleri hız ile beraber ATC ye bildirmelidir.

O- ASGARİ YAKIT & YAKIT ACİL DURUMU

Yakıt miktarının düşük olması, pilotlarca ATC'ye yalnızca aşağıda onu en iyi tanımlayan ifade kullanılarak bildireceklerdir.

- Minimum Fuel
- MAYDAY MAYDAY MAYDAY Fuel

j) At parking positions 40, 40A, 40B;

While aircraft sized B747-800 etc. are parking, only parking position 40 shall be used; at that time the other parking positions shall not be used.

While aircraft sized B737-900/A321-200 etc. are parking, only parking positions 40A and 40B shall be used; at that time parking position 40 shall not be used.

k) At parking positions 46, 47, 48, 46A, 46B, 46C, 46D, 46E, 47A, 47B, 47C, 47D, 47E;

While C650 type aircraft etc. are parking, only parking positions 46, 47 and 48 shall be used; at that time the other parking positions shall not be used.

While PA44-180 type aircraft etc. are parking, only parking positions 46A, 46B, 46C, 46D, 46E, 47A, 47B, 47C, 47D, 47E shall be used; at that time the other parking positions shall not be used.

l) At parking positions 54, 55, 56, 57;

While A320 type aircraft are parking, only parking positions 54, 55, 56 and 57 shall be used; at that time the other parking positions shall not be used.

While PA44-180, DA20 type aircraft etc. are parking, only parking positions 55A, 55B, 55C, 56A, 56B, 56C, 56D, 56E, 56F, 57A, 57B, 57C shall be used; at that time the other parking positions shall not be used.

N- SPEED RESTRICTION PROCEDURES

1. All relevant traffic are responsible for abiding by the speed restriction procedures, in order to enable an efficient landing sequence and provide the separation minimums set essentially for the final approach phase. Instructions duly given by ATC for speed restriction supersede the speed restriction on designated procedures. For any traffic, failing to comply with the speed limitation either procedural or as instructed by ATC, may result in losing the place in sequence.

2. Traffic approaching by conventional procedures but not approved for P-RNAV shall abide by the following speed restriction scheme:

During the Approach phase, from base leg to 12 NM from Touchdown Zone is IAS 200 Kt, between 12 NM and 8 NM is IAS 180 Kt, between 8 NM and 6 NM is IAS 170 Kt and subsequently between 6 NM and 4 NM to touch down is IAS 160 Kt. The Traffic if not able to abide by the subject speed restrictions must notify ATC about their situation along with the speed limits to which they are capable of being adjusted.

O- MINIMUM FUEL & FUEL EMERGENCY.

Low fuel quantity shall be reported by the pilots to ATC only by using the phrase below which best describes it.

- Minimum Fuel
- MAYDAY MAYDAY MAYDAY Fuel

LTBS AD 2.21 GÜRÜLTÜ ÖNLEME USULLERİ

1- Ground time 40 dakika ve üzeri volan uçaklarda, köprü park yerlerinde park edişi müteakip 5 dakika içerisinde APU kapatılmalı, motor çalıştırmadan 15 dakika önce APU çalıştırılmalıdır.

2- 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.

3- 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.

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

LTBS AD 2.22 UÇUŞ USULLERİ

MUĞLA/DALAMAN (LTBS) HAVALİMANI İÇİN RNAV USULLERİ

1- RNAV (GNSS) SID ve STAR USULLERİNİN UYGULANMASI

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

1- LTBS için GNSS e dayalı RNAV STAR ları SOTIV, ERFES, KEKIK, SONUP, NEXAM, ATSA, RIVBU, ALTIN ve BIRPU 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.

- SONUP üzerinden LTBS ye gelişlerde planlanan uçuş yolu:
ÖRNEK:.....W89 SONUP.

2- LTBS için GNSS e dayalı RNAV SID leri SOTIV, ERFES, KEKIK, RIVBU, ALTIN ve BIRPU 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.

