

LTFE AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**LTFE - MİLAS BODRUM****LTFE AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	ARP coordinates and site at AD	371458N-0273953E, on RWY 10R/28L 1500 M from RWY 10R THR
2	Direction and distance from (city)	35 KM NE of Bodrum, 18 KM SW of Milas and 75 KM W of Muğla
3	Elevation/Reference temperature / Mean low temperature	21 FT / 36°C / 5°C
4	Geoid Undulation at AD ELEV PSN	110 FT
5	MAG VAR/Annual change	5.4°E (2026) / 0.04° increasing
6	AD Operator, address, telephone, telefax, e-mail, AFS, website	DHMI MUĞLA Milas-Bodrum Havalimanı Başmüdürlüğü 48200 Milas - Muğla / TÜRKİYE Switch Board : +90 252 5230101 (20 lines) Airport Authority : +90 252 5230080 Airport Authority (GSM) : +90 530 6142084 Airport Authority (Fax) : +90 252 5230082 Airport Manager : +90 252 5230230 Airport Manager (GSM) : +90 537 9171920 Airport Manager (Fax) : +90 252 5230011 AIS : +90 252 5230081 AIS Fax : +90 252 5230085 AFS : LTFEYDYX website : https://milasbodrum.dhmi.gov.tr
7	Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Remarks	NIL

LTFE 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

LTFE AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Cargo-handling facilities	Vehicles and equipments provided by Cargo Handling Service Co.
2	Fuel and oil types	Avgas-100 LL, Jet A1, Engine Oil: Turbo Oil 2380, Mobil Jet Oil2, Mobil Jet oil2-124434, Hydraulic Oil: Skydrol 500 B4, HY Jet4-A, HY Jet4-V
3	Fueling facilities and capacity	By hydrant and tankers unlimited
4	De-icing facilities	Not Available
5	Hangar space for visiting aircraft	Not Available
6	Repair facilities for visiting aircraft	Minor repair available for B737 and Airbus A318-A319-A320-A321 series
7	Remarks	For detailed information contact to Maintenance Hangar

LTFE AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotels	In Milas and Bodrum
2	Restaurants	Available at AD
3	Transportation	Bus, taxi and car rental
4	Medical facilities	Medical room for First-aid and ambulances at AD; Hospitals in Milas and Bodrum
5	Bank and Post Office	ATM at AD, Bank and Post office in Milas and Bodrum
6	Tourist Office	At AD
7	Remarks	NIL

LTFE 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.

LTFE 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 Runway Friction Tester Equipment/Vehicle

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

1	Apron surface and strength	Apron Surface: Concrete Strength: LCN 105, PCN 110 R/D/W/T
2	Taxiway width, surface and strength	<u>TWY A, E:</u> Surface: Concrete, Width: 24 M, Strength: PCN 110 R/D/W/T, LCN:105 <u>TWY A1:</u> Surface: Concrete, Width: 34 M, Strength: PCN 110 R/D/W/T, LCN:105 <u>TWY B:</u> Surface: Concrete, Width: 25 M, Strength: PCN 110 R/D/W/T, LCN:93 <u>TWY D:</u> Surface: Concrete, Width: 25 M, Strength: PCN 110 R/D/W/T, LCN:105 <u>TWY C*:</u> Surface: Concrete, Width: 25 M, Strength: PCN 105 R/D/W/T, LCN:93 <u>TWY B1, D1:</u> Surface: Concrete, Width: 44 M, Strength: PCN 110 R/D/W/T, LCN 105 <u>TWY C1:</u> Surface: Concrete, Width: 30 M, Strength: PCN 110 R/D/W/T, LCN 105 <u>TWY E1:</u> Surface: Concrete, Width: 44 M, Strength: PCN 110 R/D/W/T, LCN 120 <u>TWY M1, M2, M3:</u> Surface: Concrete, Width: 12 M, Strength: LCN 50 <u>TWY M:</u> Surface: Asphalt, Width: 12 M, Strength: LCN 50 *Entrances to RWY 10L/28R from TWY C are made by TWR instructions.
3	Altimeter Check Point location and elevation	At Apron 5 M
4	VOR checkpoints	-
5	INS checkpoints	See AD PRKG Chart
6	Remarks	NIL

