LTAI AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

LTAI - ANTALYA

LTAI AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	ARP coordinates and site at AD	365401N-0304734E, in the middle of RWY 18C/36C
2	Direction and distance from (city)	13 KM NE of Antalya
3	Elevation/Reference temperature / Mean low temperature	177 FT / 36° C / -1.54° C
4	Geoid Undulation at AD ELEV PSN	88 FT
5	MAG VAR/Annual change	5.7°E (2025) / 0.04° increasing
6	AD Operator, address, telephone, telefax, AFS, email, website	DHMI Antalya Havalimanı Başmüdürlüğü 07030 Antalya / TÜRKİYE Airport Authority : +90 242 3303301 Airport Manager : +90 242 3303304 Fax : +90 242 3303306 Switchboard : +90 242 3303030 (22 lines) AIMOC Tel : +90 242 3303045 AIMOC Fax : +90 242 3303050 AFS : LTAIYDYX E-mail : infoantalya@dhmi.gov.tr Website : https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Havalimani/Antalya/AnaSayfa.aspx
7	Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Remarks	NIL

LTAI 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

LTAI AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Cargo-handling facilities	Vehicles and equipment provided by Cargo Handling Services Co. Trucks max. 3 tones up to 50 tones.
2	Fuel and oil types	**Fuel types:** Jet A1, Avgas 100/130 octane **Oil types:** Eastman turbo oil 2197, Mobil jet oil 2, Turbonycoil 600–640, Aeroshell turbine oil 560, Hydro 4
3	Fuelling facilities and capacity	By hydrant and tankers-unlimited
4	De-icing facilities	De-icing service is available
5	Hangar space for visiting aircraft	Not available
6	Repair facilities for visiting aircraft	Contact with maintenance services
7	Remarks	NIL

LTAI AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotels	In Antalya
2	Restaurants	At AD and in the city
3	Transportation	Bus, taxi, car rental and light rail system
4	Medical facilities	First aid at AD, hospitals in the city
5	Bank and Post Office	ATM and postal services At AD, bank and post office in the city
6	Tourist Office	At AD
7	Remarks	NIL

LTAI AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	AD category for fire fighting	Category 10
2	Rescue equipment	Available
3	Capability for removal of disabled aircraft	Disabled aircraft removal facilitation is available for 4E category aircraft. Removal operations can be carried out for 4F category aircraft by equipment support.
4	Remarks	The control of the actual lifting and removal of a large aircraft shall be the responsibility of the registered owner or operator concerned. If the registered owner or operator cannot remove the aircraft or is dilatory in doing so, the airport management should have authority to act for the owner or operator with minimum delay and this action will be charged according to tariff tables of DHMI.

LTAI AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING

1	Types of clearing equipment	Snow Removal Equipment (Mechanical)
2	Clearance priorities	Standard. See AD 1.2.2
3	Remarks	See AD 2.2.6 for contact information. RWY Condition Assessment as per ICAO GRF. Braking action assessment by RWY Friction Tester Equipment/Vehicle.

LTAI AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS POSITIONS DATA

1	Apron surface and strength	**Apron 1 and 6:** Surface: Concrete Strength: PCR 1290 R/A/W/T **Apron 2:** Surface: Concrete Strength: PCR 1350 R/A/W/T **Apron 3:** Surface: Concrete Strength: PCR 1140 R/A/W/T **Apron 4:** Surface: Concrete Strength: PCR 1230 R/A/W/T **Apron 5:** Surface: Concrete Strength: PCR 1150 R/A/W/T **Apron 7:** Surface: Concrete Strength: PCR 1180 R/A/W/T **Military North Apron:** Surface: Concrete Strength: PCR 370 R/B/W/T **Military South Apron:** Surface: Concrete Strength: PCR 810 R/BW/T
2	Taxiway width, surface and strength	**TWY A:** Width: 23 M Strength: PCR 1000 R/A/W/T **TWY B:** Width: 32 M Strength: PCR 1020 R/A/W/T **TWY C:** Width: 32 M Strength: PCR 1070 R/A/W/T **TWY D:** Width: 58 M Strength: PCR 1090 R/A/W/T **TWY E:** Width: 23 M Strength: PCR 1250 R/A/W/T **TWY E1:** Width: 58 M Strength: PCR 1080 R/A/W/T **TWY E2:** Width: 65 M Strength: PCR 1020 R/A/W/T **TWY E3:** Width: 65 M Strength: PCR 1060 R/A/W/T **TWY E4:** Width: 62 M Strength: PCR 1080 R/A/W/T **TWY E5:** Width: 62 M Strength: PCR 1000 R/A/W/T **TWY E6:** Width: 62 M Strength: PCR 1050 R/A/W/T **TWY E7:** Width: 65 M Strength: PCR 1290 R/A/W/T **TWY E8:** Width: 44 M Strength: PCR 1200 R/A/W/T **TWY E9:** Width: 28 M Strength: PCR 1260 R/A/W/T **TWY F:** Width: 24 M Strength: PCR 1180 R/A/W/T **TWY F1:** Width: 48 M Strength: PCR 1160 R/A/W/T **TWY G:** Width: 23 M Strength: PCR 960 R/A/W/T **TWY G1:** Width: 30 M Strength: PCR 910 R/A/W/T **TWY G2:** Width: 28 M Strength: PCR 1200 R/A/W/T **TWY G3:** Width: 32 M Strength: PCR 990 R/A/W/T **TWY G4:** Width: 24 M Strength: PCR 1120 R/A/W/T **TWY G5:** Width: 25 M Strength: PCR 1000 R/A/W/T **TWY G6:** Width: 23 M Strength: PCR 930 R/A/W/T **TWY G7:** Width: 24 M Strength: PCR 1100 R/A/W/T **TWY G8:** Width: 23 M Strength: PCR 900 R/A/W/T **TWY G9:** Width: 32 M Strength: PCR 1150 R/A/W/T **TWY G10:** Width: 27 M Strength: PCR 950 R/A/W/T **TWY H:** Width: 24 M Strength: PCR 1050 R/A/W/T **TWY H1:** Width: 48 M Strength: PCR 1090 R/A/W/T **TWY J:** Width: 44 M Strength: PCR 980 R/A/W/T **TWY J2:** Width: 48 M Strength: PCR 1230 R/A/W/T **TWY J3:** Width: 64 M Strength: PCR 1150 R/A/W/T **TWY J4:** Width: 65 M Strength: PCR 1020 R/A/W/T **TWY J5:** Width: 57 M Strength: PCR 1060 R/A/W/T **TWY K:** Width: 24 M Strength: PCR 1150 R/A/W/T **TWY K1:** Width: 48 M Strength: PCR 1100 R/A/W/T **TWY K2:** Width: 18 M Strength: PCR 1130 R/A/W/T **TWY K3:** Width: 18 M Strength: PCR 1080 R/A/W/T **TWY K4:** Width: 48 M Strength: PCR 1200 R/A/W/T **TWY L:** Width: 23 M Strength: PCR 1100 R/A/W/T **TWY L1:** Width: 48 M Strength: PCR 1160 R/A/W/T **TWY L2:** Width: 18 M Strength: PCR 940 R/A/W/T **TWY L3:** Width: 18 M Strength: PCR 1000 R/A/W/T **TWY L4:** Width: 48 M Strength: PCR 1080 R/A/W/T **TWY L5:** Width: 48 M Strength: PCR 1190 R/A/W/T **TWY L6:** Width: 40 M Strength: PCR 1200 R/A/W/T **TWY M:** Width: 30 M Strength: PCR 1100 R/A/W/T **TWY M1:** Width: 27 M Strength: PCR 1080 R/A/W/T **TWY M2:** Width: 30 M Strength: PCR 990 R/A/W/T **TWY M3:** Width: 25 M Strength: PCR 1150 R/A/W/T **TWY M4:** Width: 25 M Strength: PCR 940 R/A/W/T **TWY M5:** Width: 25 M Strength: PCR 1200 R/A/W/T **TWY M6:** Width: 25 M Strength: PCR 960 R/A/W/T **TWY M7:** Width: 26 M Strength: PCR 1050 R/A/W/T **TWY M8:** Width: 25 M Strength: PCR 1020 R/A/W/T **TWY N:** Width: 30 M Strength: PCR 1030 R/A/W/T **TWY MIL1:** Width: 23 M Strength: PCR 950 R/B/W/T **TWY MIL2:** Width: 23 M Strength: PCR 410 R/B/W/T **TWY MIL3:** Width: 23 M Strength: PCR 850 R/B/W/T **TWY MIL4:** Width: 23 M Strength: PCR 830 R/B/W/T **TWY MIL5:** Width: 23 M Strength: PCR 940 R/B/W/T **TXL A2:** Width: 65 M Strength: PCR 1000 R/A/W/T **TXL A3:** Width: 24 M Strength: PCR 1030 R/A/W/T **TXL J1:** Width: 72 M Strength: PCR 1110 R/A/W/T **TXL J6:** Width: 26 M Strength: PCR 1100 R/A/W/T ***Surface of all TWYs: Concrete***
3	Altimeter Check Point location and elevation	At Apron 1: 52 M, Apron 2: 55 M, Apron 3: 53 M, Apron 4: 53 M, Apron 5: 51 M, Apron 6: 52 M and Apron 7: 51 M **These values are the average of the apron elevations.*
4	VOR checkpoints	See AD Chart
5	INS checkpoints	See AD Parking Charts
6	Remarks	NIL

LTAI AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, 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 TWYs and RWYs and at all holding positions. Guide lines at all Aprons.
2	RWY and TWY markings and LGT	**RWY:** Designation, Edge, THR, Centerline, TDZ, Aiming Point as appropriate, marked. For LGT see item 2.14 **TWY:** Edge, Centerline, Holding Positions as appropriate marked. For LGT see item 2.15
3	Stop bars RWY guard lights	**Stop bars:** Available at TWYs G1, G2, G3, G4, G5, G8, G9, G10, M1, M2, M3, M6, M7, M8 **RWY Guard Lights:** Available at TWYs G1, G2, G3, G4, G5, G6, G7, G8, G9, G10, M1, M2, M3, M4, M5, M6, M7, M8
4	Other RWY protection measures	-
5	Remarks	NIL

