

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

1	ARP coordinates and site at AD	381721N-0270918E, 1311 M from RWY 34L THR and 60 M, RWY Centerline
2	Direction and distance from (city)	18KM SW of İzmir
3	Elevation/Reference Temperature/ Mean Low Temperature	410 FT / 35°C / 3°C
4	Geoid Undulation at AD ELEV PSN	124 FT
5	MAG VAR/Annual change	4.8°E (2017) / 0.096° increasing
6	AD Operator, address, telephone, telefax, AFS, email, website	DHMI Adnan Menderes Havalimanı Başmüdürlüğü 35423 İzmir/Turkey Airport Authority : (232) 2742011 Airport Manager : (232) 2742003 Manager Fax : (232) 2742564 Switchboard : (232) 2742626 (25 lines) Authority Fax : (232) 2742002 AIM Tel : (232) 2741330 AIM Fax : (232) 2742008 / (232) 2741205 AFS : LTBJYDYX E-mail : infoadnanmenderes@dhmi.gov.tr Website : https://adnanmenderes.dhmi.gov.tr
7	Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Remarks	NIL

LTBJ AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	AD Operator	H24
2	Customs and immigration	H24
3	Health and sanitation	H24
4	AIS Briefing Office	H24
5	ATS Reporting Office (ARO)	H24
6	MET Briefing Office	H24
7	ATS	H24
8	Fueling	H24
9	Handling	H24
10	Security	H24
11	De-icing	H24
12	Remarks	NIL

LTBJ AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Cargo-handling facilities	Vehicles and equipment provided by Cargo Handling Services Co.
2	Fuel and oil types	Avgas 100LL, JET A1, Turbo oil, hydraulic oil.
3	Fuelling facilities and capacity	By hydrant and tankers unlimited.
4	De-icing facilities	Available (See AD chart for location)
5	Hangar space for visiting aircraft	NIL
6	Repair facilities for visiting aircraft	NIL
7	Remarks	NIL

LTBJ AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

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

LTBJ 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 Esenboga, Istanbul Ataturk or Antalya 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.

LTBJ AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING

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

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

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

LTBJ AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

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

LTBJ AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

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

LTBJ AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Associated MET Office	İZMİR / Adnan Menderes
2	Hours of service MET Office outside hours	H24 -
3	Office responsible for TAF preparation Periods of validity	Adnan Menderes 24 HR
4	Type of landing forecast Interval of issuance	TREND 1/2 HR
5	Briefing/consultation provided	Personal consultation.
6	Flight documentation Language(s) used	Charts abbreviated plain language text. English / Turkish
7	Charts and other information available for briefing or consultation	Surface and upper air actual and prog. Charts. SIGWX, UL W/T, Model TA-M
8	Supplementary equipment available for providing information	Telefax, VSAT, ADSL PC connection
9	ATS units provided with information	Adnan Menderes Control TWR.
10	Additional information (limitation of service, etc.)	GAMET, Aerodrome warnings.

LTBJ AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Designations RWY NR	TRUE BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end coordinates THR Geoid Undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
16L	166.65°	3240X45	RWY PCN: 88 F/C/W/T Composite	381823.76N 0270909.68E - GUND:124 FT	THR 125 M / 410 FT TDZ 124.4 M / 408 FT
34R	346.66°	3240X45	RWY PCN: PCN 88 F/C/W/T Composite SWY: Asphalt Strength: -	381641.52N 0270940.46E - GUND:124 FT	THR 110.9 M / 364 FT TDZ 116.1 M / 381 FT
16R	166.65°	3240X45	RWY PCN: PCN 110 R/D/W/T Concrete SWY: Asphalt Strength: -	381822.38N 0270902.31E - GUND:124 FT	THR 125 M / 410 FT TDZ 125 M / 410 FT