LTFE 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. All signs LGTD. Guide lines at Apron. Stand number markings are provided on each stand. Automatic guidance system available at stands; 1-8, 8A, 8B. All stands located to 90 degrees. Pushback service provided for all stands.
2	RWY and TWY markings and LGT	RWY 10L/28R: Edge, THR, Designation, Centerline, TDZ, Aiming Point as appropriate marked; For LGT see item 2.14. RWY 10R/28L: Edge, THR, Designation, Centerline, TDZ, Aiming Point as appropriate marked; For LGT see item 2.14. TWY: Edge, centerline (for all TWYs), Holding Positions (for TWYs: A, A1, B, B1, C, C1, D, D1, E, E1, M1, M2, M3). markings available. For LGT see item 2.15
3	Stop bars and RWY Guard Lights	Stop bars: TWYs A, B, D, E, M1, M2, M3 RGL: TWYs A, B, D, E, A1, B1, C1, D1.
4	Other runway protection measures	-
5	Remarks	NIL

LTFE AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Due to huge amount of obstacles; an electronic file of AD obstacles for RWY 10L/28R and 10R/28L are available from the link LTFE AD 2.10 under obstacle folder via AIP Türkiye link on <https://www.dhmi.gov.tr>

LTFE AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Associated MET Office	MİLAS/Bodrum
2	Hours of service MET Office outside hours	H24 -
3	Office responsible for TAF preparation Periods of validity	Bodrum 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	Milas/Bodrum TWR and APP.
10	Additional information (limitation of service, etc.)	Aerodrome warnings.

LTFE 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
10L	106.61°	3000x45	Concrete PCN 108 R/D/W/T	371517.86N 0273857.01E - GUND: 110 FT	THR 3.1 M / 10 FT TDZ 3.8 M / 12 FT
28R	286.63°	3000x45	Concrete PCN 108 R/D/W/T	371450.02N 0274053.66E - GUND: 110 FT	THR 6.5 M / 21 FT TDZ 6.5 M / 21 FT
***10R	106.22°	2940x45	Concrete PCN 110 R/D/W/T	371512.11N 0273854.86E - GUND: 110 FT	THR 3.03 M / 10 FT TDZ 3.3 M / 11 FT
***28L	286.22°	2940x45	Concrete PCN 110 R/D/W/T	371448.89N 0274032.15E - GUND: 110 FT	THR 5.6 M / 18 FT TDZ 5.1 M / 17 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
10L: 0.14%	-	-	3120x280	220x90	See ADC and AD 2.23	-	* CBR can vary within RESA due to meteorological conditions ** The first 60 M of RWY 10R RESA is concrete 30 M is soil.
28R: 0.14%	-	-	3120x280	200x120	See ADC and AD 2.23	-	
10R: 0.01%	-	-	3060x280	**90x90	-	-	
28L: 0.01%	-	-	3060x280	240x90	-	-	

*** RWY 10R/28L shall be used as TWY by civil ACFT. It can be used as RWY for landing and take off in emergency situations and when RWY 10L-28R closed due to maintenance purposes.

LTFE AD 2.13 DECLARED DISTANCES

RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
10L	3000	3000	3000	3000	-
10L	2050	2050	2050	-	Take off from intersection with TWY D
10L	1490	1490	1490	-	Take off from intersection with TWY C
28R	3000	3000	3000	3000	-

RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
28R	2200	2200	2200	-	Take off from intersection with TWY B
28R	1680	1680	1680	-	Take off from intersection with TWY C
10R	2940	2940	2940	2940	-
10R	2200	2200	2200	-	Take off from intersection with TWY D
28L	2940	2940	2940	2500	440 M displaced THR

LTFE 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 Centerline 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
10L	Precision APP, Barett system, CAT II, 900 M of which 600 M flashing, LIH	Green	PAPI (Left) 3.3 DEG MEHT 52 FT	900 M	3000 M, 15 M color coded White/Red, LIH	3000 M, 60 M color coded White/Yellow, LIH	Red	-	NIL
28R	Precision APP, Barett system, CAT II, 900 M of which 600 M flashing, LIH	Green	PAPI (Left) 3.9 DEG MEHT 68 FT	900 M	3000 M, 15 M color coded White/Red, LIH	3000 M, 60 M color coded White/Yellow, LIH	Red	-	
10R	Precision APP, Barett system, CAT I, 810 M of which 510 M flashing, LIH	Green	PAPI 3.3 DEG MEHT 60 FT	-	-	2940 M, 60 M color coded White/Yellow, LIH	Red	-	
28L	Simple APP, Barett system, 570 M, LIH	Green	PAPI 3.9 DEG MEHT 66 FT	-	-	2500 M, 60 M color coded White/Yellow, 500 M Red (Displaced THR area), LIH	Red	-	