LTAI AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

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

LTAI AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

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

LTAI AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Designations RWY NR	TRUE BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCR) 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
18R	186.28°	2990x45	From THR, first 150 M is Concrete PCR 910 R/A/W/T From 150th M to 2840th M is Asphalt PCR 940 F/A/W/T	365456.72N 0304732.58E - GUND: 88 FT	THR 51.8 M / 170 FT TDZ 52.9 M / 174 FT
36L	006.28°	2990x45	From THR, first 150 M is Concrete PCR 920 R/A/W/T From 150th M to 2840th M is Asphalt PCR 940 F/A/W/T	365320.30N 0304719.37E - GUND: 87 FT	THR 53.7 M / 176 FT TDZ 53.5 M / 176 FT
18C	186.28°	3400x45	PCR 1300 R/A/W/T Concrete	365455.97N 0304741.13E - GUND: 88 FT	THR 52.5 M / 172 FT TDZ 52.9 M / 174 FT
36C	006.28°	3400x45	PCR 1300 R/A/W/T Concrete	365306.30N 0304726.10E - GUND: 87 FT	THR 53.0 M / 174 FT TDZ 53.2 M / 174.5 FT
18L	186.31°	3400x45	PCR 1120 R/A/W/T Concrete	365440.86N 0304841.06E - GUND: 88 FT	THR 53.7 M / 176 FT TDZ 53.7 M / 176 FT
36R	006.31°	3400x45	PCR 1120 R/A/W/T Concrete	365251.23N 0304825.97E - GUND: 87 FT	THR 48.4 M / 159 FT TDZ 52.0 M / 171 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
RWY 18R: 0.05%	90x45	-	3290x285	180x90	See ADC and AD 2.23	-	CBR can vary within **RESA** due to meteorological conditions.
RWY 36L: 0.05%	90x45	-	3290x285	170x90	See ADC and AD 2.23	-	
RWY 18C: 0.03%	60x45	-	3640x300	170x90	-	-	
RWY 36C: 0.03%	60x45	-	3640x300	240x90	-	-	
RWY 18L: 0.17%	60x45	-	3640x300	195x90	-	-	
RWY 36R: 0.17%	60x45	-	3640x300	180x90	-	AVLB	

LTAI AD 2.13 DECLARED DISTANCES

RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
18R	2990	2990	3080	2990	NIL
36L	2990	2990	3080	2990	NIL
18C	3400	3400	3460	3400	NIL
18C	2998	2998	3058	-	Take off from intersection with TWY G3
18C	2558	2558	2618	-	Take off from intersection with TWY G4
18C	1827	1827	1887	-	Take off from intersection with TWY G6
18C	3085	3085	3145	-	Take off from intersection with TWY G2
18C	2200	2200	2260	-	Take off from intersection with TWY G5
36C	3400	3400	3460	3400	NIL
36C	3195	3195	3255	-	Take off from intersection with TWY G9
36C	2523	2523	2583	-	Take off from intersection with TWY G8
36C	2008	2008	2068	-	Take off from intersection with TWY G7
18L	3400	3400	3460	3400	NIL
18L	3170	3170	3230	-	Take off from intersection with TWY M2
18L	2500	2500	2560	-	Take off from intersection with TWY M3
18L	1827	1827	1887	-	Take off from intersection with TWY M4
36R	3400	3400	3460	3400	NIL
36R	3310	3310	3370	-	Take off from intersection with TWY M7
36R	2503	2503	2563	-	Take off from intersection with TWY M6
36R	1828	1828	1888	-	Take off from intersection with TWY M5

LTAI 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
18R	Precision APP Calvert system 780 M CAT I (of which 480 M is flashing) LIH	Green	PAPI 3 DEG MEHT 50 FT	-	-	2990 M, 60 M Color Coded White/Yellow LIH	Red	90 M Red	NIL
36L	Precision APP Calvert system 900 M CAT I (of which 600 M is flashing) LIH	Green	PAPI 2.7 DEG MEHT 43 FT	-	-	2990 M, 60 M Color Coded White/Yellow LIH	Red	90 M Red	

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
18C	Precision APP Barette system CAT I 900 M (of which 600 M is flashing) LIH	Green	PAPI (Left) 3 DEG MEHT 65 FT	-	3400 M, 14 M Color Coded White/Red LIH	3400 M, 60 M Color Coded White/Yellow LIH	Red	60 M Red	NIL
36C	Precision APP Barette system CAT I 900 M (of which 600 M is flashing) LIH	Green	PAPI (Left) 3 DEG MEHT 56 FT	-	3400 M, 14 M Color Coded White/Red LIH	3400 M, 60 M Color Coded White/Yellow LIH	Red	60 M Red	
18L	Precision APP Barette system CAT II 900 M (of which 600 M is flashing) LIH	Green	PAPI (Left) 3 DEG MEHT 45 FT	900 M	3400 M, 14 M Color Coded White/Red LIH	3400 M, 56 M Color Coded White/Yellow LIH	Red	60 M Red	
36R	Precision APP Barette system CAT II 840 M (of which 540 M is flashing) LIH	Green	PAPI (Left) 3 DEG MEHT 46 FT	900 M	3400 M, 14 M Color Coded White/Red LIH	3400 M, 56 M Color Coded White/Yellow LIH	Red	60 M Red	

LTAI AD 2.15 OTHER LIGHTING AND SECONDARY POWER SUPPLY

1	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	ABN: Flg W,G. Top of TWR H24
2	LDI location and LGT Anemometer location and LGT	LDI: Not available Anemometer: See AD chart for location, LGTD
3	TWY edge and centerline lighting	**Edge:** TWYs D, E, E1, E2, E3, E4, E5, E6, E7, E8, E9, F, F1, G, G1, G2 G3, G4, G5, G6, G7, G8, G9, G10, H, H1, J, J2, J3, J4, J5, K, K1, K2, K3, K4, L, L1, L2, L3, L4, L5, L6, M, M1, M2, M3, M4, M5, M6, M7, M8, N **Centerline:** TWYs D, E, E1, E7, E8, E9, G4, G5, G6, G7, G8, J, K, K1, K2, K3, K4, L, L1, L2, L3, L4, L5, L6, M, M1, M2, M3, M4, M5, M6, M7, M8, N
4	Secondary power supply/switch-over time	Available / (0) sec
5	Remarks	RTIL available for all RWYs; RETIL available for TWYs G4, G5, G6, G7, G8, M3, M4, M5, M6

LTAI AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA - NIL

LTAI AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Designation and lateral limits	CTR centered 365359N-0304739E Radius 5 NM
2	Vertical limits	1500 FT AMSL/SFC
3	Airspace classification	-

4	ATS unit call sign Language(s)	Antalya TWR TU-EN
5	Transition altitude	15000 FT
6	Remarks	APP Service is provided by a) Antalya APP b) Antalya TWR when required or transferred by Antalya APP

LTAI AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Service designation	Call sign	Channel	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
TWR	Antalya TWR	119.8 MHz 120.125 MHz 125.0 MHz 126.1 MHz 257.8 MHz *121.5 MHz *243.0 MHz	H24	* Emergency
	Antalya Ground	119.85 MHz 121.7 MHz 121.75 MHz 121.9 MHz	H24	NIL
TWR	Antalya Delivery	120.2 MHz 121.65 MHz	H24	DCL Available
APP	Antalya Approach/Radar	119.025 MHz 119.65 MHz 120.225 MHz 123.0 MHz 123.675 MHz 124.35 MHz 124.425 MHz 126,025 MHz 127.675 MHz 128.025 MHz 362.3 MHz *121.5 MHz *243.0 MHz ** 125.9 MHz *** 126.9 MHz	H24	* Emergency ** Used for LTAITA1, LTAITA2, LTAITA3, LTAITA4 *** Used for LTAITA5, LTAITA6, LTAITA7
** ATIS	Antalya Information	118.275 MHz 136.125 MHz	H24	For ARRIVAL For DEPARTURE
*** D-ATIS service is available for ACFT equipped with ACARS. For arrival label "A" for departure label "D" for contract label "C" for terminate label "T".*				
SAR	Antalya Rescue Sub-center	123.1 MHz 282.8 MHz 5680 KHz 3023 KHz	HO	NIL

LTAI 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	AYT	114.0 MHz CH87X	H24	365514.9N 0304740.1E	59 M	NIL
VOR/DME	LRA	116.150 MHz CH108Y	H24	365503.6N 0304840.1E	65 M	NIL
LLZ RWY 36C ILS CAT I	IAYT	110.3 MHz	H24	365509.1N 0304742.9E	-	NIL
GP		335.0 MHz	H24	365317.5N 0304723.4E	-	3 DEG RDH 55 FT
DME	IAYT	CH40X	H24	365317.5N 0304723.4E	62 M	Coverage 100 NM
MM		75 MHz	H24	365232.6N 0304721.5E	-	1.1 KM to RWY 36C THR
DME	ANT	CH28X	H24	365232.6N 0304721.5E	57 M	NIL
LM	YT	302 KHZ	H24	365232.6N 0304721.5E	-	NIL
TACAN	AYT	CH102X	H24	365433.2N 0304723.2E	65 M	NIL
LLZ RWY 18C ILS CAT I	IKOM	108.7 MHz	H24	365255.9N 0304724.7E	-	NIL
GP		330.5 MHz	H24	365446.2N 0304735.3E	-	3 DEG RDH 54 FT
DME	IKOM	CH24X	H24	365446.2N 0304735.3E	58 M	NIL
MM		75 MHz	H24	365528.5N 0304746.5E	-	NIL
LLZ RWY 36R ILS CAT II	IALY	108.1 MHz	H24	365450.4N 0304842.4E	-	NIL
GP		334.7 MHz	H24	365300.2N 0304832.1E	-	3 DEG RDH 54 FT
DME	IALY	CH18X	H24	365300.2N 0304832.1E	54 M	NIL
MM		75 MHz	H24	365220.6N 0304824.4E	-	NIL
LM	RA	329 KHZ	H24	365220.6N 0304824.4E	-	NIL
LLZ RWY 18L ILS CAT I	ILRA	109.75 MHz	H24	365240.7N 0304824.5E	-	NIL
GP		333.05 MHz	H24	365430.1N 0304844.7E	-	NIL
DME	ILRA	CH34Y	H24	365430.1N 0304844.7E	58 M	NIL
Due to mountainous terrain, RWY 18C IKOM ILS/DME is unusable beyond 17 NM referring to localizer antennas for CAT 1 operations.						
RWY 18L ILRA ILS/DME is unusable at the following areas: *a) Out of 17 NM range from LLZ antenna Sector 1, 90Hz-150Hz of both sides with reference to CL.* *b) Out of 14 NM range from LLZ antenna Sector 2, 90Hz-150Hz of both sides with reference to CL*						

LTAI AD 2.20 YEREL HAVALİMANI DÜZENLEMELERİ

MEYDAN KULLANMA TEDBİRLERİ

A- GENEL

1. RWY 36L/18R iniş/kalkış ve taksi amacıyla kullanılmasına;

a) Emergency

b) Pistin LCN ve pist üzerindeki JET bariyeri dikkate alınmak suretiyle ve sivil/asker koordinasyonu sağlanması durumlarında izin verilecektir.

2. 18R/36L pistinde kullanılan pist başlarına göre 1230 FT (375 M) mesafede hook bariyerleri bulunmaktadır.

3. Antalya Havalimanında yoğun hava trafiği nedeniyle, 15 Mart-15 Kasım tarihleri arasında eğitim uçuşlarına izin verilmemektedir.

4. Antalya Havalimanında Mode-S destekli Geliştirilmiş Yer Hareketleri Rehber ve Kontrol Sistemi (A-SMGCS) kullanılmaktadır.