- KEKIK üzerinden LTBS kalkışlarında planlanan uçuş yolu

ÖRNEK:KEKIK N127...

2- "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 waypoint'e ulaştıktan sonra SID/STAR ın kalan kısmını takip edecektir.

İNİŞ MEYDANI MUĞLA/DALAMAN HAVALİMANI OLAN IFR UÇUŞLAR İÇİN MUHABERE KAYBI USULLERİ

1- TMA dışındaki IFR uçuşlar için Muhabere Kaybı

Transponder kod 7600 bağlanır. En son tahsis edilen ve onaylanan uçuş seviyesi ve rotası takip edilir. Daha sonra 12000 FT e alçalışta DAL VOR a devam edilir. DAL VOR üzerinde 4000 FT e alçalıp ilgili Aletli Yaklaşma Usulü (IAP) uygulanır ve iniş gerçekleştirilir.

LTBS AD2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1- For the aircraft with ground time 40 minutes or more, the APU must be turned off within 5 minutes after parking in the docking parking areas, 15 minutes before starting the engine, the APU must be run.

2- 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.

3- 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.

4- 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.

LTBS AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

RNAV PROCEDURES FOR MUĞLA/ DALAMAN (LTBS) AIRPORT

1- IMPLEMENTATION 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 apply RNAV (GNSS) SID and STAR procedures. Therefore, P-RNAV approved aircraft arriving/departing to/from LTBS Airport are required to submit the change messages (CHG) related to the route section of their Flight Plans as follows:

1- GNSS based RNAV STARS for LTBS starts from the waypoints/fixes, designated as SOTIV, ERFES, KEKIK, SONUP, NEXAM, ATSA, RIVBU, ALTIN and BIRPU. 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 LTBS via SONUP,
Example:...W89 SONUP.

2- GNSS based RNAV SIDs for LTBS ends at the waypoints/fixes, designated as SOTIV, ERFES, KEKIK, RIVBU, ALTIN and BIRPU. 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 LTBS via KEKIK,

Example: KEKIK,N127...

2- DIRECT TO CLEARANCE

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

RADIO FAILURE (RF) PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS DESTINATION TO MUĞLA/DALAMAN AIRPORT

1- RF for IFR flights outside TMA

Select transponder code 7600. Follow the flight plan route using last assigned and acknowledged flight level. Then, descending 12000 FT proceed to DAL VOR. Descend to 4000 FT over DAL VOR and execute Instrument Approach Procedure (IAP) and land.

2- TMA içindeki IFR uçuşlar için Muhabere Kaybı

2.1. 12000 FT ya da daha üzerindeki uçuşlar

Transponder kod 7600 bağlanır. 3 dakika boyunca en son tahsis edilen ve onaylanan ATC talimatları uygulanır. Daha sonra 12000 FT e alçalışta DAL VOR a devam edilir. DAL VOR üzerinde 4000 FT e alçalıp ilgili Aletli Yaklaşma Usulü (IAP) uygulanır ve iniş gerçekleştirilir.

2.2. 4000 FT üzerinde olup 12000 FT altındaki uçuşlar

Transponder kod 7600 bağlanır. DAL VOR a devam edilir. En son tahsis edilen ve onaylanan irtifaya alçalma yapılır ya da bu irtifa muhafaza edilir. DAL VOR üzerinde 4000 FT e alçalıp ilgili Aletli Yaklaşma Usulü (IAP) uygulanır ve iniş gerçekleştirilir.

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

2.3. 4000 FT ya da altındaki uçuşlar

Transponder kod 7600 bağlanır. İlgili aletli alçalma usulü uygulanarak yaklaşıma devam edilir ve iniş gerçekleştirilir.

Not: Uçakta eğer telefon imkanı varsa Dalaman Yaklaşma Ofisi ile +90 252 281 13 48 / 3522 veya 3524 den bağlantı kurulabilir.