LTFE AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	ABN Flg W.G on top of TWR, H24
2	LDI location and LGT Anemometer location and LGT	LDI: Not available Anemometer: See ADC for location, not LGTD
3	TWY edge and centerline lighting	Edge: Available for all TWYs, Centerline: (for TWYs A, A1, B, B1, C, C1, D, D1, E) On TWYs A, B, C, D, E centerline TWY lights available BTN RWY and Holding Position.
4	Secondary power supply/switch-over time	Available UPS switch overtime (0) second.
5	Remarks	APRON: LGTD; RTIL available for RWY10R,10L/28R TWY: Edge, Centerline LGT available for RWY 10R/28L WDI: LGTD, RETIL available for TWYs B, C, D

LTFE AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Coordinates TLOF or THR of FATO	TLOF and FATO: 371425.868N0274037.176E
2	TLOF and/or FATO elevation M/FT	8 M (26 FT)
3	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	TLOF dimensions: 10.5 M diameter FATO dimensions: 21 M diameter TLOF and FATO surface: Concrete Strength: LCN 74 / PCN 78 R/D/W/T TLOF and FATO marking: H sign, FATO, TLOF, Heliport name, Helicopter type name (D)
4	True and MAG BRG of FATO	FATO 10: 106.6° FATO 28: 286.6°
5	Declared distance available	TODAH(M) : 21 RTODAH(M) : 21 LDAH(M) : 21
6	APP and FATO Lighting	10 H: Simple APP, 210 M of which 90 M flashing LIH FATO Lighting: Centerline Green, FATO edge White, LIH 28 H: Not Available
7	Remarks	More Information LTHG AD 3 Milas Bodrum Heliport under AIP Türkiye link on https://ssd.dhmi.gov.tr

LTFE AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Designation and lateral limits	MİLAS CTR, Centered 371456N 0274058E Radius: 5NM
2	Vertical limits	2500 FT AMSL/SFC
3	Airspace classification	-

4	ATS unit call sign Language(s)	MİLAS TOWER TU- EN
5	Transition altitude	10000 FT
6	Remarks	APP Service is provided by a) Milas APP b) Milas TWR when required or transferred by Milas APP

LTFE AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Service designation	Call sign	Channel	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
TWR	Milas TWR	125.225 MHz 128.575 MHz 124.2 MHz 120.5 MHz 257.8 MHz *121.5 MHz *243.0 MHz	H24	*Emergency
	Milas Ground	121.9 MHz	H24	NIL
APP	Milas APP/RADAR	132.625 MHz 119.5 MHz 118.55 MHz 134.475 MHz 362.3 MHz *121.5 MHz *243.0 MHz	H24	*Emergency
ATIS	Milas Information	128.5 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	Milas Rescue Sub-center	5680 KHz 3023 KHz 282.8 MHz 123.1 MHz	HO	NIL

LTFE 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	BDR	116.7 MHz CH114X	H24	371527.7N 0273815.9E	9 M	Coverage 75 NM
NDB	BDR	389 KHz	H24	371527.7N 0273815.9E	-	Coverage 25 NM

Type of aid, CAT of ILS/MLS (For VOR/ILS/ MLS, give VAR)	ID	Frequency	Hours of operation	Site of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
LLZ RWY10L ILS CAT II	IBDR	109.3 MHz	H24	371447.4N 0274104.5E	-	-
GP		332.0 MHz	H24	371519.7N 0273909.8E		3.3 DEG. RDH 52 FT
DME	IBDR	CH30X	H24	371519.7N 0273909.8E	7 M	-
LLZ RWY28R ILS CAT II	IGML	108.7 MHz	H24	371520.3N 0273846.9E	-	-
GP		330.5 MHz	H24	371457.0N 0274045.1E		3.9 DEG RDH 59 FT
DME	IGML	CH24X	H24	371457.0N 0274045.1E	9 M	-
TACAN	BOD	CH69X	H24	371506.9N 0273902.5E	11 M	-

LTFE AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS**MEYDAN KULLANMA TEDBİRLERİ**

1- a) 15 Nisan-15 Ekim tarihleri arasında, yoğun trafik nedeniyle eğitim amaçlı iniş-kalkış çalışmalarına, "b" maddesinde belirtilen istisnalar dışında, meydan turu ve alet alçalması dahil izin verilmemektedir.

b) 15 Eylül-15 Ekim tarihleri arasında; en az 24 saat önceden Milas Bodrum Yaklaşma Birimi ile koordinasyon sağlanarak, müsaade edilen saat diliminde ve verilen talimatlara uygun olarak yapılması kaydıyla sadece IFR eğitim uçuşları (aletli seyrüsefer eğitimi ve ILS usulü eğitimi) yapılabilecektir.