Designations RWY NR	TRUE BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end coordinates THR Geoid Undulation			THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5			6
34L	346.66°	3240X45	RWY PCN: PCN 110 R/D/W/T Concrete SWY: Asphalt Strength: -	381640.14N 0270933.08E - GUND:124 FT			THR 111 M / 364 FT TDZ 115 M / 377 FT
Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	RESA (M)	Arresting System	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12	13	14
0.43% (RWY)	-	-	3420X280	142X90	-	-	RWY16L: First 300M, PCN 120 R/C/W/T (Concrete)
0.43% (RWY) 0.43% (SWY)	60X60	-	3420X280	180X90	-	AVLB	RWY34R: First 300M, PCN 120 R/C/W/T (Concrete)
0.43% (RWY) 0.43% (SWY)	60X60	-	3480X280	180X90	-	-	CBR can vary within RESA due to meteorological conditions. RWY 16R-34L shall be used as TWY by civil ACFT.It can be used as RWY for landing and take off in emergency situations and when RWY 16L-34R is closed due to maintenance purposes.
0.43% (RWY) 0.43% (SWY)	60X60	-	3480X280	180X90	-	-	

LTBJ AD 2.13 DECLARED DISTANCES

RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
16L	3240	3240	3240	3240	-
16L	2510	2510	2510	-	Take-off from TWY N intersection
16L	2180	2180	2180	-	Take-off from TWY M intersection
16L	1840	1840	1840	-	Take-off from TWY L intersection
16L	400	400	400	-	Take-off from TWY J intersection
34R	3240	3240	3300	3240	-
34R	2840	2840	2900	-	Take-off from TWY J intersection
34R	1980	1980	2040	-	Take-off from TWY K intersection
34R	1400	1400	1460	-	Take-off from TWY L intersection
34R	730	730	790	-	Take-off from TWY N intersection

RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
16R	3240	3240	3300	3240	-
16R	2525	2525	2585	-	Take-off from TWY F intersection
16R	1840	1840	1900	-	Take-off from TWY E intersection
16R	1460	1460	1520	-	Take-off from TWY D intersection
16R	930	930	990	-	Take-off from TWY C intersection
34L	3240	3240	3300	3240	-
34L	2310	2310	2370	-	Take-off from TWY C intersection
34L	1780	1780	1840	-	Take-off from TWY D intersection
34L	1400	1400	1460	-	Take-off from TWY E intersection
34L	715	715	775	-	Take-off from TWY F intersection

LTBJ AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

RWY	APCH LGT type LEN INTST	THR LGT color WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ, LGT LEN	RWY Centre Line LGT Length, spacing, color, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing color INTST	RWY End LGT color WBAR	SWY LGT LEN (M) color	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
16L	Restricted APP CAT II 420M Barette System (of which 120 M is flashing) LIH	Green	PAPI (LEFT) 3 DEG MEHT 49 FT	900M	3240M, 15M, color coded White/Red, LIH	3240M, 60M, color coded White/Yellow, LIH	Red	-	NIL
34R	Precision APP CAT II 900M Barette system (of which 600 M is flashing) LIH	Green	PAPI 3 DEG MEHT 59 FT	900M	3240M, 15M, color coded White/Red, LIH	3240M, 60M, color coded White/Yellow, LIH	Red	60M Red	NIL
16R	Simple APP 420M Barette System LIH	Green	PAPI (LEFT) 3 DEG MEHT 49 FT	-	-	3240M, 60M, color coded White/Yellow, LIH	Red	60M Red	
34L	Simple APP 360M Barette System LIH	Green	PAPI (LEFT) 3 DEG MEHT 59 FT	-	-	3240M, 60M, color coded White/Yellow, LIH	Red	60M Red	

LTBJ AD 2.15 OTHER LIGHTING AND SECONDARY POWER SUPPLY

1	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	ABN: Flg W,G at tower building H24
2	LDI location and LGT Anemometer location and LGT	LDI: Not available. Anemometer: 540M inside of 34R THR, LGTD.
3	TWY edge and centre line lighting	Edge: All TWYs Centreline: TWYs A, J, H, K, M, P
4	Secondary power supply/switch-over time	Available / (0) second.
5	Remarks	RTIL available for RWY 16L/34R, WDI LGTD, Apron LGTD.