3. Muğla Dalaman Havaalanı "AD2 LTBS IAC-10 LOC Only RWY 19" alçalmasını icra edecek 20 koltuk ve üzeri kapasiteye sahip hava araçlarıyla (Azami Sertifikalandırılmış Koltuk Kapasitesi - Certified for a Maximum Passenger Seating Configuration) Ticari Hava Taşımacılığı yapacak işletmelere ait gereklilikler;

"1 Ocak 2022 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere";

a. Pilotlar; "LOC Only RWY 19" alçalmasını icra etmeden önce, simülasyon eğitimi alacaktır. Simülasyon eğitiminin periyodik olarak tekrarlanması gerekmektedir.

"12 Ağustos 2021 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere";

b. İşleticiler Havaalanı Kategorisini "Kategori B" veya "Kategori C" (EASA - AIR OPS ORO.FC.105, Route/Area and aerodrome knowledge for commercial Operations- Aerodrome knowledge) olarak değerlendirecektir.

c. İşleticiler mürettebat gereklilikleri için; "EASA – AIR OPS ORO.FC.105" şartlarına uygunluğu sağlayacaktır.

d. Pilotlar, alçalmaya başlamadan önce; son yaklaşma safhasında gerekli alçalma oranını dikkatli bir şekilde göz önüne alacaktır.

4. Muğla Dalaman Havaalanı "AD2 LTBS IAC-10 LOC Only RWY 19" alçalmasını icra edecek 19 koltuk ve aşağı kapasiteye sahip hava araçlarıyla (Azami Sertifikalandırılmış Koltuk Kapasitesi)(Certified for a Maximum Passenger Seating Configuration) Ticari Hava Taşımacılığı yapacak işletmelere ait gereklilikler;

"12 Ağustos 2021 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere";

2- RF for IFR flights inside TMA

2.1 Aircraft at or above 12000 FT,

Select transponder code 7600. For 3 minutes execute last assigned and acknowledged ATC instructions. Then, descending 12000 FT proceed to DAL VOR. Descend to 4000 FT over DAL VOR and execute Instrument Approach Procedure (IAP) and land.

2.2 Aircraft below 12000 FT, at or above 4000 FT

Select transponder code 7600. Proceed to DAL VOR, descend or maintain last assigned and acknowledged altitude. Descend to 4000 FT over DAL VOR and execute Instrument Approach Procedure (IAP) and land.

Note: Aircraft on downwind legs shall execute this procedure regardless of altitude or level.

2.3 Aircraft below 4000 FT,

Select transponder code 7600. Execute to relevant Instrument Approach procedure and land.

Note: If available, call Dalaman APP: +90 252 281 13 48 ext: 3522 or 3524

3. Muğla Dalaman Airport "AD2 LTBS IAC-10 LOC Only RWY 19" requirements for operators which conduct Commercial Air Transport with aircraft with a capacity of 20 seats or more (Certified for a Maximum Passenger Seating Configuration);

"Effective from January 1, 2022";

a.Pilots; shall have simulator training before implementing the "LOC Only RWY 19" approach procedure. Simulator training does not need to be repeated periodically.

"Effective from August 12, 2021";

b.Operators shall consider the Airport Category as either "Category B" or "Category C". (EASA - AIR OPS ORO.FC.105, Route/Area and aerodrome knowledge for commercial Operations- Aerodrome knowledge)

c.Operators shall comply with "EASA - AIR OPS ORO.FC.105" for crew requirements.

d. Pilots, before start to descend, shall carefully consider the rate of descent required during the final approach phase.