2- 10L/28R pisti kullanıldığı sürece, 10R/28L pisti taksiyolu olarak kullanılacaktır. 10L/28R pistine iniş yapan uçaklar, kule tarafından aksi yönde bir talimat verilmediği takdirde pist bekleme noktalarında beklemeksizin taksiyolu olarak hizmet veren 10R/28L pistine geçiş yapacaklardır.

3- 10L/28R pistini 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.

4- Havalimanı Güvenlik otoritesi kararınca, kontrolsüz meydanlardan gelen hava araçları 25-26-73-74-83 nolu park pozisyonlarından birinde parklandırılmalarına müteakip Güvenlik birimlerince hava aracı, yolcu ve pilotların güvenlik kontrolleri yapıldıktan sonra, pilotlar ve yolcular bu alanlardan ayrılabilir. Kontrolsüz meydanlardan gelen bir hava aracının pilotunun ATC kuleye beyan sorumluluğu vardır. Güvenlik Kontrolü sonrasında ATC Kule ihtiyaç halinde park yeri değişikliği yapabilir.

LIMITATIONS ON USE OF AERODROME

1- a) Between 15 April and 15 October due to heavy traffic, all kind of landing and take-off activities of training purpose including traffic patterns and instrument landings are not permitted with the exception stated at item "b"

b) Between 15 September and 15 October; only IFR training flights (instrument navigation training and ILS approach training) may be carried out by coordination with the Milas Bodrum APP Unit at least 24 hours in advance, in accordance with the permitted time period and according to the instructions given by Milas Bodrum APP Unit.

2- As long as RWY 10L/28R is in use, RWY 10R/28L will be used as a TWY. Aircraft landing on RWY 10L/28R will proceed to RWY 10R/28L, which serves as a TWY, without waiting at the runway holding points, unless otherwise instructed by the tower.

3- An aircraft vacating RWY 10L/28R via Rapid Exit TWY 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 via one of the Rapid Exit TWYs.

4- In accordance with the decision of the Airport Security Authority, following the parking to one of the park positions 25-26-73-74-83 of aircraft arriving from uncontrolled airports, pilots and passengers will be able to leave these areas after the security checks carried out by the security units for the aircraft, passengers and pilots. The pilot of an aircraft arriving from uncontrolled airports has the responsibility to declare to the ATC tower. After the security check, ATC Tower may change the parking position if necessary.

5- TWY E1 i kanat açıklığı max 31 M olan uçaklar kullanabilir.

6- Apron kuzeyindeki paralel servis yolunu taxilaneler kesmektedir.

7- Aprondaki park pozisyonları için Push-back zorunludur (0-2 ton arası uçaklar hariç)

8- Apronda bulunan 25-58 arasındaki park pozisyonları Genel Havacılık Uçakları (Max Span 31 M) için kullanılmaktadır.

9- Apronda bulunan 38-47 arasındaki park pozisyonlarını kullanacak uçaklar LINE G taksiyolundan giriş yapacaklardır.

10- Apronda 38-47 arasındaki Park yerlerindeki uçaklar çıkışlarında Kule müsaadesi alınması ve Yer Hizmet Kuruluşu personeli refakatinde olmak kaydıyla Pilot sorumluluğunda LINE K taksiyoluna çıkış yapabilirler. Gerekli tedbirlerin alınmasından Yer Hizmet Kuruluşu ve Pilotlar ortak sorumludur.

MOTOR TEST USULLERİ

1- Havalimanında motor testi yapan uçakların dikkat etmesi gereken kurallar;

a) Otoriteye yapılacak başvuru sonrasında izin alınmasını takiben izin verilen süreler içinde ilgili uçaklar, motor testi yapmadan önce Apron Şefliği ile koordine kurarak Milas Ground ile 121.900 MHz frekansından kule ile temas kuracaktır.

b) Motor testi yapılan mahalde tüm güvenlik, emniyet ve temizlik tedbirleri motor testi yapan şirketçe alınacaktır.

c) Motor test işlemleri RWY 10R pist başında ADC de belirlenen Motor Test Alanında (10R pist başındaki) yapılacaktır.

d) 3 dakikayı geçmemek ve gerekli emniyet tedbirlerinin uçağı işleten şirket tarafından alınmak şartıyla, park sahalarındaki uçak için IDLE da motor test talebi Milas Ground Kontrol Ünitesinden (121.900 MHz) talep edilecektir.

e) Motor test çalışması sonrasında testi yapan şirketçe çalışma sahasının temiz olduğu ve son kontrolleri yapılarak Kule ve Apron Şefliğine bilgi verilecektir.