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

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

LTBJ AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

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

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

LTBJ AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Type of aid, CAT of ILS/MLS (For VOR/ILS/MLS, give VAR)	ID	Frequency	Hours of operation	Site of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
*VOR/DME	MEN	117.9 MHz CH126X	H24	381742.3N 0270931.5E	131 M	-
VOR/DME	IMR	113.7 MHz CH84X	H24	381902.8N 0270026.0E	1007 M	-
LLZ 34R ILS CAT II	IMEN	110.3 MHz	H24	381833.5N 0270906.7E	-	-
GP		335.0 MHz	H24	381649.8N 0270932.9E	-	3 DEG RDH 50 FT
DME	IMEN	CH40X	H24	381649.8N 0270932.9E	119 M	-
MM		75 MHz	H24	381610.2N 0270949.8E	-	-

Type of aid, CAT of ILS/MLS (For VOR/ILS/ MLS, give VAR)	ID	Frequency	Hours of operation	Site of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
LM	EN	315 KHZ	H24	381610.2N 0270949.8E	-	-
OM		75 MHZ	H24	381151.4N 0271108.2E	-	-
LO	ME	405 KHZ	H24	381151.4N 0271108.2	-	-
LLZ 16L ILS CAT I	IIMR	108.5 MHZ	H24	381635.1N 0270942.5E	-	-
GP		329.9 MHZ	H24	381812.0N 0270908.6E	-	3.1 DEG RDH 55 FT
**DME	IIMR	CH22X	H24	381812.0N 0270908.6E	129 M	-
TACAN	MEN	CH98X	0600/1500	381753.3N 0270926.8E	131 M	-
*MEN VOR/DME 117.9 MHZ/CH126X unusable BTN R360-R070 beyond 25 NM below 15000 FT and BTN R071-R100 beyond 25 NM below 12000 FT						
**RWY 16L IIMR ILS/DME unusable; 1) Outside 25 Degrees (150 HZ SECTOR II) right side of LLZ Centerline. 2) Outside 10 Degrees (90 HZ SECTOR II) left side of LLZ Centerline and beyond 13 NM of LLZ antennas.						

LTBJ AD 2.20 YEREL TRAFİK DÜZENLEMELERİ MEYDAN KULLANMA TEDBİRLERİ

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

B- 15 Nisan - 30 Eylül tarihleri arasında, yoğun trafik nedeniyle eğitim amaçlı iniş-kalkış çalışmalarına meydan turu ve alet alçalması dahil izin verilmemektedir.

C- 16L veya 34R Pistleri iniş / kalkış için kullanıldığında, ILS huzmesinde olan hava araçlarının pilotları, 16L veya 34R pistinden kalkacak hava araçlarıncı GP kritik ve hassas sahalarının kat edilmesine bağlı olarak, GP yayınında anlık sapmalar veya kesintiler yaşanabileceği hususunda müteyakkız olacaklardır.

D- 16L / 34R pistlerine iniş için ILS huzmesinde olan hava araçlarının GP yayınında yaşanabilecek anlık sapmalar veya kesintilerden etkilenmemesini teminen, tüm trafikler, 34 R pisti kullanıldığında J taksi yolu ile piste girerek ve 16L pisti kullanıldığında N taksi yolu ile piste girerek kavşak kalkışı yapacaklardır.

E- J Taksi yolu ile giriş yapıldığında 34R pistinden kalkış için kullanılacak mesafe 2840 metre, N Taksi yolu ile giriş yapıldığında 16L pistinden kalkış için kullanılacak mesafe 2510 metredir. Kavşak kalkışı yapamayacak Trafikler, kalkış için pistin tamamını kullanma taleplerini motor çalıştırma esnasında kontrol kulesine bildirecekler ve alınacak talimatlara uygun hareket edeceklerdir.

F- Motor Test İşlemleri, Kontrol Kulesinin talimatı ile 16L/ 34R pistinin kullanım yönünün aksi yönünde olmak üzere ve test yapılacak uçak rüzgarı önden alacak şekilde, notamlı olarak taksi amaçlı kullanılan 16R/34L pistinin pist başlarında yapılacaktır.

İniş/kalkış trafiklerinin olumsuz etkilenmemesi için motor testinin kontrol kulesi ile 121.9 MHZ frekansından temas kurularak uygun olan saatin belirlenmesi sağlanacak ve test süresince iki yönlü muhabere sürdürülecektir.