4.Muğla Dalaman Airport "AD2 LTBS IAC-10 LOC Only RWY 19" requirements for operators which conduct Commercial Air Transport with aircraft with a capacity of 19 seats and below (Certified for a Maximum Passenger Seating Configuration)

"Effective from August 12, 2021";

a. İşleticiler Havaalanı Kategorisini "Kategori B" veya "Kategori C" (EASA - AIR OPS ORO.FC.105, Route/Area and aerodrome knowledge for commercial Operations- Aerodrome knowledge) olarak değerlendirecektir.

b. İşleticiler mürettebat gereklilikleri için; "EASA AMC1 ORO.FC.105" şartlarına uygunluğu sağlayacaktır.

c. Pilotlar, alçalmaya başlamadan önce; son yaklaşma safhasında gerekli alçalma oranını dikkatli bir şekilde göz önüne alacaktır.

DALAMAN TMA İçerisinde VFR Uçuş Usulleri

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.

Dalaman Havalimanına belirtilen VFR rotalardan gelen VFR trafikler mümkün olan en kısa sürede Dalaman Yaklaşma Kontrol Ünitesi ile temas sağlamaya çalışacaktır ve radyo teması kurularak müsaade alınmadıkça **CTR, Yaklaşma hatları** kat edilmeyecek ve **çalışma sahalarına** girilmeyecektir.

Dalaman TMA, kuzeyden Doğu-Batı veya Batı-Doğu yönlü kat edişlerde, LT AD 2 LTBS IAC 04 yaklaşma hattını kullanan IFR trafiklerin alçalma hattını ihlal etmeden ve yaklaşma kontrol ünitesinden izin almadan kat edilmeyecektir.

Hava radyosu arızalanan uçak transponderına A7600 bağlayacak ve en kısa yoldan CTR in giriş yönüne göre meydan doğusu 2 NM R050 veya meydan batısı R330 2 NM a gelerek kendisine uygun bir irtifada beklemeye girecek, aletli iniş kalkış paternlerini ve pistleri ihlal etmeden kendisinin kuleden görülmesini sağlayacak ve kule ışık talimatlarına uyacaklardır. Gerekirse pilot cep telefonuyla Dalaman Meydan Kontrol Kulesi telefonları; +90 252 2811348 / 3510-3509 arayacak ve trafik malumatı verecektir.

Transponder arızası durumunda da uçak Meydan Kontrol Kulesi ile temas ederek mutlaka iniş için geriye dönecektir. Transponderı arızalı olan uçağa Terminal Sahası içinde uçuşuna müsaade edilmeyecektir.

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

a. Operators shall consider the Airport Category as either "Category B" or "Category C". (EASA - AIR OPS ORO.FC.105, Route/Area and aerodrome knowledge for commercial Operations- Aerodrome knowledge)

b. Operators shall comply with "EASA - AIR OPS ORO.FC.105" for crew requirements.

c. Pilots, before start to descend, shall carefully consider the rate of descent required during the final approach phase.

Procedure for VFR Flights within DALAMAN 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.

VFR Traffic using the VFR routes to Dalaman Airport shall try to contact Dalaman Approach Control Unit as soon as possible and shall not cross Approach paths, shall not enter CTR and training areas, unless clearance is received by radio connect.

VFR traffic, while passing Dalaman TMA from East-West or West-East, shall not violate IFR traffic's Approach line stated on LT AD 2 LTBS IAC 04 and shall not pass through the Dalaman TMA unless authorized by Dalaman Approach Control.

In case of radio failure the ACFT shall set A7600 to transponder and fly to the spot which is towards the enter point of the CTR, 2 NM R050 to the east of the aerodrome or R330 2 NM to the west of the aerodrome, and hold at an altitude suitable for it, as soon as possible. ACFT shall not violate landing/take-off patterns and RWYs and shall follow TWR light instructions by making itself seen by TWR. Pilots shall call TWR and give information via +90 252 2811348 / 3510-3509 if needed.

In case of transponder failure the ACFT shall contact TWR and definitely turn back for landing. ACFT that have transponder failure shall not be permitted to fly within TMA.