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

b) Uçuş ekibi yerde oldukları süre içerisinde; kendilerine tahsis edilmiş Mode A kodu ile birlikte, Mode-S transponderini XPNDR (ve mümkünse auto) ya da buna karşılık gelen konumda çalıştıracaklar, kesinlikle OFF yada STDBY konumuna getirmeyeceklerdir. Bu işlem; kalkışta, push back talebi yada taksi müsaadesi talebi ile (hangisi daha önce ise) başlayacaktır.

c) İnen uçaklar park edinceye kadar kendilerine tahsis edilmiş Mode A ile birlikte, Mode-S transponderini XPNDR (ve mümkünse auto) yada buna karşılık gelen konumda çalıştıracaklardır. Park ettikten sonra, transponder OFF ya da STDBY pozisyonuna getirilmeden önce A2000 set edilecektir.

d) Hava aracındaki Mode-S transponder, uçak çağrı adının girilmesi imkanına sahipse, uçuş ekibi, ICAO ATC uçuş planı 7nci hanede belirtilen, çağrı adını transpondera set edecektir. Bu işlem push back talebi ya da taksi müsaadesi talebi öncesi (hangisi daha önce ise) FMS ya da transponder kontrol paneline girilerek yerine getirilecektir.

e) SSR frekansı temelli çalışan sistemlerin (TCAS bileşenleri ve SSR radarları dahil) performansının etkilenmemesi için, TCAS kalkış trafikleri için pist bekleme noktasına kadar aktif edilmeyecek, iniş trafikleri için inişten sonra pistin terk edilmesiyle devreden çıkarılacaktır.

5. 18C/36C ve 18L/36R pistlerine inen trafikler pisti tamamen terk edişi müteakip; ATC tarafından aksi bildirilmedikçe, M ve/veya G taksi yollarından önce pozisyonunu muhafaza ederek, kuleden talimat beklemeksizin bulundukları taksi yolunu belirterek arrival ATIS te yayınlanan Ground frekansı ile temas edeceklerdir.

6. ATC ünitelerince aksi bildirilmedikçe 18L/36R pistinin meydan turları doğuda, 18C/36C pistinin meydan turları batıda olacaktır.

LTAI AD 2.20 LOCAL AIRPORT REGULATIONS

LIMITATIONS ON USE OF AERODROME

A- GENERAL

1. RWY 36L/18R is used for landing/taking-off and taxiing purposes;

a) Emergency

b) Through civilian/military coordination and considering the LCN number of the RWY and existence of a jet barrier laid down there.

2. The hook barriers/arresting cable installed a distance of 1230 FT (375 M) from RWY 18R/36L THRs.

3. BTN March 15-November 15 training flights are not allowed due to high traffic intensity at Antalya Aerodrome.

4. Antalya Airport is Equipped with an Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS) Utilising Mode-S.

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

b) Flight crew should select XPNDR or the equivalent mode according to specific installation (AUTO if available) not OFF or STDBY, and the assigned Mode A code; from the request for push back or taxi, whichever is earlier.

c) After landing, until parking completed, aircraft should select XPNDR or the equivalent mode (Auto if available) and the assigned Mode A code. After fully parked, the Mode A code 2000 must be set before selecting OFF or STANDBY modes.

d) Flight crew of aircraft equipped with Mode-S having an aircraft identification feature should also set the aircraft identification. This setting is the aircraft identification specified in item 7 of the ICAO ATC Flight Plan. The aircraft identification should be entered from the request for push back or taxi, whichever is earlier, through the FMS or the Transponder Control Panel.

e) To ensure that the performance of systems based on SSR frequencies (including airborne TCAS units and SSR radars) is not compromised, TCAS should be selected when approaching the holding point. It shall be deselected after vacating the RWY.

5. After landing on RWY 18C/36C or 18L/36R and completing RWY vacation, except where otherwise instructed by ATC, traffic shall immediately switch frequency over to Ground Unit broadcasted by Antalya Arrival ATIS; ; holding their position before entering TWYs M and/or G and reporting their positions without waiting for ATC instruction.

6. Traffic patterns for RWY 18L/36R will be applied east of the aerodrome, and for RWY 18C/36C will be applied west of the aerodrome; unless otherwise instructed by ATC.

7. Apronda özellikle diğer park pozisyonlarının etkileneceği dar bölgelerde uçuş ekibi manevrayı mümkün olan en düşük güçle yapacaktır.
8. Hava araçları parklaması, körüklü park yerlerinde otomatik guidance; diğer park pozisyonlarında ise manuel olarak marshaller aracılığı ile verilmektedir.

9. AN124, AN225, C5, A380, B747-800 tipli uçakların iniş yapmasına izin verilmemektedir. (Devlet Başkanı uçakları ve özel müsaadeli uçaklar hariç)
10. Apron 7 alanı içerisinde kalan tüm servis yolları taksi yolu geçişi durumundadır. Apron 7 alanı içerisinde kalan tüm servis yolları Jet Blast etkisi altındadır.
11. A1, B1, C1 ve D1 taksi yolu değil taksi şeridir. Yönlendirmeyi kolaylaştırmak için isimlendirilmişlerdir. Bu taksi şeritlerinin her biri mavi ve turuncu renkte iki taksi şeridine sahiptir. A1, C1 ve D1 taksi şeritlerindeki mavi ve turuncu taksi şeritlerini kanat açıklığı 36 metreye kadar olan uçaklar kullanabilir. B1 taksi şeridindeki mavi ve turuncu şeritleri kanat açıklığı 65 metreye kadar olan uçaklar kullanabilir.
12. A1, C1, D1 mavi ve turuncu taksi şeritleri aynı anda kanat açıklığı 36 metreye kadar olan uçaklarca kullanılabilir. B1 mavi ve turuncu taksi şeritleri aynı anda kanat açıklığı 65 metreye kadar olan uçaklarca kullanılabilir. Tüm taksi şeritlerinde sarı hat kullanımdayken turuncu ve mavi şeritler kullanılamaz.
13. A2, A3, J1 (apronda kalan kısmı) ve J6 taksi yolu değil taksi şeridir. Yönlendirmeyi kolaylaştırmak için isimlendirilmişlerdir. A2 ve J1 mavi ve turuncu renkte iki taksi şeridine sahiptir. Mavi ve turuncu taksi şeritleri kanat açıklığı 36 metreye kadar olan uçaklar içindir ve bu uçaklar tarafından aynı anda kullanılabilir. Sarı hat kullanımdayken turuncu ve mavi şeritler kullanılamaz.
14. Kanat kleransından uçuş ekibi sorumludur

B- MOTOR TEST USULLERİ

1. Havalimanında motor testi yapan uçakların dikkat etmesi gereken kurallar;
a) Otoriteden izin alınmasını takiben ilgili uçaklar, motor testi yapmadan önce Antalya Ground ile 121.900 MHz, 119.850 MHz veya 121.750 MHz frekanslarından temas kuracaktır.

b) Motor testi yapılan mahalde tüm güvenlik tedbirleri motor testi yapan şirketçe alınacaktır.
c) Motor test işlemleri G Taksi yolu üzerinde A ve B Taksiyolları arasında kalan kısımda ve E Taksi yolu üzerinde E7 ve E8 Taksiyolları arasında kalan kısımda yapılacaktır
d) 3 dakikayı geçmemek ve gerekli emniyet tedbirleri uçağı işleten şirket tarafından alınmak şartıyla, park sahalarındaki uçak için IDLE da motor test talebi Ground Kontrol Ünitesinden (121.900 MHz, 119.850 MHz, 121.750 MHz) talep edilecektir.

2. Ters motor gücü kullanılarak geri gitmek yasaktır.

C- CROSS BLEED MOTOR ÇALIŞTIRMA USULLERİ

1. Cross Bleed Start-up uygulaması talebinde bulunan trafiklerin, taleplerini bu talepleri apron trafik emniyetini olumsuz etkileyeceği ve gürültü kirliliğine yol açacağından; yalnızca APU arızası olan uçaklar, ATC ye bildirmesi ve gerekli önlemlerin alınması koşuluyla Apron merkez hattında ve pilot sorumluluğunda Cross Bleed Start-up uygulaması yapabilirler.
2. Cross Bleed Start-up uygulamak isteyen uçuş ekipleri, bu taleplerini push-back yapmadan önce ATC ünitesine;
"Çağrı Adı + Park Pozisyonu + Request Cross Bleed Start Up" şeklinde bildireceklerdir.
3. Cross Bleed yapan havayolu kuruluşu ve hizmet veren yer hizmet şirketleri gerekli emniyet mesafesini tesis etmekten sorumludur.

7. On the apron, especially on narrow areas where other parking positions may be affected, flight crew should maneouver the aircraft on lowest power possible.
8. Aircraft parking operations are handled by automatic guidance system on the parking positions with jet ways. On the other parking positions guidance is made manually by marshallers.
9. Aircraft types AN124, AN225, C5, A380, B747-800 are not allowed to land at the aerodrome. (Except presidential aircraft ans special permitted aircraft)
10. All service roads within Apron 7 area are TWY crossings. All service roads within Apron 7 area are under jet blast effect.

11. A1, B1, C1 and D1 are taxilanes, not taxiways. They are named to facilitate routing. Each of these taxilanes has dual taxilanes colored orange and blue. The orange and blue lanes on taxilanes A1, C1 and D1 are for aircraft with a wingspan of up to 36 M. The orange and blue lanes on taxilane B1 are for aircraft with a wingspan of up to 65 meters.

12. A1, C1, D1 blue and orange lanes can be used simultaneously by aircraft with a wingspan of up to 36 M. B1 blue and orange lanes can be used simultaneously by aircraft withs winspan of up to 65 M. The blue and orange can not be used when the yellow is in use.
13. A2, A3, J1 (Part on apron), and J6 are taxilanes, not taxiways. They are named to facilitate routing. A2 and J1 has dual taxilanes colored orange and blue. The orange and blue lanes are for aircraft with a wingspan of up to 36 M. The blue and orange lanes can be used simultaneously by aircraft with a wingspan of up to 36 M. The blue and orange can not be used when the yellow is in use.
14. Wing tip clearance is under flight crew responsibility

B- ENGINE TEST PROCEDURES

1. The rules to be followed for aircraft engine test procedures at the airports
a) After receiving approval for engine test from the airport authority (DHMI), two way radio communication shall, at first, be established on Antalya Ground Frequency either on 121.900 MHz, 119.850 MHz or 121.750 MHz.
b) All safety measures shall be taken in the testing area by the operator itself performing engine test.
c) Engine testing operations will take place on TWY G between TWYs A and B and on TWY E between TWYs E7 and E8
d) Request for "engine test at IDLE power" for aircraft at parking position shall be requested from Ground Control Unit (121.900 MHz, 119.850 MHz, 121.750 MHz), provided that the necessary safety precautions taken by operator of the aircraft and duration of the test does not exceed 3 minutes.
2. It is strictly forbidden to make power back through using engine's reverse thrust.

C- CROSS BLEED START-UP PROCEDURES

1. Only the traffic that have APU failure may request cross bleed start up. These traffic after informing ATC may request Cross Bleed Start-up. Cross Bleed Start up shall be performed at the apron centerline and all safety measures shall be taken in the area by the operator itself.

2. Flight crew requesting Cross Bleed start-up should inform the ATC before pushing back. The request should be made as "Call sign + Parking Position + Request Cross Bleed Start Up".

3. Flight Crew performing the Cross Bleed, and the Ground handling company are responsible for creating the necessary safety distance.