Motor testi yapılan mahalde tüm güvenlik tedbirleri motor testi yapan şirketçe alınacak/aldırılacaktır.

16L/34R pistinin herhangi bir nedenle kullanılmaması/ kapanması halinde (inşaat, bakım, onarım vb.) 16R/34L pistinin iniş-kalkış trafiği için kullanıldığı sürece, olanak olduğu takdirde motor test sahası Havalimanı otoritesince belirlenir.

LTBJ AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS LIMITATIONS ON USE OF AERODROME

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

B- From 15 April - 30 September due to heavy traffic, all kind of landing and take-off activities of training purpose including traffic patterns and instrument landings are not permitted.

C- During RWYs 16L or 34R is used for both landings and departures and subject to infringement of critical and sensitive areas of GP, pilots of ACFT on the ILS course for RWY 16L or RWY 34R shall be cautious about that momentary distortions or interruptions may be experienced in GP broadcast.

D- In order to prevent ACFT on ILS Course from the momentary distortions or interruptions in GP broadcast, all ACFT are required to make intersection take-off from RWY 34R via entering TWY J and from RWY 16L via entering TWY N.

E- Runway available for intersection take off from RWY 34R via TWY J is 2840 meters and Runway available for intersection take off from RWY 16L via TWY N is 2510 meters. All ACFT are required to report their request to use full length of RWY for take-off to the TWR during engine start up and must follow the relevant instructions accordingly.

F- Engine testing shall be performed in coordination with the Control Tower, on the RWY 16R/34L thresholds used as TWY by NOTAM and shall be reverse direction of RWY 16L/34R using direction and aircraft shall be positioned into the wind.

In order not to affect the landing/departure traffic it is required to contact tower on 121.9 MHZ for engine test hours and during the test two way communication shall be kept.

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

In case RWY 16L/34R is closed to the traffic due to any reason (construction, overhaul, repair work etc.), engine testing area shall be assigned by the Airport Authority as long as RWY 16R/34L will be used for take-off and landing.

G- Bir pisti terk eden bir hava aracı, kavşak noktalarında, diğer taksi yollarında taksi yapmakta olan hava araçlarına nazaran geçiş önceliğine sahiptir. Bütün pilotlar bu geçiş önceliği hakkında bilgi sahibi olacak ve aksi yönde bir talimat verilmediği sürece, pisti terk etmekte olan hava araçlarına, kavşak noktalarında yol vereceklerdir

G- All aircraft vacating a RWY has the priority at the intersection of the taxiways, over the aircraft taxiing on other taxiways. All pilots shall be cautious about this priority and unless otherwise instructed not to do so, give way to the aircraft vacating a RWY.

H- De-icing/Anti-icing Uygulamaları

H- De-icing/Anti-icing Procedures

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

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

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

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

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

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

d) De-icing/anti-icing uygulaması yaptıracak uçaklar motor çalıştırmadan önce bu taleplerini 121.9 MHz frekansından "Menderes Ground" a bildirecek ve talimata göre hareket edeceklerdir.

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

İZMİR ADNAN MENDERES HAVALİMANI TERCİHLİ PİST SİSTEMİ

İZMİR ADNAN MENDERES AIRPORT PREFERENTIAL RUNWAY SYSTEM OPERATIONS

"Tercihli Pist Sistemi" terimi; iniş ve kalkışlarda hava aracı performansı, yer rüzgarı şiddeti ve bileşeni göz önünde bulundurularak belirli bir zaman dilimi için ATC ünitesi tarafından belirlenen, kullanımı en uygun pisti ifade eder.

The term "Preferential RWY System" shall be used to indicate the runway that, at a particular time, is considered by the ATC unit to be the most suitable for use by the aircraft expected to land at or take-off from the aerodrome, by taking into consideration aircraft performance, surface, wind speed and its components.