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

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

A) Dalaman Hava Limanına iniş yapacak VFR trafikler, TMA ya girişi takiben aşağıda belirtilen noktalardan en yakın olanına uçarak rotaya gireceklerdir:

SONUP 1: SONUP (372922.8N-0283000.0E) - ÇAKMAK (371126.0N-0283644.0E) - EVKON (365916N-0283544.0E) - ASI (364230.0N-0283930.0E) - EKTON (364124.0N-0284232.0E)

NEXAM 1: NEXAM (373000.6N-0283806.6E) - ÇAKMAK (371126.0N-0283644.0E) - EVKON (365916N-0283544.0E) - ASI (364230.0N-0283930.0E) - EKTON (364124.0N-0284232.0E)

ATSAL 1: ATSAL (373000.8N-0284308.3E) - ÇAKMAK (371126.0N-0283644.0E) - EVKON (365916N-028 35 44.0E) - ASI (364230.0N-0283930.0E) - EKTON (364124.0N-0284232.0E)

KEKİK 1: KEKİK (370443.0N-0282204.0E) - EVKON (365916N-0283544.0E) - ASI (364230.0N-0283930.0E) - EKTON (364124.0N-0284232.0E)

ERFES 1: ERFES (365827.3N-0281537.0E) - SAFET (364300.0N-0281900.0E) - AKYA (363900.0N-0282500.0E) - ASI (364230.0N-0283930.0E) - EKTON (364124.0N-0284232.0E)

SOTIV 1: SOTIV(363300.0N-0282900.0E) - ASI (364230.0N-0283930.0E) - EKTON (364124.0N-0284232.0E)

RIVBU 1: RIVBU (371938.1N-0291845.4E) - KIRAZ (365952.0N-0291109.0E) - GOCEK (364000.0N-0285500.0E)

ALTIN 1: ALTIN (364556.0N-0292433.0E) - GOCEK (364000.0N-0285500.0E)

BIRPU 1: BIRPU (361907.7N-0291028.5E) - MERCAN (362900.0N-0285500.0E) - GOCEK (364000.0N-0285500.0E)

B) Dalaman Hava Limanından kalkışlarda ve TMA yı transit kat edişlerde, gidiş istikametine göre yukarıda belirtilen rotaların aksi yönleri takip edilecektir.

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

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

LTBS AD 2.23 EK BİLGİLER

A) Hudut kapısı

B) 01/19 Pisti merkez hattının 54 M Doğusu ve Batısında 01 Pist başından 322 M, 19 Pist başından 322 M mesafede hook bariyer barakaları mevcuttur.

Baraka Yüksekliği: 2.3 M GND.

C) 01/19 Pistinin iniş yönüne göre Pist sonunda 1000 FT (322 M) mesafede hook bariyer halatı mevcut olup, ATC talimatlarına uyulması gerekmektedir.

D) Havalimanı kuş göç yolları üzerinde değildir. Meydan civarında herhangi bir belirli yön olmaksızın yıl boyunca 200 FT ile 1500 FT arasında kırlangıç, ispinoz vb. kuş hareketleri görülmektedir.

E) Havalimanı terminal binası önündeki park pozisyonlarına gidecek uçakların park yerine dönüşlerinden itibaren taksi light ışıklarının kapalı olması gerekmektedir.

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

A) VFR traffic which will land at Dalaman Airport shall enter the route by flying to the nearest point given below after entering the TMA:

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

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

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

LTBS AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

A) Border gate

B) With reference to RWY 01/19, hook barrier barracks are located at 54 M Eastbound/Westbound of the subject RWY centerline at a distance of 322 M from RWY 01 THR and 322 M from RWY 19 THR.

Height of Barracks: 2.3 M GND

C) There is a hook barrier rope at 1000 FT (322 M) distance from the end of RWY 01/19 towards the landing direction. It is strictly required for pilots to abide by the ATC instructions.