D- KALKIŞLAR

1. ATC Müsaadesi

ATC tarafından aksi bildirilmedikçe kalkış yapacak uçakların pilotları ATC müsaadesini DCL sistemi ile alacaklardır.

a. ATC Müsaadesi DCL (Digital ATC Clearance) vasıtasıyla EOBT -40 dakika ile EOBT +15 dakikaları arasında alınabilir.

b. DCL müsaadesi CTOT -30 dan itibaren alınabilir.

c. ATC müsaadesi alındıktan sonra 5 dakika içinde konforme edilmelidir. Aksi taktirde RTF kanalına yönlendirilme mesajı alınır.

d. DCL ile ilgili herhangi bir şüphe veya aksaklık olması durumunda pilot sesli iletişime geçmek zorundadır.

e. RTF yoluyla verilen ATC Müsaadesi her zaman DCL yoluyla iletilen ATC Müsaadesinin yerine geçer.

f. DCL aracılığıyla ATC Müsaadesi alınamaması durumunda, motor çalıştırmadan 10 dakika önce ATC Müsaadesi için 121.650 MHz (Antalya Delivery) kanalıyla iletişime geçilir. Uçuş mürettebatı ilk temasta "Çağrı adı + park pozisyonu + alınan ATIS mesajını onaylayan kod (Information A vb)" raporunu verecektir.

g. ATC Müsaadesinin RTF yoluyla iletilmesi sırasında gecikmeler olabilir.

2. Havalimanı kapasitesinin etkin kullanımı amacıyla ATC, yol müsaadesi almış trafiklerin kalkış pist ve SID lerini taksi esnasında dahi değiştirebilir.

3. Kalkış trafiklerinin, aşağıdaki TORA mesafelerine göre kalkışa hazır olmaları beklenir.

D- DEPARTURES

1. ATC Clearance

Pilots of departing aircraft shall receive the ATC clearance via DCL system, unless otherwise specified by ATC.

a. Departure clearance may be requested via DCL (Digital ATC Clearance) EOBT -40 minutes until EOBT +15 minutes.

b. DCL should not be issued if requested before than CTOT -30 minutes.

c. Successful clearances must be accepted within 5 minutes of receipt or a "Revert to voice" message will be received.

d. In event of any doubts or system related difficulties, the pilot has to revert to voice communication.

e. A DEP clearance issued via RTF always supersedes a clearance transmitted via DCL.

f. If unable to receive ATC clearance via DCL contact 121.650 MHz (Antalya Delivery) for ATC clearance 10 minutes before start up. The flight crew at first contact shall report "Call sign + stand position + code confirming ATIS message received (e.g. Information A)".

g. There may be delays while transmitting ATC clearances by radiotelephony.

2. ATC may change take-off RWY and SID for any aircraft for RWY capacity augmentation even if they are taxiing.

3. Departure traffic are expected to be ready for the following take-off runs available.

RWY	ACFT	TWY Intersection	TORA
18C	Heavy	G1	3400 M
	Medium	G1	3400 M
		G2	3085 M
18L	Heavy	M1	3400 M
	Medium	M1	3400 M
		M2	3170 M
36C	Heavy	G10	3400 M
	Medium	G10	3400 M
		G9	3195 M
36R	Heavy	M8	3400 M
	Medium	M8	3400 M
		M7	3310 M

4. Kalkış yapan trafikler Antalya Yaklaşmaya ilk temaslarını şu şekilde yapacaklardır:

"Çağrı Adı + SID + Kat edilen İrtifa"

5. İşletmeler tarafından,

a. Hook bariyerlerin üzerinden yüksek hızlarda geçme durumunun riski,

b. Hook bariyerlerinin olması sebebiyle mevcut pist iniş mesafesinin kısalması,

4. Initial contact with Approach unit for departing aircraft shall contain

"Call sign + SID + Crossing Altitude"

5. Operators should evaluate their own safety risk analyses, considering the following:

a. The risk of passing over hook barriers at high speeds,

b. Shortening of the existing RWY landing distance due to the presence of hook barriers.

c. Kalkış koşusunun hook bariyerleri geçtikten sonra başlaması ve RTO (kalkıştan vazgeçme) durumunda diğer hook bariyere gelmeden önce durması senaryosunun değerlendirilmesi ve olası senaryoda pist mesafesinin kısalacağı öngörüsüne istinaden performans limitlerinin kısaltılması, risklerinin dikkate alınarak, CS-25 ve uçuş operasyonlarına ilişkin usul ve esaslar talimatı (SHT-OPS) EK-4 (BÖLÜM-CAT), alt bolum c, kısım 1 (CAT.POL.A) gereklilikleri göz önüne alınarak, hem iniş hem de kalkış operasyonları ile olası contingency tüm durumları kapsayacak şekilde kendi emniyet risk analizlerinin yapılması şartıyla ve işletmelerin kendi sorumlulukları dahilinde Antalya Havaalanı 18R/36L pistinden kalkış operasyonları yapabilir.

c. Assessment of scenarios where take-off runs commence after passing hook barriers, and where a rejected take-off (RTO) scenario requires stopping before reaching the other hook barrier, with anticipation that performance limits may be reduced due to the expected shortening of RWY distance in potential scenarios. These evaluations should take into account the risks while adhering to the requirements of CS-25 and the regulations on flight operations (SHT-OPS) APPENDIX-4 (SECTION-CAT), subsection c, part 1 (CAT.POL.A), with proper safety risk analyses conducted by the operators themselves and within their own responsibilities, taking into account both landing and take-off operations and encompassing all possible contingency situations, operators can perform take-off operation from RWY 18R/36L at Antalya Airport are permissible.

E- İNİŞLER

1. Frekans yoğunluğunu azaltmak için, pilotlar, Antalya Yaklaşma sektörleri arasında transfer edildiklerinde, ilgili sektör ile sadece çağrı adlarını kullanarak temas edeceklerdir.

2. İnişe gelen trafikler Antalya Kuleye ilk temaslarını şu şekilde yapacaklardır.

“Antalya Kule + Çağrı Adı + Pist”

3. 18C pisti iniş için kullanıldığı durumlarda, 18R/36L pistini taksi amaçlı kullanan trafiklerden dolayı, 18C için ILS hüzmesinde olan hava araçlarının pilotları, 18C pistinin kat edilmesine bağlı olarak GP yayınında anlık sapmalar veya kesintiler yaşanabileceği hususunda müteyakkız olacaklardır.

4. Çoklu pistler iniş amaçlı kullanıldığında, iniş yönü ve her bir pistin yaklaşma türü ATIS te yayınlanacaktır.

5. İniş pisti, pistlerin dengeli ve kalkış trafikleri açısından da etkili kullanımı amacıyla en geç, Lower Sektör tarafından, ilk temasta bildirilecektir.

6.Hız Tahdit Prosedürleri

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.

P-RNAV onayı olmayan konvansiyonel usulle yaklaşma yapan trafikler son yaklaşma hattında aşağıdaki hız tahdit usullerini uygulayacaklardır: Esas bacak dönüşünden (son yaklaşma dönüşünden) tekerlek koyma noktasına 12 NM mesafeye kadar IAS 200 Kt, son yaklaşma hattı üzerinden tekerlek koyma noktasına 12 NM ile 6 NM arasında IAS 180 Kt, son yaklaşma hattı üzerinden tekerlek koyma noktasına 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.

E- LANDINGS

1. When being transferred between Antalya Approach Sectors, pilots shall contact the relevant sector with only their call signs, in order to reduce the frequency occupation.

2. Initial contact with Tower unit for landing aircraft shall contain

“Antalya Tower + Call sign + RWY”

3. In case of using RWY 18C for arrivals, pilots of aircraft on final approach for RWY 18C may experience momentary distortion or interruption while receiving GP signals. This may result from aircraft crossing RWY 18C and taxiing on RWY 18R/36L.

4. When multiple RWYs are operated for landing purposes, landing direction and approach type for each RWY shall be reported in ATIS.

5. Landing RWY shall be issued, at the latest during first contact by Lower Sector, in order to achieve an effective and balanced use of the RWYs, in terms of the departing traffic as well.

6.Speed Restriction Procedures

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.

Traffic approaching by conventional procedures but not approved for P-RNAV shall abide by the following speed restriction scheme: IAS 200 Kt on base leg/closing heading to final approach up to 12 NM to touchdown, IAS 180 Kt on final approach course within 12 NM to 6 NM to touchdown, IAS 160 Kt on final approach course within 6 NM to 4 NM to touchdown. 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.

F- GÖREREK YAKLAŞMA

1. Görerek yaklaşma müsaadesi almış trafikler, gürültü, çevre kirliliği ve ilgili pistteki kalkışın planlaması nedeniyle "LONG APPROACH" yaklaşmasını uygulayacaktır. ATC tarafından VISUAL Yaklaşma yapan uçağın 4 ila 7 NM arasında son yaklaşma korsuna oturması beklenir.

F- VISUAL APPROACH

1. Traffic cleared for visual approach shall perform "LONG APPROACH" in order to avoid noise pollution, environmental pollution; and to permit an appropriate planning of the departure by tower control. The aircraft executing VISUAL Approach is expected to establish final approach course at 4 to 7 NM.

G- STANDART TAKSİ ROTALARI

Uzun taksi müsaadelerinden kaçınmak ve frekans yoğunluğunu azaltmak amacıyla aksi belirtilmedikçe, Meydan Kontrol Ünitesi aşağıdaki standart taksi rotaları ile taksi müsaadesi verecektir.

Kalkış trafikleri, aşağıdaki frezyoloji kullanılarak, ATC tarafından belirtilen taksi yolları ile standart kalkış taksi rotalarına katılacaktır:

Taxi Route1G via TWY A

Taxi Route2G via TWY E4

Taxi Route3E via TWY J4 vb.

Standart Kalkış Taksi Rotaları

1. Standart Kalkış Taksi Rotaları için Bkz. AD 2 LTAI GMC-1-4

2. Kalkış trafikleri, aşağıdaki standart kalkış taksi rotalarına dahil olarak ilgili pist bekleme noktalarına taksi yapacaktır."

G- STANDARD TAXI ROUTES

Unless otherwise specified by ATC, the following standard taxi-routes shall be used in order to avoid long taxi instructions and reduce frequency congestion.

Departure aircraft shall join the standard departure taxi routes via TWYs specified by ATC with the use of phraseology below:

Taxi Route1G via TWY A

Taxi Route2G via TWY E4

Taxi Route3E via TWY J4 etc.