Tercihli pist sistemi İzmir Terminal Kontrol Sahasındaki hava sahası kapasitesinin optimum seviyede kullanılmasına katkı sağlar. Tercihli pist uygulaması İzmir Adnan Menderes Havalimanı için:

Preferential RWY System (PRS) Operations contribute to the optimum use of İzmir Terminal Control Area, airspace capacity. During İzmir Adnan Menderes Airport PRS operations the following RWY configuration will be used in preference to the other configurations:

- RWY 34L/R iniş ve
- RWY 34L/R kalkış, şeklinde yürütülecektir.

- RWY 34L/R for landing and
- RWY 34L/R for take-off.

1) Tercihli Pist Sistemi Operasyonları için ATC ünitesi aşağıda belirtilen hususları dikkate alır:

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

2) Tercihli Pist Sistemi uygulamasının yapılamayacağı durumlar:

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

3) ATC tarafından aksi bildirilmedikçe, aşağıda bildirilen şartlarda Tercihli Pist Sistemi kullanılacaktır:

- a) Kullanılacak pist kuru olduğunda arka rüzgar bileşeni 10 Kt'dan fazla değilse,
 - b) Kullanılacak pist ıslak olduğunda ark rüzgar bileşeni 5 Kt'dan fazla değil ise,
- NOT:** Frenleme değeri “İyi-İyi-İyi” kriterlerine haiz değil ise iniş/kalkışlar rüzgar içine olacak şekilde uygun pist seçilecektir.

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

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

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

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

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

- a) When the preferred RWY is dry and tail wind component is not greater than (does not exceed) 10 Kt.
 - b) When the preferred RWY is wet and tail wind component is not greater than (does not exceed) 5 Kt.
- NOTE:** When breaking action for the preferred RWY is less than “Good-Good-Good”; RWY to be used shall be selected so as to make landing and take-off into the wind.

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

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

5) Tercihli Pist Sistemi kullanılırken yapılacak ATIS yayını:

5) Announcement by ATIS during PRS Operations in progress:

a) Kalkış trafikleri için ATIS yayını:

a) ATIS announcement for take-off traffic:

34L/R pistleri için tercihli pist sistemi uygulamasını kabul edemeyecek pilotlar, motor çalıştırma müsaade talebi ile birlikte ilgili ATC ünitesine durumu bildireceklerdir. Bu trafikler normal olarak bir gecikmeye tabi olabilirler.

Pilots unable to comply with Preferential RWY System Operations for RWY 34L/R shall notify the relevant ATC unit at the time of requesting start-up clearance. These traffic may normally be subject to delay.

b) İniş trafikleri için ATIS yayını:

b) ATIS announcement for landing traffic:

34L/R pistleri için tercihli pist sistemi uygulamasını kabul edemeyecek pilotlar, ilk temasta ilgili ATC ünitesini ikaz edeceklerdir. Bu trafikler normal olarak bir gecikmeye tabi olabilirler.

Pilots unable to comply with Preferential RWY System Operations for RWY34L/R shall notify the relevant ATC unit at the first contact. These traffic may normally be subject to delay.

Uçuş ekipleri ATIS yayınlarına riayet etmekle yükümlüdür.

Air crew must comply with the requirements announced by ATIS.

Özel Uygulamalar, Pilot Reaksiyon ve Pist Meşguliyet Süreleri

Special Procedures, Pilot Reaction and Runway Occupation Time

1- Kule tarafından aksi bildirilmedikçe, inen tüm trafikler, pisti tamamen terk edişi takiben, Menderes Ground 121.9 Mhz ile temas edeceklerdir.

1- Unless stated otherwise by the ATC, all landing traffic shall contact Menderes Ground Frequency 121.9 MHz when fully vacated the runway.

2- Adnan Menderes Havalimanından kalkış yapan tüm trafikler, ATC müsaadesinde aksi bildirilmedikçe, kalkışı takiben 9000 feet irtifaya tırmanacaklar ve 134.2 MHz Menderes Yaklaşma ile temas edeceklerdir.

2- Unless stated otherwise by the ATC, all departing traffic from Adnan Menderes Airport shall climb to altitude 9000 feet and contact Menderes Approach Frequency 134.2 MHz when airborne.

3- Kalkış yapacak uçakların pilotları, ATC müsaadesini almak için motor çalıştırmadan 10 dakika önce 121.9 Mhz Menderes Ground ile temas kuracaklardır.