D) The airport is not on the route of bird migration. Around the airport, without aiming to any direction, swallows and chaffinchs are observed BTN 200 FT-1500 FT.

E) The taxi lights of the aircraft going to the parking positions in front of the airport terminal building must be off after they turn to the parking area.

LTBS AD 2.24 CHARTS RELATED TO MUĞLA / DALAMAN AERODROME

Aerodrome Chart	AD 2 LTBS ADC
Aircraft Parking/Docking Chart	AD 2 LTBS PRKG
Aerodrome Obstacle Chart	AD 2 LTBS AOC
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 01	AD 2 LTBS SID-1
Standard Instrument Departure Route (SID) RWY 01	AD 2 LTBS SID-1A
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 19	AD 2 LTBS SID-2
Standard Instrument Departure Route (SID) RWY 19	AD 2 LTBS SID-2A
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 01 NDB/DME	AD 2 LTBS SID-3
Standard Instrument Departure Route (SID) RWY 01 NDB/DME	AD 2 LTBS SID-3A
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 19 NDB/DME	AD 2 LTBS SID-4
Standard Instrument Departure Route (SID) RWY 19 NDB/DME	AD 2 LTBS SID-4A
Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 19	AD 2 LTBS SID-5
Standard Instrument Departure Routes RNAV GNSS (SID) RWY 19	AD 2 LTBS SID-5A
Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 01	AD 2 LTBS SID-6
Standard Instrument Departure Routes RNAV GNSS (SID) RWY 01	AD 2 LTBS SID-6A
Standard Instrument Arrival Chart (STAR)	AD 2 LTBS STAR-1
Standard Instrument Arrival Chart (STAR)	AD 2 LTBS STAR-2
Standard Instrument Arrival Chart (STAR)	AD 2 LTBS STAR-3
Standard Instrument Arrival Chart RNAV GNSS (STAR) RWY 19	AD 2 LTBS STAR-4
Standard Instrument Arrival Routes RNAV GNSS (STAR) RWY 19	AD 2 LTBS STAR-4A
Standard Instrument Arrival Chart RNAV GNSS (STAR) RWY 01	AD 2 LTBS STAR-5
Standard Instrument Arrival Routes RNAV GNSS (STAR) RWY 01	AD 2 LTBS STAR-5A
Standard Instrument Arrival Chart RNAV GNSS (STAR) RWY 19	AD 2 LTBS STAR-6
Standard Instrument Arrival Routes RNAV GNSS (STAR) RWY 19	AD 2 LTBS STAR-6A
Instrument Approach Chart ILS Z CAT I or LOC Z RWY 01	AD 2 LTBS IAC-1
Instrument Approach Chart ILS Y CAT I or LOC Y RWY 01	AD 2 LTBS IAC-2
Instrument Approach Chart VOR C	AD 2 LTBS IAC-3
Instrument Approach Chart RNP RWY 19	AD 2 LTBS IAC-4
Instrument Approach Procedure Descriptions for RNP RWY 19	AD 2 LTBS IAC-4A
Instrument Approach Chart VOR Z RWY 01	AD 2 LTBS IAC-5
Instrument Approach Chart VOR Y, NDB Y RWY 01	AD 2 LTBS IAC-6
Instrument Approach Chart VOR A, NDB A	AD 2 LTBS IAC-7
Instrument Approach Chart NDB Z RWY 01	AD 2 LTBS IAC-8
Instrument Approach Chart LOC Only RWY 19	AD 2 LTBS IAC-9
Instrument Approach Chart RNP RWY 01	AD 2 LTBS IAC-10
Instrument Approach Procedure Descriptions for RNP RWY 01	AD 2 LTBS IAC-10A
VFR Flight Routes	AD 2 LTBS VFR
Minimum Radar Vectoring Altitude Chart	AD 2 LTBS MRVC
Minimum Radar Vectoring Altitude	AD 2 LTBS MRVC-A