Standard Departure Taxi Routes

1. For Standard Departure Taxi Routes see AD 2 LTAI GMC-1-4

2. Departure traffic shall join the standard departure taxi routes below and taxi to the relevant RWY holding points.

RWY 36C	RWY 36R	RWY 18C	RWY 18L
ROUTE 1G: G, G9/G10	ROUTE 2G: G, E7, L, M, M7/M8	ROUTE 3G: G, G2/G1	ROUTE 4G: G, E2, J, M, M2/M1
ROUTE 1E: E, E3, G, G9/10	ROUTE 2E: E, J, M, M7/M8	ROUTE 3E: E, E2, G, G2/G1	ROUTE 4E: E, J, M, M2/M1
ROUTE 1K: K, E, E8, G10	ROUTE 2M: M, M7/M8	ROUTE 3K: K, E6, G, G2/G1	ROUTE 4K: K, M, M2/M1
ROUTE 1L: L, E, E8, G10	ROUTE 2K: K, M, M7/M8	ROUTE 3L: L, E7, G, G2/G1	ROUTE 4L: L, M, M2/M1
	ROUTE 2L: L, M, M7/M8	ROUTE 3M: M, J, E2, G, G2/G1	ROUTE 4M: M, M2/M1

H- PUSH-BACK USULLERİ

1. Transponderını açmayan trafiklere push-back verilmeyecektir.

2. ATC push-back için hazır oluşu; uçağın tüm kapıları kapanmış, merdiven ve/veya körükten ayrılmış, push-back aracı bağlı ve motor çalıştırmaya hazır olarak algıladığından, push-back müsaadesi almış trafiklerin maksimum 60 saniye içerisinde harekete başlaması beklenir. Aksi takdirde ATC tarafından alınmış push-back ve motor çalıştırma müsaadesi iptal edilip; muhtemel motor çalıştırma zamanı verilebilir.

H- PUSH-BACK PROCEDURES

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

2. For the ATC, readiness for push-back means all doors are closed, and the aircraft is totally disconnected from parking position by all means (bridge or stand).Traffic granted with push-back and engine start-up permissions must start push-back within 60 seconds, otherwise ATC may cancel the push-back permission and instruct a new estimated start up time.

3. Uçuş ekibi ile push-back aracı operasyon memuru ile arasında telsiz bağlantısı mevcut değilse pilot bu durumu Antalya Grounda bildirmekle yükümlüdür.

3. If there is no radio connection between flight crew and push-back operator, pilots are responsible to inform Antalya Ground about the situation.

4. Aşağıdaki listede verilen taksi yolları giriş/çıkışlarında D ve E kategorisi uçakların motor takatlerini düşük tutmaları ve pilotlarının taksi yaparken müteyakkız olmaları hususundaki kule talimatlarına riayet etmeleri gerekmektedir.

TWY A - TWY G	Entry / Exit
TWY G1 - RWY 18C	Entry / Exit
TWY G1 - TWY G	Entry / Exit
TWY G1 - TWY G (North)	Entry / Exit
TWY MIL1 - RWY 18R	Entry / Exit
TWY MIL2 - RWY 18R	Entry / Exit
TWY B - TWY G	Entry / Exit
TWY B - TWY G (North)	Entry / Exit
TWY G3 - TWY G	Entry / Exit
TWY G4 - TWY G	Entry / Exit
TWY C - TWY G	Entry / Exit
TWY C - TWY G (North)	Entry / Exit
TWY G6 - TWY G	Entry / Exit
TWY G8 - TWY G	Entry / Exit

4. Aircraft in category D and E shall keep the engine power low and pilots in command shall comply with the instructions of TWR to be careful when they are entering/leaving the TWYs listed below.

TWY G10 - TWY G	Entry / Exit
TWY MIL4 - RWY 36L	Entry / Exit
TWY MIL5 - RWY 36L	Entry / Exit
TWY MIL3 - RWY 36L	Entry / Exit
TWY M - TWY M7	Entry / Exit
TWY M - TWY M5	Entry / Exit
TWY M - TWY M4	Entry / Exit
TWY M - TWY M3	Entry / Exit
TWY M - TWY M1	Entry / Exit
TWY M7 - RWY 36R	Entry / Exit
TWY M1 - RWY 18L	Entry / Exit
TWY K - TWY G	Entry / Exit
TWY K - TWY M	Entry / Exit

I- 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, 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.

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

I- Selection of The RWY-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 RWY-in-use" or by the preferential RWY system.

The term "RWY-in-use" is used to indicate the RWY 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 RWY-in-use, ATC shall also take into consideration other relevant factors such as the aerodrome traffic circuits, the length of the RWY, the approach and landing aids available, meteorological conditions, aircraft performance, the existence of a preferential RWY system and noise abatement.

Accepting a RWY stated by ATC for landing or take-off is a pilot's decision. If the pilot-in-command considers the RWY-in-use not usable for reasons of safety or performance, he shall request permission to use another RWY. 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 RWY System Operations:

The term "Preferential RWY System (PRS)" shall be used to indicate the RWY 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 36C, RWY 36R	RWY 36C, RWY 36R
RWY 18C, RWY 18L	RWY 18C, RWY 18L

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 RWY surface condition shall be applied:

RWYCC (Pist durum kodu) / RWYCC (RWY 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 RWY 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:

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

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

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

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

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

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

g) Düşük görüş operasyonlarının yürürlükte olması.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

g) Low visibility operations are in progress.

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

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

J- MİNİMUM PİST MEŞGULİYET SÜRESİ

1) ATC nin son yaklaşmada trafik aralıklarını azaltabilmesi ve pas geçişlerin en aza indirgenmesi için, iniş trafikleri, inişlerini takiben pisti uygun olan en kısa sürede terk edecektir.

2) Pilotlar kalkış için piste girene kadar gerekli kontrolleri tamamlamış ve pist içindeki kontrollerini minimuma indirgemiş olmalıdırlar. Pilotların kalkış müsaadesine 10 saniye içerisinde reaksiyon göstermesi beklenir; aksi takdirde ATC pist meşguliyetini engellemek için söz konusu uçağa pisti terk ettirerek yeniden sıralamaya alabilir. Henüz kalkışa hazır değil iken piste giriş ya da kalkış talimatı alan trafiklerin piste girmeden durumlarını belirtmeleri gerekmektedir.

3) En üst düzeyde pist kullanım verimliliğini sağlamak ve pist meşguliyet süresini en aza indirgemek adına, kalkış trafikleri, piste giriş talimatı aldıklarında bu talimatı gecikmeksizin uygulayacaktır. Trafikler kalkış koşusuna, ATC tarafından kalkış talimatını müteakip gecikmeksizin başlayacaktır.

J- MINIMUM RWY OCCUPANCY TIME

1) Arriving aircraft upon landing shall vacate the RWY as quickly as practicable to enable ATC to apply minimum spacing on final approach and minimize the occurrence of go-arounds.

2) The pilot must complete pre-departure check procedure before entering the departure RWY in order to be fully ready for take-off. The pilot's reaction time to respond to take-off clearance is limited to 10 seconds. otherwise, ATC has the authority to instruct the pilot to vacate the RWY and to rearrange for a new position of the aircraft in departure sequence.

3) To maximize RWY utilization and minimize RWY occupancy time, departing aircraft, when instructed to enter the RWY, shall commence the maneuver without delay. Traffic are required to commence take-off roll as soon as take-off clearance is issued by ATC.

HIGH INTENSITY RWY OPERATION (HIRO)

Azami pist kapasitesine erişmek ve iniş/kalkış trafiklerinin pist meşguliyetinden kaynaklanan pas geçmeleri önlemek amacıyla pist meşguliyet sürelerinin en aza indirgenmesi amaçlanmaktadır.

To achieve maximum RWY capacity and reduce go-arounds due to an occupied RWY by preceding landing and departing aircraft, RWY occupancy times (ROT) are to be reduced to a minimum.

HIRO yalnızca Tercihli Pist Operasyonu (PRS) uygulanmadığında ve pist yüzeyi kuru olduğunda uygulanacaktır.

HIRO shall only be applied when PRS is not in progress and the RWY is DRY.

ATC, HIRO uygulandığında ATIS(DEP-ARR) yoluyla bilgilendirme yapacaktır.

ATC will inform via ATIS(DEP-ARR) if HIRO is in progress. (Phrase: “HIGH INTENSITY RWY OPERATION IN PROGRESS)

HIRO süresince trafikler yalnızca standart hızlı çıkış taksi yollarını kullanacaktır.

During HIRO, traffic shall only use standard rapid exit TWYs (RETs).

İniş Trafikleri için HIRO:

HIRO for Landing Traffic:

Pist meşguliyet süresini azaltmak adına, yaklaşma brifingi aşamasında, aşağıdaki tabloda belirtilen hızlı çıkış taksi yollarının kullanımı hedeflenmelidir.

In order to reduce RWY occupancy time, at approach briefing phase, the aim should be to use the Rapid Exit TWYs (RETs) specified in the table below.

HIRO şartlarını yerine getiremeyecek trafiklerin Antalya Yaklaşma Kontrol Sektörünü ilk temasta bilgilendirmeleri gerekmektedir.

Traffic unable to comply with HIRO shall advise Antalya Approach Sector on initial contact.

İniş trafiklerinden beklentiler;

Arrival traffic are expected to;

a) ATC tarafından alternatif bir taksi yolu belirtilmediği sürece, pisti aşağıdaki tabloda belirtilen hızlı çıkış taksi yollarından terk etmeleri,

a) vacate the RWY via the RETs specified in the table below unless advised by TWR of an alternative exit.

b) Emniyetli en yüksek hızda pisti gecikmeksizin terk etmeleri,

b) Vacate RWY expeditiously at the fastest speed in compliance with safety.

c) Planlanan hızlı çıkış taksi yolundan terk edilemeyeceğine kanaat getirildiğinde, pist üzerinde düşük hızları engellemek adına, teker koyma sonrasındaki taksi hızını ayarlamaları,

c) Adjust taxi speed after touchdown when it is evident that the aircraft will miss the planned RET, avoiding low speeds on the RWY.

d) Durmadan önce pisti tamamen terk etmeleri ve terk ediş sonrası GND ile temas kurulana kadar pozisyonu muhafaza etmeleri beklenmektedir.

d) Vacate the RWY completely before halting. After vacating the RWY hold position until communication has been established with GND.

A/C Category	TWY Designator Distance From THR							
	RWY 36C		RWY 36R		RWY 18C		RWY 18L	
	EXIT		EXIT		EXIT		EXIT	
HEAVY	G5	G6	M3	M4	G8	G7	M6	M5
	2200	1827	2500	1827	2523	2008	2503	1828
MEDIUM/LIGHT	G6		M4		G7		M5	
	1827		1827		2008		1828	

KALKIŞ YAPAN HAVA ARAÇLARI IÇIN HIRO:

HIRO FOR DEPARTING AIRCRAFT:

Pistin en yüksek verimlilikte kullanımı ve pist meşguliyet süresinin en aza indirgenmesi adına ATC tarafından piste giriş talimatı verildiğinde, talimat gecikmeksizin yerine getirilecektir. Aksi takdirde ATC tarafından gerekli önlemler alınır.

To maximize RWY utilization and minimize RWY occupancy time, departing aircraft, when instructed to enter the RWY, shall commence the maneuver without delay. Otherwise ATC will take necessary precautions.

Kalkışa tam hazır oluş için kalkış öncesi kontroller piste girmeden önce tamamlanmış olmalıdır. Trafikler kalkış talimatına gecikmeksizin reaksiyon gösterecektir. Aksi takdirde, ATC tarafından pilotlara yeni bir sıralama için pisti terk etme talimatı verilebilir.

Pre-departure check procedures must be completed before entering departure RWY in order to be fully ready for take-off. Traffic shall react to take-off clearances without any delay. Otherwise, pilots may be instructed by the ATC to vacate the RWY for a new departure sequence.