3- Pilots of departing aircraft shall contact 121.9 MHz Menderes Ground Frequency for ATC clearance 10 minutes before start-up.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LTBJ AD 2.21 GÜRÜLTÜ ÖNLEME USULLERİ

34 L/R pistlerinden kalkışlarda Gürültü Kategorisi ICAO ANNEX 16 Bölüm 3 ve Bölüm 4 ile uyumlu uçaklar NADP-2, Gürültü Kategorisi ICAO ANNEX 16 Bölüm 2 ile uyumlu uçaklar ise NADP-1' i uygulayacaklardır.

LTBJ AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

For departures from RWY 34 L/R any aircraft having compliance with the Noise Category ICAO ANNEX 16 Chapter 3 and 4 shall apply NADP-2 whereas all other aircraft whose Noise Category are in compliance with ICAO ANNEX 16 Chapter 2 shall only apply NADP-1

LTBJ AD 2.22 UÇUŞ USULLERİ

VFR Rotalar, hava trafiğinin yoğun olduğu Terminal Kontrol Sahaları içerisinde, VFR trafiklerin belirli bir düzen içerisinde uçmaları amacıyla düzenlenmiş olup, VFR ve IFR trafikler arasında ayırma yapmak amacıyla kullanılmayacaktır. İlan edilen rotaları kullanmakta olan VFR trafikler Türkiye AIP'sinde açıklanan VFR kurallara tabi olup, her türlü ayırma sorumluluğu (bölgede uçuş düzenleyen VFR / IFR trafikler, doğal ve suni manialar ve meteorolojik hadiseler gibi) uçuşu düzenleyen Pilota aittir. Herhangi bir sebeple ilan edilen VFR rotadan ayrılmak durumunda kalan hava aracının pilotu (meteorolojik şartlar vb.) bu durumu vakit geçirmeden ilgili Hava Trafik Kontrol Ünitesine bildirecek ve rotadan ayrılmasını gerektiren durum sona erdikten sonra ilgili kontrolöre bilgi vererek en kısa sürede VFR Rotaya geri dönecektir.

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

LTBJ AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

VFR routes have been arranged to the end that VFR traffic can operate in a designated order through heavy traffic of the terminal control areas and; shall not be used for the purpose of separation between VFR and IFR traffic. VFR traffic which use those designated routes are subject to the VFR rules stated in the Turkish AIP and the responsibility for the separation (VFR/IFR flights in the area, collision with terrain or artificial obstructions, meteorological activities etc.) shall be at pilot-in-command. The pilot of the aircraft which deviates from the defined VFR route for any reason (meteorological conditions etc.) shall promptly inform the appropriate air traffic control unit and as soon as the reason for that ends, shall be back to the VFR route again immediately after informing the controller.

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

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

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

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

a) WEST:
ALAÇATI (381700N-0262230E) –
SEFERİFISAR (381230N-0265000E)

b) SOUTH 1:
SOKE (374530N-0272400E) – BELEVI (381030N-0272800E) – TORBALI (381030N-0272100E)

c) SOUTH 2:
SOKE (374530N-0272400E) – KUŞADASI (375200N-0271500E) – OZDERE (380100N-0270730E) –
DEĞİRMENDERE (380700N-0270730E)

d) EAST:
SALİHLİ (382900N-0280800E) – TURGUTLU (383000N-0274230E) – ARMUTLU (382430N-0273200E) –
TORBALI (381030N-0272100E)

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

f) SOUTH 4: ARMUTLU (382430N-0273200E) - GERMENCİK (375224N-0273606E)
Not: ARMUTLU - GERMENCİK arası alt limit 3000 FT olarak belirlenmiştir.