2- Ters motor gücü kullanılarak geri gitmek yasaktır.

HOTSPOT ALANLARI

Hot Spot 1: Aprondan A1 taksiyoluna çıkan apron taksi yolu merkez hattı ile araç servis yolunun kesişmesi sebebi ile pilotların ve araç sürücülerinin dikkatli olması gerekmektedir.

Hot Spot 2: Araç servis yolu, apron taksiyolu merkez hattını kesmektedir. Apron taksi yolu üzerinde ileri manevra ve 8A, 8B, 75, 76 nolu park pozisyonlarından geri itme manevraları olabileceğinden pilotlar ve araç sürücülerinin dikkatli olması gerekmektedir.

Hot Spot 3: Apronu kuzey güney yönünde kateden araç servis yolu doğusunda D, E karegori uçaklar için, batısında A, B, C kategori uçaklar için kullanılan Apron park pozisyonları giriş ve çıkışlar için takip edilecek TWY merkez hattını kesmektedir. Pilotlar ve araç sürücülerinin dikkatli olması gerekmektedir.

Hot Spot 4: ARFF acil çıkış yolu, Apronu ve 10 L/R pistlerini katederek 10L pistine ulaşmaktadır. Pilotlarca TWY merkez hattı üzerinden ARFF Acil çıkış yolunu kesen geçişlerde dikkatli olunması gerekmektedir.

Hot Spot 5: Apronda 38-47 arasındaki park yerlerinin önünde araç servis yolu bulunmaktadır. Bu park yerlerindeki uçakların LINE K ya taksi yapmaları halinde taksiyolunu kesen araç servis yolunu geçişlerde pilotlar ve araç sürücülerinin dikkatli olması gerekmektedir.

5- TWY E1 can be used by aircraft with a maximum wingspan of 31 M.

6- Taxi lanes intersect the parallel service road in the apron sections.

7- Push-back is mandatory for parking positions on the Apron (except aircraft between 0-2 tons).

8- Parking positions 25-58 on the Apron are used for General Aviation Aircraft (Max Span 31 M).

9- Aircraft using parking positions 38-47 on the Apron will enter via TWY LINE G.

10- Aircraft on parking positions 38-47 on the Apron may exit to TWY LINE K under the pilot's responsibility, provided that permission is obtained from TWR and they are accompanied by Ground Handling Company personnel. The Ground Handling Company and the pilots are jointly responsible for taking the necessary precautions.

ENGINE TEST PROCEDURES

1- Rules to be observed by aircraft performing engine tests at the Airport:

a) After obtaining permission following the application to the authority, the relevant aircraft will contact TWR via 121.900 MHz frequency, in coordination with the Apron Management, before conducting engine tests within the permitted time frames.

b) All safety, security and cleaning measures in the engine test area shall be taken by the company performing the engine test.

c) Engine test procedures shall be carried out at the Engine Test Area (at the beginning of RWY 10R) designated by the ADC at the beginning of RWY 10R

d) For aircraft in parking areas, an engine test request at IDLE shall be made from Milas Ground Control Unit (121.900 MHz), provided that the duration does not exceed 3 minutes and that the necessary safety measures are taken by the company operating the aircraft.

e) After the engine test, the company performing the test shall inform TWR and Apron Management that the work area is clean and that final checks have been carried out.

2- It is forbidden to reverse using reverse engine power.

HOTSPOT AREAS

Hot Spot 1: Pilots and vehicle drivers should be careful due to the intersection of the Apron TWY center line from the Apron to the TWY A1 and the vehicle service road.

Hot Spot 2: The vehicle service road crosses the center line of the apron TWY. Pilots and vehicle drivers should be careful as there may be forward maneuvers on the apron TWY and push back maneuvers from parking positions 8A, 8B, 75, 76.

Hot Spot 3: The vehicle service road, which crosses the apron in the north, south direction, cuts the center line of the TWY to be followed for the entrance and exit of the Apron parking positions used for D, E category aircraft to the east and A, B, C category aircraft to the west. Pilots and vehicle drivers should be careful.

Hot Spot 4: ARFF emergency exit road crosses the Apron and RWYs 10L/R to reach RWY 10L. Pilots should be careful when crossing the ARFF Emergency Exit Road on the TWY center line.

Hot Spot 5: There is a vehicle service road in front of the parking positions 38-47 on the Apron. Pilots and drivers must be careful while crossing the vehicle service road which intersects the TWY if aircraft in these parking positions are taxiing to LINE K.

LTFE AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1- 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.

LTFE AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

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.

Milas 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.