ATC tarafından aksi bildirilmedikçe tüm trafikler (Heavy kategori tafikler hariç) yayınlanmış olan kavşaklardan kalkışa hazır olacaktır.

If not instructed otherwise by ATC, all traffic (except Heavy category aircraft) shall be prepared for take-off from intersections which are published.

İlgili kavşaklardan kalkış yapılamayacaksa trafikler bu durumu ground frekansı ile ilk temasta bildirecektir.

If unable to take off from mentioned intersections traffic shall advise ground frequency on initial contact.

K- DÜŞÜK GÖRÜŞ USULLERİ

1) CAT II ve LVTO OPERASYONU

a- Gerekli tesislerin hizmete elverişliliğine bağlı olarak asgari miniması ilgili Sivil Havacılık Otoritesi tarafından resmi olarak onaylanmış işleticilerin CAT II operasyonları için 36R pisti ve LVTO operasyonları için ise 36R/18L pistleri uygundur.

b- CAT II Operasyonu için özel uçuş ekibi ve hava aracı sertifikasyonu gereklidir.

c- CAT II ve LVTO operasyonları süresince özel ATC usulleri (düşük görüş ATC usulleri) uygulanacaktır. Bu usuller yürürlükte iken pilotlar ATIS veya RTF ile bilgilendirilecektir.

d- Kalkan hava araçları: Geliştirilmiş yüzey hareketleri rehberlik ve kontrol sistemi (A-SMGCS) mevcuttur. ATC LVTO operasyonu esnasında kalkacak uçakları aşağıda belirtilen 36R pisti bekleme noktasına (HPN) müsaade edecektir ve kalkan uçaklar Apron çıkış bekleme noktalarına follow me aracı eşliğinde ve sonra kendi sorumluluklarında taksileri ile 36R pisti bekleme noktasına gideceklerdir. Şartlar uygun ise 18L pisti de kullanılabilir. 18L pisti bekleme noktası (HPV) aşağıdadır. Bekleme noktası ışıkları aktifdir ve kavşak kalkışlarına müsaade edilmemektedir.

K- LOW VISIBILITY PROCEDURES

1) CAT II and LVTO OPERATION

a- Subject to serviceability of the required facilities, RWY 36R is suitable for CAT II and RWY 36R/18L for LVTO operations by operators whose minima have been formally approved by relevant Civil Aviation Authority.

b- For CAT II operation special aircrew and aircraft certification required.

c- During CAT II and LVTO operations a special ATC procedures (ATC Low Visibility Procedures) will be applied. Pilots will be informed when this procedure are in operation by ATIS or RTF.

d- Departing aircraft: ATC will clear the departing aircraft to the RWY 36R holding point (HPN) specified below during LVTO operations and departing aircraft will proceed to apron exit holding point by following the follow me vehicle, and then continue their taxi to RWY 36R holding point by itself under his responsibility. RWY 18L is also available if the conditions permits. RWY 18L holding point (HPV) specified below. Stop bars are activated and intersection take-offs are not allowed.

RWY 18L/36R CAT II ve LVTO BEKLEME NOKTALARI / RWY 18L/36R CAT II and LVTO HOLDING POINTS:

HPM1: 365440.80N-0304837.32E

HPM8: 365250.31N-0304821.78E

APRON GİRİŞ/ÇIKIŞ BEKLEME NOKTALARI / APRON ENTRY/EXIT HOLDING POINTS:

E-HP67: 365430.44N-0304750.62E

MA2-HP119: 365344.36N-0304822.36E

MA3-HP118: 365331.50N-0304821.12E

e- Gelen hava araçları: Geliştirilmiş yüzey hareketleri rehberlik ve kontrol sistemi (A-SMGCS) mevcut olup bu esnada tüm pist çıkışları aydınlatılacaktır. Pilotlar normal olarak uygun olan ilk çıkışı seçmelidirler ve ATC tarafından aksi bildirilmedikçe gidecekleri apron giriş bekleme noktalarına kadar taksilerine devam etmelidirler.

f- Düşük Görüş Usulleri yürürlükte iken, gelen hava araçları arasındaki mesafenin arttırılması gerektiğinden hava araçlarının iniş sıklığı azalacaktır. Hakim hava şartları yanısıra, techizatın çalışır olması gibi faktörlerde iniş sıklığına etki edebilmektedir. Planlama ve bilgi edinme amacıyla yaklaşık muhtemel iniş sıklıkları:

e- Arriving aircraft: Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS) is available and all RWY exits lightened. Pilots should normally select the first convenient exit and continue to taxi to the related apron entry holding points specified above by itself and than continue taxi to the parking position by following the follow me car, unless otherwise specified by ATC.

f- When Low Visibility Procedures are in force, reduced landing rate will be implemented due to the requirement for increased spacing between arriving aircraft. In addition to the prevailing weather conditions, such factors as equipment serviceability may also have an effect on landing rates. For information and planning purposes, the approximate landing rates that can be expected are:

RVR (M)	BEKLENEN İNİŞ ORANI EXPECTED LANDING RATE
800 > RVR ≥ 550	Maximum 21
550 > RVR ≥ 300	Maximum 15

2) YÜZEY HAREKETLERİ REHBERLİK ve KONTROL SİSTEMİ:

Havalimanı MODE-S kabiliyetli geliştirilmiş yüzey hareketleri rehberlik ve kontrol sistemi (A-SMGCS) ile donatılmıştır. Pilotlar hava aracı push-back ya da taksi (hangisi daha önce ise) istenmesinden itibaren ve indikten sonra hava aracı durma yerine tam olarak park edinceye kadar transponderlerinin MODE S sinyallerini ve karşılık gelen MODE A kodunu sürekli iletecek şekilde ayarlanmasını sağlamalıdırlar.

2) SURFACE MOVEMENT GUIDANCE and CONTROL SYSTEM:

Airport is equipped with MODE S capable Advanced Surface Movement Guidance and Control System. Pilot must ensure that; Aircraft transponder is set to transmit MODE S signals, and associated MODE A code, from the request for push-back or taxi, whichever is earlier and after landing continuously until aircraft is fully parked on stand.

L- HOTSPOT ALANLARI

Hotspot sahaları için AD2 LTAI ADC sayfasına bakınız.

L- HOTSPOT AREAS

Refer to AD2 LTAI ADC for Hotspot areas.

Hot Spot 1 (HS1)

M4 taksi yolundan pisti terk edip J taksi yoluna gidecek uçaklar önce M taksi yolunda kuzeye sonra J taksi yoluna döneceklerdir. J2 taksi yolundan M taksi yoluna çıkacak uçaklar ile M4 taksi yolundan pisti terk eden uçakların karşılaşma riski bulunmaktadır. ATC talimatlarına, yerdeki işaret, ışık ve levhalara dikkat edilmesi gerekmektedir.

Hot Spot 1 (HS1)

Aircraft leaving the RWY from TWY M4 and going to TWY J will first turn north on TWY M and then turn to TWY J. There is a risk of encounters between aircraft going to TWY M from TWY J2 and aircraft leaving the RWY from TWY M4. Attention should be paid to ATC instructions signs, lights and markings.

Hot Spot 2 (HS2)

18L pisti kullanıldığında, pisti M5 taksi yolundan terk eden uçaklar ile K ve A3 taksi yolundan M taksi yoluna dahil olan ve M taksi yolunda taksi yapan uçakların karşılaşma riski bulunmaktadır. ATC talimatlarına, yerdeki işaret, ışık ve levhalara dikkat edilmesi gerekmektedir.

Hot Spot 2 (HS2)

When RWY 18L is used, there is a risk of encounters between aircraft leaving the RWY from TWY M5 and aircraft entering TWY M from TWYs K and A3 and taxiing on TWY M. Attention should be paid to ATC instructions signs, lights and markings.

Hot Spot 3 (HS3)

18C pisti kullanıldığında, pisti G7 taksi yolundan terk eden uçaklar ile E5 ve E6 taksi yolundan G taksi yoluna dahil olan ve G taksi yolu üzerinde taksi yapan uçakların karşılaşma riski bulunmaktadır. ATC talimatlarına, yerdeki işaret, ışık ve levhalara dikkat edilmesi gerekmektedir.

Hot Spot 3 (HS3)

When RWY 18C is used, there is a risk of encounters between aircraft leaving the RWY from TWY G7 and aircraft entering TWY G from TWYs E5 and E6 and taxiing on TWY G. Attention should be paid to ATC instructions signs, lights and markings.

Hot Spot 4 (HS4)

36C pisti kullanıldığında, pisti G5 taksi yolundan terk eden uçaklar ile E1 taksi yolundan G taksi yoluna dahil olan ve G taksi yolu üzerinde taksi yapan uçakların karşılaşma riski bulunmaktadır. ATC talimatlarına, yerdeki işaret, ışık ve levhalara dikkat edilmesi gerekmektedir.

Hot Spot 4 (HS4)

When RWY 36C is used, there is a risk of encounters between aircraft leaving the RWY from TWY G5 and aircraft entering TWY G from TWY E1 and taxiing on TWY G. Attention should be paid to ATC instructions signs, lights and markings.

Hot Spot 5 (HS5)

36C pisti kullanıldığında, pisti G6 taksi yolundan terk eden uçaklar ile E2 taksi yolundan G taksi yoluna dahil olan ve G taksi yolu üzerinde taksi yapan uçakların karşılaşma riski bulunmaktadır. ATC talimatlarına, yerdeki işaret, ışık ve levhalara dikkat edilmesi gerekmektedir.

Hot Spot 5 (HS5)

When RWY 36C is used, there is a risk of encounters between aircraft leaving the RWY from TWY G6 and aircraft entering TWY G from TWY E2 and taxiing on TWY G. Attention should be paid to ATC instructions signs, lights and markings.

Hot Spot 6 (HS6)

Mavi ve turuncu rehber çizgileri kanat açıklığı 65 metreye kadar olan uçaklara hizmet vermektedir. Sarı rehber çizgisi tüm uçak kategorilerine hizmet vermektedir. Mavi ve turuncu çizgiler kanat açıklığı 65 metreye kadar olan uçaklar tarafından aynı anda kullanılabilir, bu esnada sarı çizgi kullanılamaz. Sarı çizgi kullanılırken mavi ve turuncu kullanılamaz. Bu bölgede icra edilecek taksi ve push back operasyonlarında kule talimatlarına riayet edilmesi gerekmektedir.

Hot Spot 6 (HS6)

Blue and orange guide lines serve aircraft with wingspans up to 65 M. Yellow guide lines serve all aircraft categories. Blue and orange lines can be used simultaneously by aircraft with wingspans up to 65 M, while yellow lines cannot be used. Blue and orange cannot be used while using yellow lines. In taxi and push-back operations to be performed in this area, ATC tower instructions must be followed.

Hot Spot 7 (HS7)

Birbirine yakın iki pist giriş noktası.

Hot Spot 8 (HS8)

Apron 7 alanı içerisinde kalan tüm servis yolları taksi yolu geçişi durumundadır. Apron 7 alanı içerisinde kalan tüm servis yolları Jet Blast etkisi altındadır.