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

B) Adnan Meneders Hava Limanından kalkışlarda takip edilecek rotalar:

a) 34 Pistinden kalkışlarda;

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

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

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

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

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

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

a) WEST:
ALAÇATI (381700N-0262230E) –
SEFERİFISAR (381230N-0265000E)

b) SOUTH 1:
SOKE (374530N-0272400E) – BELEVI (381030N-0272800E) – TORBALI (381030N-0272100E)

c) SOUTH 2:
SOKE (374530N-0272400E) – KUŞADASI (375200N-0271500E) – OZDERE (380100N-0270730E) –
DEĞİRMENDERE (380700N-0270730E)

d) EAST:
SALİHLİ (382900N-0280800E) – TURGUTLU (383000N-0274230E) – ARMUTLU (382430N-0273200E) –
TORBALI (381030N-0272100E)

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

f) SOUTH 4: ARMUTLU (382430N-0273200E) - GERMENCİK (375224N-0273606E)
Note: The Lower limit between ARMUTLU - GERMENCİK is determined as 3000 FT.

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

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

a) Departure from RWY 34;

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

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

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

b) 16 Pistinden kalkışlarda;

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

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

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

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

a) WEST / EAST:

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

b) NORTH – SOUTH:

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

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

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

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

G) İZMİR ATC VFR Çalışma Sahaları;

İzmir ATC VFR Çalışma Sahaları AIP ENR 5.5 bölümünde koordinatları yayınlanmış 16 bölgeden oluşur. İlgili ATC Ünitesince farklı bir talimat verilmemiş ise çalışma sahalarını kullanacak trafikler VMC şartları muhafaza ve ilgili trafiklerini takip etmek şartı ile ilan edilmiş VFR Rotaları kullanarak sahalara gidiş dönüş yapacak ve VFR Rotalar ve Çalışma Sahaları için belirlenmiş irtifa limitlerine uyacaklardır. İzmir ATC VFR çalışma sahalarında 133.0 MHz ve 129.6 MHz (A/A) frekansları trafikler tarafından hava-hava haberleşmesinin sağlanması amacıyla kullanılacaktır.

b) Departure from RWY 16;

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

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

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

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

a) WEST / EAST:

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

b) NORTH – SOUTH:

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

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

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

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

G) İZMİR ATC VFR Flight Training Areas:

İzmir ATC VFR flight training areas are composed of 16 areas and the lateral and vertical limits are as published at Turkish AIP ENR 5.5. Unless otherwise instructed by the responsible ATC unit, traffic to use training areas, provided that they keep VMC conditions and carry out their own separation, shall fly on the VFR Routes published at AIP page AD-2 LTBJ VFR and respect the lateral and vertical limits of both VFR Routes and Training Areas. Frequencies 133.0 MHz and 129.6 MHz shall be used by traffics for air-air communication purposes within the İzmir ATC VFR Training Areas.

VFR Çalışma Sahaları ve VFR Rotalar, hava trafiğinin yoğun olduğu İzmir / Aydın Bölgelerinde, VFR trafiklerin belirli bir düzen içerisinde uçmaları amacıyla düzenlenmiş olup, VFR ve IFR trafikler arasında ayırma yapmak amacıyla kullanılmayacaktır. İlan edilen rotaları ve Çalışma Sahalarını kullanan VFR trafikler Türkiye AIP'sinde açıklanan VFR kurallara tabi olup, her türlü ayırma sorumluluğu (bölgede uçuş düzenleyen VFR / IFR trafikler, doğal ve suni manialar ve meteorolojik hadiseler gibi) uçuşu düzenleyen Pilota aittir. Herhangi bir sebeple ilan edilen VFR rotadan ayrılmak ve / veya Çalışma Sahasını terk etmek durumunda kalan hava aracının pilotu (meteorolojik şartlar vb.) bu durumu vakit geçirmeden ilgili Hava Trafik Kontrol Ünitesine bildirecek ve rotadan ayrılmasını gerektiren durum sona erdikten sonra ilgili kontrolöre bilgi vererek en kısa sürede VFR Rotaya / Çalışma Sahasına geri dönecektir.