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

A) Bodrum/Milas Havalimanına iniş yapacak VFR trafikler, TMA'ya girişi takiben aşağıda belirtilen noktalardan en yakın olanına uçarak rotaya gireceklerdir.

a) SOUTH :

BODRUM (370200N-0272500E) - TUZLA (371000N-0273400E)

b) EAST:

GOKOVA (370200N-0281900E) - OREN (370200N-0275700E) - MUMCULAR (370500N-0274000E) - TUZLA (371000N-0273400E)

c) NORTH :

BAFA (373000N-0272200E) - SELIMIYE (372500N-0274000E) - MILAS (371800N-0274700E)

B) Bodrum/Milas Havalimanından kalkışlarda, gidiş istikametine göre yukarıda belirtilen rotaların aksi yönleri takip edilecektir.

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

i) NORTH - SOUTH:

BAFA (373000N-0272200E) - YENIHISAR (372300N-0271500E) - BODRUM (370200N-0272500E)

ii) NORTH1 - EAST:

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

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.

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 Milas TMA, shall enter the CTRs through the routes given here below, provided that they will not affect the instrument approach, missed approach and SID routes.

VFR traffic shall not pass through the Bodrum CTR unless authorized by Bodrum Aerodrome Control Unit.

A)VFR traffic which will land at Bodrum/Milas Airport shall join the route by flying to the nearest point given below after entering the TMA:

a) SOUTH :

BODRUM (370200N-0272500E) - TUZLA (371000N-0273400E)

b) EAST:

GOKOVA (370200N-0281900E) - OREN (370200N-0275700E) - MUMCULAR (370500N-0274000E) - TUZLA (371000N-0273400E)

c) NORTH :

BAFA (373000N-0272200E) - SELIMIYE (372500N-0274000E) - MILAS (371800N-0274700E)

B) VFR traffic departing from Bodrum/Milas Airport shall follow the opposite directions of the routes given above.

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

i) NORTH - SOUTH:

BAFA (373000N-0272200E) - YENIHISAR (372300N-0271500E) - BODRUM (370200N-0272500E)

ii) NORTH1 - EAST:

BAFA (373000N-0272200E) - TURGUT (372300N-0280200E) - OREN (370200N-0275700E)
iii) NORTH2 - EAST:
BAFA (373000N-0272200E) - TURGUT (372300N-0280200E) - GOKOVA (370200N-0281900E)
iv) NORTH - CENTER:
BAFA (373000N-0272200E) - SELIMIYE (372500N-0274000E) - MUMCULAR (370500N-0274000E) - OREN (370200N-0275700E) - GOKOVA (370200N-0281900E)
D) Devlet uçak ve helikopterleri operasyonel (OAT) uçuşlarında bu uygulamalara tabi değildir.

MİLAS BODRUM (LTFE) HAVALİMANI İÇİN RNAV USULLER

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 waypoint e ulaştıktan sonra SID/STAR ın 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, Muğla Milas Bodrum Havalimanına iniş/kalkış yapan P-RNAV onaylı hava araçları, Uçuş Planlarının yol kısmı ile ilgili değişiklik mesajlarını (CHG) aşağıdaki gibi sunmaları gerekmektedir:

LTFE için GNSS e dayalı RNAV STAR ları OKESA, ERFES, TUFUB, OZNEF, YUNUS ve KAVAK 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.

ÇARDAK üzerinden LTFE ye gelişlerde planlanan uçuş yolu;

ÖRNEK:UW78 CRD UW95 TAVAS UW95 KAVAK

LTFE için GNSS e dayalı RNAV SID leri YUNUS, ERFES, IMR, AKBUK ve KAVAK 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.

KAVAK üzerinden LTFE den kalkışlarda planlanan uçuş yolu;

ÖRNEK: KAVAK UW95

İNİŞ MEYDANI MİLAS BODRUM HAVALİMANI (LTFE) OLAN IFR UÇUŞLAR İÇİN MUHABERE KAYBI (R/F) USULLERİ

1- TMA dışındaki IFR uçuşlar için Muhabere Kaybı

Transponder kod 7600 bağlanır. En son tahsis edilen ve onaylanan uçuş seviyesi kullanılarak uçuş planı rotası takip edilir. UMRON, OKESA, veya ERFES noktalarını geçişi takiben 3 dakika boyunca ilgili STAR uygulanır. Daha sonra 9000 FT e alçalışta BDR VOR a devam edilir. BDR VOR üzerinden 6000 FT e alçalıp ilgili aletli yaklaşma usulü uygulanır ve iniş gerçekleştirilir.