LTAI AD 2.21 GÜRÜLTÜ ÖNLEME USULLERİ

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

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

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

4) Emniyeti tehlikeye düşürecek durumlar hariç, iniş trafikleri 00:00 ile 07:00 lokal saatleri arasında idle harici reverse thrust kullanmamalıdır.

5) Köprü Park yerlerinde park edişi müteakip 5 dakika içerisinde APU kapatılmalı, motor çalıştırmadan 15 dakika önce APU çalıştırılmalıdır. Gerekli görülen durumlarda köprü park pozisyonları da dahil Ground Power Unit (GPU) hizmeti verilebilir.

LTAI AD 2.22 UÇUŞ USULLERİ

ANTALYA (LTAI) HAVALİMANI İÇİN RNAV USULLERİ

1- "DIRECT TO" MÜSAADESİ

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

İNİŞ MEYDANI ANTALYA 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. 3 dakika boyunca ilgili STAR uygulanır. Daha sonra 12000 FT e alçalışta LRA VOR a devam edilir. LRA VOR üzerinde 3000 FT e alçalıp ilgili Aletli Yaklaşma Usulü (IAP) uygulanır ve iniş gerçekleştirilir.

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 LRA VOR a devam edilir. LRA VOR üzerinde 3000 FT e alçalıp ilgili Aletli Yaklaşma Usulü (IAP) uygulanır ve iniş gerçekleştirilir.

Hot Spot 7 (HS7)

Two RWY entry points in close proximity.

Hot Spot 8 (HS8)

All service roads within Apron 7 area are TWY crossings. All service roads within Apron 7 area are under jet blast effect.

LTAI AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1) For departures any aircraft having compliance with the Noise Category ICAO ANNEX 16, Vol-1 Chapter 3 shall apply NADP-2 whereas aircraft having Noise Category are in compliance with ICAO ANNEX 16 Vol-1 Chapter 2 shall only apply NADP-1.

2) Pilots shall apply "Noise Abatement Departure Procedures 1 or 2" (NADP-1 or NADP-2) which has been explained in ICAO Doc 8168 Vol-3 until passing 3000 FT.

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

3) Except in situations where flight safety is concerned, landing traffic shall not use reverse thrust (except on idle) between 00:00 and 07:00 local times.

4) 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. In case of the necessary situations, Ground Power Unit might be served at the gate parking positions.

LTAI AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

RNAV PROCEDURES FOR ANTALYA (LTAI) 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 this waypoint, the aircraft are required to follow the remaining part of the SID/STAR.

RADIO FAILURE (RF) PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS DESTINATION TO ANTALYA AIRPORT

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 relevant STAR. Then, descending 12000 FT proceed to LRA VOR. Descend to 3000 FT over LRA VOR and execute Instrument Approach Procedure (IAP) and land.

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 LRA VOR. Descend to 3000 FT over LRA VOR and execute Instrument Approach Procedure (IAP) and land.

2.2. 3000 FT veya üzerinde olup 12000 FT altındaki uçuşlar

Transponder kod 7600 bağlanır. LRA VOR a devam edilir. En son tahsis edilen ve onaylanan irtifaya alçalma yapılır ya da bu irtifa muhafaza edilir. LRA VOR üzerinde 3000 FT e alçalıp ilgili Aletli Yaklaşma Usulü (IAP) uygulanır ve iniş gerçekleştirilir.

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

2.3. 3000 FT altındaki uçuşlar

Transponder kod 7600 bağlanır. İlgili son yaklaşma fiksine devam edilir ve iniş gerçekleştirilir.

Not 1: *Uçakta telefon imkanı varsa Antalya Yaklaşma Ofisi ile +90 242 330 32 32 den bağlantı kurulabilir.*

Not 2: *Eğer uçağa iniş pisti söylenmemiş ise kullanılacak pist 36 yönü için 36R, 18 yönü için 18L olacaktır.*

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

1- LTAI için GNSS e dayalı RNAV STARları HISAR, VAPEK, VEMEK, TOMBI, LORKO, NESIL, KOZLU, BABSA, EKSEN, ALNYA ve TEWHE 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;

- CRD üzerinden LTAI ya gelişlerde planlanan uçuş yolu;

Örnek: ……..... CRD UR55 KOZLU

2- LTAI için GNSS e dayalı RNAV SID leri HISAR, EKNUD, TOMBI, LORKO, EVBOL, EKSEN, ALNYA, TEWHE, OSVEL, VAPEK ve VEMEK 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;

- HISAR üzerinden LTAI kalkışlarında planlanan uçuş yolu.

Örnek: HISAR UW77.....

3- T/UT35 tanıtmalı hava koridorlarını kullanarak Antalya Havalimanına inişe gelen ve P-RNAV onayı bulunmayan trafikler, uçuş planlarını T/UT35-TEKDO-T/UT35-BABSA-T/UT35-AYT VOR olarak dolduracaklardır.

2.2 Aircraft below 12000 FT, at or above 3000 FT

Select transponder code 7600. Proceed to LRA VOR, descend or maintain last assigned and acknowledged altitude. Descend to 3000 FT over LRA 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 3000 FT,

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

Note 1: *If available, call Antalya APP: +90 242 330 32 32*

Note 2: *Unless RWY for landing has previously been notified, the RWY to be used shall be 36R for direction 36 whereas 18L for direction 18.*

The Mandatory of Implementation RNAV 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 Antalya 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 LTAI starts from the waypoints/fixes, designated as HISAR, VAPEK, VEMEK, TOMBI, LORKO, NESIL, KOZLU, BABSA, EKSEN, ALNYA and TEWHE. 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 LTAI via CRD,

Example:..... CRD UR55 KOZLU

2- GNSS based RNAV SIDs for LTAI ends at the waypoints/fixes, designated as HISAR, EKNUD, TOMBI, LORKO, EVBOL, EKSEN, ALNYA, TEWHE, OSVEL, VAPEK and VEMEK. 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 LTAI via HISAR.

Example: HISAR UW77.....

3- Traffic with destination LTAI, using AWY T/UT35 and not P-RNAV approved, shall file flight plan via T/UT35-TEKDO-T/UT35-BABSA-T/UT35-AYT VOR.

Antalya TMA İçerisinde VFR Uçuş Usulleri

1) GENEL

1.1 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, rotalarda ve eğitim sahalarında uçuş icra eden VFR trafiklerin her türlü ayırma sorumluluğu (doğal ve suni manialar, meteorolojik hadiseler, diğer VFR/IFR trafikler) 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. VFR trafikler birbirlerinin uçuşlarını tehlikeye atacak şekilde uçuş icra edemezler.

1.2 Antalya TMA içerisinde (LTFC CTR ve Eğitim sahalarındaki trafikler hariç) sabit veya döner kanat hava araçları ile yapılacak VFR uçuşların işleticileri aşağıda belirtilen hususlara riayet edeceklerdir:

a) Türkiye AIP sinde belirtilen VFR uçuş kurallarına ve Antalya Havalimanı ile ilgili diğer hususlara riayet edilecek,

b) Uçuştan en geç 3 saat önce ve 48 saatten daha erken olmamak kaydıyla, aşağıda belirtilen koordinasyon birimi ile uçuş saatinin planlanması amacıyla ön koordinasyon sağlanacak,

c) Ön koordinasyon neticesi müsaade edilen zamana (+/- 15 dakikalık esneklik içinde) uygun olarak VFR uçuş planı sunulacak,

d) Hava aracı işleticileri, herhangi bir nedenle almış oldukları müsaadeleri kullanmamaları durumunda; uçuşa en geç 1 saat kala, müsaade aldıkları koordinasyon birimine uçuşun iptal edildiğini bildireceklerdir.

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

1.4 ATC tarafından aksi bildirilmedikçe AYT VOR merkez olmak üzere 15 NM yarıçaplı saha dışında 1500 FT (MSL) altında AYT TMA içerisinde lokal olarak uçacak VFR trafikler ATC ile radyo teması kurmayacak ancak uygun frekansta devamlı dinlemede kalacaklardır.

1.5 Antalya Havalimanı ATIS bilgilerini, geliş VFR trafikleri GELİŞ (ARRIVAL) ATIS 118.275 MHz frekansından; kalkış VFR trafikleri ise KALKIŞ (DEPARTURE) ATIS 136.125 MHz frekansından almaları gerekmektedir. VFR trafikler ilgili ATC ünitesi ile ilk temaslarında hangi ATIS bilgisini aldıklarını bildireceklerdir.

Procedure for VFR Flights within Antalya TMA

1) GENERAL

1.1 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 using the published routes while are still subjected to the rules published on Türkiye AIP, the separation responsibility (natural and artificial obstructions, meteorological activities, other IFR/VFR traffic) still belongs to the pilot carrying out the flight on mentioned routes on training areas. 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. VFR traffic cannot perform their flights in a way that will endanger each other.

1.2 Within Antalya TMA (except for LTFC CTR and training fields) operators of the VFR flights made with stationary or rotary wing aircraft shall satisfy the following requirements:

a) The VFR flight rules set forth in Turkish AIP and other requirements as regards the Antalya Airport shall be observed;

b) Within not later than 3 hours and not earlier than 48 hours prior to the flight, a preliminary coordination shall be provided with the coordination unit mention below for planning the flight hours;

c) In concurrence with the time allowed as a result of the preliminary coordination (within a flexibility of +/- 15 minutes), a VFR flight plan shall be submitted;

d) In the case where aircraft operators fail to use the permissions granted for any reason whatsoever, they shall inform the coordination unit issuing the permission of the cancellation of the flight within not later than 1 hour prior to the flight.

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

1.4 Unless otherwise specified by the ATC, all VFR traffic which will locally operate within the AYT TMA below 1500 FT MSL and out of the area centered on AYT VOR radius 15 NM, shall not establish radio contact with the ATC, but shall monitor the appropriate unit’s frequency.

1.5 Regarding ATIS information, inbound VFR traffic must receive ARRIVAL ATIS information from 118.275 MHz, departure VFR traffic must receive DEPARTURE ATIS information from 136.125 MHz. VFR traffic shall notify the related ATC unit on which ATIS information they received at first contact.

1.6 Muhabere kaybı yaşayan VFR uçak transponderına A7600 bağlayacak ve en kısa yoldan VFR şartları muhafaza ederek aletli iniş kalkış hatlarını ve pistleri ihlal etmeden iniş için meydana yaklaşmaya başlayacaktır. Radyo kaybı yaşayan trafikler, havalimanına yaklaştığı yöne uygun olarak, meydan doğusu veya batısındaki rüzgâr altı pozisyonunda beklemeye girecek ve kuleden gelecek ışık talimatlarına uyacaklardır. Radyo kaybı yaşayan trafikler beklemelerini pistlerden uzaklaşacak şekilde gerçekleştireceklerdir. Pilot cep telefonuyla Antalya Meydan Kontrol Kulesi telefonu; +90 242 330 30 30 / 2222 arayacak ve trafik talimatlarını bu hat üzerinden alacaktır.