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

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

- a) **EAST 1:** ODEMIS (381406N-0275818E) – BELEVI (381030N-0272800E)
- b) **EAST 2:** NAZILLI (375435N-0281927E) – ADNAN (375123N-0275106E) – GERMENCIK (375224N-0273606E) – SOKE (374530N-0272400E)
- c) **EAST 3:** TURGUT (372300N-0280200E) – ÇAKIRBEYLİ (374407N-0274924E)
- d) **EAST 4:** TURGUT (372300N-0280200E) – CAVDAR (373516N-0273840E) – SOKE (374530N-0272400E)
- e) **SOUTH 3:** SOKE (374530N-0272400E) – ODALAR(373647N-0271105E) – AKKOY (372925N-0271546E) – BAFA (373000N-0272200E)

LTBJ AD 2.23 EK BİLGİLER

- Daimi Hudut Kapısı

VFR Training Areas and VFR routes have been arranged to the end that VFR traffic can operate in a designated order through heavy traffic of the İzmir / Aydın region and; shall not be used for the purpose of separation between VFR and IFR traffic. VFR traffic which use those designated routes and VFR flight training areas are subject to the VFR rules stated in the Turkish AIP and the responsibility for the separation (VFR/IFR flights in the area, collision with terrain or artificial obstructions, meteorological activities etc.) shall be at pilot-in-command. The pilot of the aircraft which deviates from the defined VFR route and / or have to leave the flight training areas for any reason (meteorological conditions etc.) shall promptly inform the appropriate air traffic control unit and as soon as the reason for that ends, shall be back to the VFR route / VFR flight training area again immediately after informing the controller.

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

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

LTBJ AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

- Permanent Border Gate

LTBJ AD 2.24 CHARTS RELATED TO ADNAN MENDERES AERODROME

Aerodrome Chart	AD 2 LTBJ ADC
Aircraft Parking/Docking Chart	AD 2 LTBJ PRKG
Aerodrome Obstacle Chart	AD 2 LTBJ AOC-1
Aerodrome Obstacle Chart	AD 2 LTBJ AOC-2

Precision APP Terrain Chart RWY 16L	AD 2 LTBJ PATC-1
Precision APP Terrain Chart RWY 34R	AD 2 LTBJ PATC-2
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 16L/16R	AD 2 LTBJ SID-1
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 16L/16R	AD 2 LTBJ SID-1A
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 34L/34R	AD 2 LTBJ SID-2
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 34L/34R	AD 2 LTBJ SID-2A
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 16L/16R	AD 2 LTBJ SID-3
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 16L/16R	AD 2 LTBJ SID-3A
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 34L/34R	AD 2 LTBJ SID-4
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 34L/34R	AD 2 LTBJ SID-4A
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 34L/34R	AD 2 LTBJ SID-5
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 34L/34R	AD 2 LTBJ SID-5A
Standard Instrument Arrival Chart (STAR)	AD 2 LTBJ STAR-1
İzmir TMA/Area Control Transit Routes	AD 2 LTBJ ACTR
Instrument APP Chart NDB RWY 34R	AD 2 LTBJ IAC-1
Instrument APP Chart NDB/DME RWY 34R	AD 2 LTBJ IAC-2
Instrument APP Chart VOR/DME RWY 34R	AD 2 LTBJ IAC-3
Instrument APP Chart VOR	AD 2 LTBJ IAC-4
Instrument APP Chart ILS/DME 1 RWY 34R CAT I	AD 2 LTBJ IAC-5
Instrument APP Chart ILS/DME 2 RWY 34R CAT I	AD 2 LTBJ IAC-6
Instrument APP Chart VOR/DME RWY 16L	AD 2 LTBJ IAC-7
Instrument APP Chart ILS/DME 2 RWY 34R CAT II	AD 2 LTBJ IAC-8
Instrument APP Chart ILS/DME 1 RWY 34R CAT II	AD 2 LTBJ IAC-9
Instrument APP Chart ILS/DME RWY 16L CAT I	AD 2 LTBJ IAC-10
Instrument APP Chart VOR/DME RWY 34L	AD 2 LTBJ IAC-11
Instrument APP Chart NDB RWY 34L	AD 2 LTBJ IAC-12
Instrument APP Chart ILS RWY 34R CAT I	AD 2 LTBJ IAC-13
VFR Flight Routes	AD 2 LTBJ VFR
Visual Approach Chart	AD 2 LTBJ VAC
Minimum Radar Vectoring Altitude Chart	AD 2 LTBJ MRVC-1
Minimum Radar Vectoring Altitude	AD 2 LTBJ MRVC-1A