BAFA (373000N-0272200E) - TURGUT (372300N-0280200E) - OREN (370200N-0275700E)
iii) NORTH2 - EAST:
BAFA (373000N-0272200E) - TURGUT (372300N-0280200E) - GOKOVA (370200N-0281900E)
iv) NORTH - CENTER:
BAFA (373000N-0272200E) - SELIMIYE (372500N-0274000E) - MUMCULAR (370500N-0274000E) - OREN (370200N-0275700E) - GOKOVA (370200N-0281900E)
D) State aircraft are exempted of these applications during their operational (OAT) flights.

RNAV PROCEDURES FOR MİLAS BODRUM (LTFE) 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 OF IMPLEMENTATION 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 Muğla Milas Bodrum 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 LTFE starts from the waypoint/fixes designated as OKESA, ERFES, TUFUB, OZNEF, YUNUS and KAVAK. 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 LTFE via ÇARDAK

EXAMPLE:UW78 CRD UW95 TAVAS UW95 KAVAK

GNSS based RNAV SIDs for LTFE ends at the waypoint/fixes designated as YUNUS, ERFES, IMR, AKBUK and KAVAK. 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 LTFE via KAVAK

EXAMPLE: KAVAK UW95

RADIO FAILURE (RF) PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS DESTINATION TO MİLAS BODRUM AIRPORT (LTFE)

1- RF for IFR flights outside TMA

Select transponder code 7600. Follow the flight plan route using last assigned and acknowledged flight level. For 3 minutes execute relative STAR after passing UMRON, OKESA or ERFES way points. Then descending 9000 FT proceed to BDR VOR. Descent to 6000 FT over BDR VOR execute instrumental approach procedure and land.

2- TMA içindeki IFR uçuşlar için Muhabere Kaybı

2.1- 6000 FT veya üzerindeki uçaklar

Transponder kod 7600 bağlanır. 3 dakika boyunca en son tahsis edilen ve onaylanan ATC talimatları uygulanır. Daha sonra, 6000 FT e alçalışta BDR VOR a devam edilir. BDR VOR, 6000 FT te terkedilerek aletli yaklaşma usulü uygulanır ve iniş gerçekleştirilir.

2.2- 5000 FT veya üzerinde olup 6000 FT in altındaki uçaklar

Transponder kod 7600 bağlanır. Daha sonra, 6000 FT e tırmanışta BDR VOR a devam edilir. BDR VOR, 6000 FT te terkedilerek aletli yaklaşma usulü uygulanır ve iniş gerçekleştirilir.

2.3- 5000 FT in altındaki uçaklar

Transponder kod 7600 bağlanır. İlgili Son Yaklaşma Fiksine devam edilir ve iniş gerçekleştirilir.

2.4-Muğla/Milas-Bodrum Havalimanına operasyon düzenleyen ticari hava taşımacılığı yapan işletmeler için RWY 28R yüksek açılı ILS (CAT I ve CAT II) alçalmasına ait gereklilikler;

İşleticiler havaalanı kategorisini "Kategori B" (EASA AMC1 ORO.FC.105, Route/Area and aerodrome knowledge for commercial operations - Aerodrome knowledge; category B) olarak değerlendirilecektir.

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

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 gürültü 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 kullanılamayacağını 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.

2- RF for IFR flights inside TMA

2.1- Aircraft at or above 6000 FT

Select transponder code 7600. For 3 minutes execute last assigned and acknowledged ATC instructions. Then, descending 6000 FT proceed BDR VOR. Leave BDR VOR at 6000 FT execute instrumental approach procedure and land.

2.2- Aircraft below 6000 FT, at or above 5000 FT

Select transponder code 7600. Then, climbing 6000 FT proceed BDR VOR. Leave BDR VOR at 6000 FT execute instrumental approach procedure and land.

2.3- Aircraft below 5000 FT

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

2.4- RWY 28R Step Glide Path Angle (CAT I and CAT II) requirements for air operators which conduct commercial air transport operations to Muğla/ Milas-Bodrum;

Operators shall consider airport category as "Category B" (EASA AMC1 ORO.FC.105, Route/Area and aerodrome knowledge for commercial operations - Aerodrome knowledge; category B).

Operators shall comply with "EASA AMC1 ORO.FC.105" for crew requirements.

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

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

Havalimanı için tercihli pist(ler)	Preferential RWY(s) for Airport
RWY 10L, RWY 10R	RWY 10L, RWY 10R

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 knottan 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 knottan 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).

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

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

LTFE AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1- 10L/28R pist merkez hattının 64.5 M Kuzeyi ve güneyinde, her iki pist başından 455 M içeride askeri hook bariyer barakaları mevcuttur.

1- There are military hook barrier sheds 64.5 M through south and north from the RWY centerline and 455 M inside from both RWY THRs.

Barakaların yüksekliği: 2.7 M/GND.

Height of the sheds: 2.7 M/GND

[Bakınız Havalimanı haritası (ADC)]

[See Aerodrome Chart (ADC)]

2- Milas-Bodrum Havalimanı Taksi yolları merkez hattı başlangıç-bitiş koordinatları aşağıdaki gibidir:

2- The start-end coordinates of the centerline of the TWYs of Milas-Bodrum Airport are as follows:

TWY İSMİ / TWY NAME	KOORDİNATLAR / COORDINATES	
	Başlangıç / Start	Bitiş / End
TWY A	371449.43N-0274052.93E	371445.08N-0274051.30E
TWY B	371455.53N-0274027.38E	371448.93N-0274035.17E
TWY C	371502.45N-0273958.37E	371455.85N-0274006.18E
TWY D	371509.38N-0273929.35E	371507.28N-0273918.31E
TWY E	371517.04N-0273857.21E	371512.70N-0273855.59E
TWY E1	371501.81N-0273934.85E	371500.02N-0273934.18E
TWY D1	371456.86N-0273955.57E	371455.08N-0273954.90E
TWY C1	371453.73N-0274008.69E	371451.26N-0274011.61E
TWY B1	371447.17N-0274036.15E	371445.56N-0274035.55E
TWY A1	371443.68N-0274050.78E	371442.08N-0274050.18E

LTFE AD 2.24 CHARTS RELATED TO MİLAS BODRUM AERODROME

Aerodrome Chart	AD 2 LTFE ADC
Aircraft Parking/Docking Chart	AD 2 LTFE PRKG
Aerodrome Obstacle Chart RWY 10L/28R	AD 2 LTFE AOC-1
Precision APP Terrain Chart RWY 10L	AD 2 LTFE PATC-1
Precision APP Terrain Chart RWY 28R	AD 2 LTFE PATC-2
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 10L/R	AD 2 LTFE SID-1
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 28L/R	AD 2 LTFE SID-2
Standard Instrument Departure Chart (SID) RNAV (GNSS) RWY 10L	AD 2 LTFE SID-3
Standard Instrument Departure Routes (SID) RNAV (GNSS) RWY 10L	AD 2 LTFE SID-3A
Standard Instrument Departure Chart (SID) RNAV (GNSS) RWY 28R	AD 2 LTFE SID-4
Standard Instrument Departure Routes (SID) RNAV (GNSS) RWY 28R	AD 2 LTFE SID-4A
Standard Instrument Arrival Chart (STAR)	AD 2 LTFE STAR-1
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RNAV (GNSS) RWY 10L	AD 2 LTFE STAR-2
Standard Instrument Arrival Routes (STAR) RNAV (GNSS) RWY 10L	AD 2 LTFE STAR-2A
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RNAV (GNSS) RWY 28R	AD 2 LTFE STAR-3
Standard Instrument Arrival Routes (STAR) RNAV (GNSS) RWY 28R	AD 2 LTFE STAR-3A
Instrument Approach Chart VOR/NDB A	AD 2 LTFE IAC-1
Instrument Approach Chart VOR B	AD 2 LTFE IAC-2
Instrument Approach Chart NDB B	AD 2 LTFE IAC-3
Instrument Approach Chart VOR Z RWY 10L	AD 2 LTFE IAC-4

Instrument Approach Chart VOR Y RWY 10R	AD 2 LTFE IAC-5
Instrument Approach Chart ILS Z CAT I or LOC Z RWY 10L	AD 2 LTFE IAC-6
Instrument Approach Chart ILS Y CAT II RWY 10L	AD 2 LTFE IAC-7
Instrument Approach Chart ILS X CAT I or LOC X RWY 28R	AD 2 LTFE IAC-8
Instrument Approach Chart ILS W CAT I or LOC W RWY 28R	AD 2 LTFE IAC-9
Instrument Approach Chart ILS V CAT II RWY 28R	AD 2 LTFE IAC-10
Instrument Approach Chart RNP RWY 10L	AD 2 LTFE IAC-11
Instrument Approach Chart ILS Z Cat I or LOC Z RWY 28R	AD 2 LTFE IAC-12
VFR Flight Routes	AD 2 LTFE VFR
Minimum Radar Vectoring Altitude Chart	AD 2 LTFE MRVC
Bird Concentrations and Movements Chart	AD 2 LTFE BRD