1.6 VFR traffic experiencing radio failure (R/F) will select transponder code 7600 and while maintaining VFR conditions and using the shortest route and without violating IFR departure and arrival routes and RWYs will begin its approach towards aerodrome for landing. Traffic experiencing R/F, related to the direction which they are approaching to aerodrome, will hold at downwind positions on east or west and will obey the TWR light instructions. Traffic experiencing R/F will fly their holdings away from the RWYs. Pilot will call Antalya TWR +90 242 330 30 30 / 2222 via mobile phones and will receive traffic instructions through this line.

1.7 Transponder mode A ve/veya C arızası bulunan VFR trafik ilgili sektör ile temas ederek mutlaka iniş için geriye dönecektir. Transponderı arızalı olan VFR trafiğin TMA içinde uçuşuna müsaade edilmeyecektir.

1.7 VFR traffic with transponder mode A and/or C failure will contact the related ATC unit and shall return for landing. VFR traffic with a faulty transponder will not be allowed to fly within TMA.

1.8 Flight check uçuşu olduğu zamanlarda Antalya TMA içerisinde Antalya Havalimanına ve Karain İniş Şeridine konuşlanmış IFR/VFR eğitim trafiklerinin uçuşlarına müsaade edilmeyecektir.

1.8 During flight check, within Antalya TMA, stationed in Antalya Airport or in Karain landing strip, IFR/VFR training traffic will not be allowed.

1.9 Antalya TMA içerisindeki bir havalimanı veya meydan dışından iniş ve/veya kalkış yapan VFR trafikler iniş ve/veya kalkış saat bilgilerini uçucu personel veya şirketi aracılığıyla AIM ünitesine en kısa sürede bildireceklerdir.

1.9 VFR traffic making landing/take-off in an aerodrome within Antalya TMA or outside of aerodrome shall inform their landing/take-off times to the AIM unit directly or by way of their authorized personnel.

1.10 ATC tarafından aksi bildirilmedikçe Emniyet, Arama Kurtarma, VIP, Ambulans, yangın söndürme görevi icra eden hava araçları hariç; VFR trafiklerin meydan üzerinden kat edişlerine müsaade edilmeyecektir.

1.10 Unless otherwise specified by the related ATC unit, other then aircraft performing security, search and rescue, VIP, ambulance, firefighting operations; all VFR traffic are banned to fly over the airport.

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

1.11 CTR shall not be transited unless the necessary clearance is obtained from the Antalya TWR

1.12 Antalya 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.

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

1.13 Antalya Havalimanına iniş yapacak ve TMA içerisinde uçuş gerçekleştiren VFR trafikler aşağıda belirtilen noktalardan en yakın noktaya uçarak rotaya dahil olacaklardır. Meteorolojik koşullar, acil durumlar vb. nedenler ile VFR rotanın dışına çıkan/çıkacak trafikler bu durumu mümkün olan en kısa sürede ilgili ATC otoritesine bildirecektir.

1.13 VFR traffic which will land to Antalya Airport or performing flight within Antalya TMA shall join the route by flying to the nearest route given below. Traffic which deviate/ will deviate from the defined VFR route due to meteorological activities, emergency situations etc. will inform the related ATC unit about the situation as soon as possible.

a) EAST1:

BEYDIGIN (365901N-0312227E) - BUCAKKOY (370146N-0311214E) - DENIZTEPESI (365847N-0310733E) - SERIK (365515E-0310625N) - DIKMEN (365433N-0310019E)

1- Kullanılan pist yönü 36 olduğunda:

1- When the direction of the RWY used is 36:

DIKMEN (365433N-0310019N) - SAHIL (365114N-0305518E)

2- Kullanılan pist yönü 18 olduğunda:

2- When the direction of the RWY used is 18:

DIKMEN (365433N-0310019E) - ANTENLER (365527N-0305622E)

b) EAST 2:

ALANYA (363238N-0315940E) - OKURCALAR (363855N-0314218E) - MANAVGAT (364712N-0312628E) - BOGAZKENT (365115-0310946E) - SERIK (365515N-0310625E) - DIKMEN (365433N-0310019E)

1- Kullanılan pist yönü 36 olduğunda:

1- When the direction of the RWY used is 36:

DIKMEN (365433N-0310019N) - SAHIL (365114N-0305518E)

2- Kullanılan pist yönü 18 olduğunda:

2- When the direction of the RWY used is 18:

DIKMEN (365433N-0310019E) - ANTENLER (365527N-0305622E)

c) NORTH:

UGURLU (371829N-0302855E) - BAYATBADEMLER (370406N-0302814E) - DUZLERCAMI (365858N-0303416E) - NEBILER (365648N-0303559E) - MARINA (365301N-0304159E)

d) WEST1:

KORKUTELI (370355N-0301151E) - YAZIR (370100N-0301717E) - DUZLERCAMI (365858N-0303416E) - NEBILER (365648N-0303559E) - MARINA (365301N-0304159E)

e) WEST2:

BAKIRDAG (364953N-0302030E) - DOYRAN (365418N-0303233E) - NEBILER (365648N-0303559E) - MARINA (365301N-0304159E)

f) SOUTH:

KEMER (363557N-0303518E) - MARINA (365301N-0304159E)

Not: *SOUTH rotasında uçuş gerçekleştirecek VFR trafikler aksi bildirilmedikçe, KEMER – MARINA noktaları arasındaki rotada 1000 FT AMSL ve altında uçacaklardır. Acil durumlar, meteorolojik şartlar vb. durumlar nedeni ile belirtilmiş olan bu irtifanın üzerinde uçulması zorunlu ise VFR trafikler bu durumu mümkün olan en kısa sürede ilgili ATC ünitesine bildireceklerdir.*

Note: *VFR traffic flying on SOUTH route, unless otherwise specified, will fly at 1000 FT AMSL or below while using the route between KEMER – MARINA points. If necessary to fly above this designed altitude due to meteorological reasons, emergency situations etc. VFR traffic shall inform the related ATC unit as soon as possible*

1.14 Antalya Havalimanından kalkışlarda ve TMA yı transit kat edişlerde geliş istikametine göre yukarıda belirtilmiş olan rotaların aksi istikametleri takip edilecektir.

1.14 VFR traffic departed from Antalya Airport and passing through the TMA shall follow the opposite directions of the segments given above.

1.15 Aksi belirtilmedikçe Antalya Havalimanını batıdan doğuya kat edecek trafiklerin takip edeceği VFR rotalar:

1.15 Unless otherwise specified, traffic passing through Antalya Airport west to east will follow VFR routes:

a) Kuzey kat ediş rotası:

a) North pass through route:

NEBILER (365648N-0303559E) - KARAÖZ (370929N-0304645E) - GEBIZ (370613N-0305618E) - SERIK (365515N- 0310625E)

b) Güney kat ediş rotası:

b) South pass through route:

KEMER (363557N-0303518E) - DENIZ (364133N-0305209E) - BELEK (365119N-0310228E) - SERIK (365515N-0310625E)

Not: *Kuzey ve Güney kat ediş rotalarını VFR eğitim trafiklerinin kullanmasına müsaade edilmeyecektir.*

Note: *VFR training flights will not be allowed to use these 2 routes.*

1.16 Antalya Havalimanını doğudan batıya kat edecek trafikler yukarıda belirtilen rotaların aksi istikametlerini takip edeceklerdir.

1.16 VFR traffic passing through Antalya Airport east to west shall follow the opposite directions of the segments given above.

1.17 İlgili ATC ünitesi tarafından aksi bildirilmedikçe Antalya Havalimanının yaklaşma ve kalkış hatlarını kesen Kuzey Kat Ediş rotasını takip edecek VFR trafikler 2000 FT AMSL ve altında, Güney Kat Ediş rotasını takip edecek VFR trafikler 1000 FT AMSL ve altında uçacak; yaklaşma kontrol ünitesi ile mutlaka temas kuracak ve kat ediş için müsaade isteyecektir. Acil durum veya olumsuz hava şartlarına bağlı olarak yukarıda belirtilmiş olan seviyelerin üzerinde kat ediş zorunlu ise VFR trafikler kat edişe başlamadan önce Antalya Yaklaşma Kontrol ünitesini en kısa sürede bilgilendireceklerdir.

1.17 Unless otherwise specified by the related ATC unit, VFR traffic following the North pass through route, which crosses the departure and arrival routes of Antalya Airport, will fly at or below 2000 FT AMSL, VFR traffic following the South pass through route will fly at or below 1000 FT AMSL; will have to contact approach control unit and ask permission to pass through. In cases of emergency or meteorological activities where it is necessary to fly above these altitudes, stated above during pass through, VFR traffic will inform Antalya approach control unit as soon as possible.

1.18 Antalya Havalimanından kalkış yapan VFR trafiklerin takip edeceği rotalar:

1.18 VFR traffic routes departing from Antalya Airport:

a) Kalkış için 36 pistleri kullanıldığında:

- **I.** Doğu İstikametine gidecek trafikler ANTENLER noktasına uçarak rotaya gireceklerdir.
- **II.** Batı istikametine gidecek trafikler MARINA noktasına uçarak rotaya gireceklerdir.

a) When using 36 direction for departure:

- **I.** Eastbound traffic will join route by ANTENLER point.
- **II.** Westbound traffic will join route by MARINA point.

b) Kalkış için 18 pistleri kullanıldığında:

- **I.** Doğu İstikametine gidecek trafikler SAHIL noktasına uçarak rotaya gireceklerdir.

b) When using 18 direction for departure:

- **I.** Eastbound traffic will join route by SAHIL point.

II. Batı istikametine gidecek trafikler MARINA noktasına uçarak rotaya gireceklerdir.

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

2) VFR Eğitim Uçuşlarına İlişkin Usuller:

2.1 Yoğun hava trafiğinden dolayı CTR içerisinde aynı anda en fazla 4 adet VFR (light kategori pervaneli uçak ve/veya helikopter) hava aracına kadar müsaade edilir, aynı anda aynı hız/performans özellikleri gösteren en fazla 2 adet VFR hava aracı meydan turu eğitimi yapabilir. Jet ve pervaneli olarak farklı hız/performans özellikleri gösteren hava araçlarının aynı anda meydan turu çalışmalarına izin verilmeyecektir. Herhangi bir nedenle PAT sahalarında yaşanabilecek kapalılık durumları, askeri operasyon, IFR trafik yoğunluğu ve/veya uçuş emniyetini tehlikeye düşürecek durumlar halinde ATC tarafından inişe gelecek ya da meydan turu yapacak VFR eğitim uçuşlarına kısıtlama getirilebilir.

2.2 Antalya TMA içerisindeki VFR Eğitim Sahalarında (LTFC Eğitim Sahaları hariç) uçuş gerçekleştiren VFR Eğitim uçakları ile, bu sahaları kat edecek tüm VFR trafikler, AIP ENR 5.5 bölümünde belirtilen frekanslar üzerinden trafik bilgisi ve yapılacak çalışma hakkında bölgedeki diğer trafiklere karşılıksız olarak bilgi verecektir.

2.3 Gece yapılacak VFR eğitim uçuşları CTR dahilinde olmak kaydıyla en fazla 2 adet olacak ve havalimanının yerleşim yerlerine yakın olmasından kaynaklı gürültü sorunu nedeniyle lokal saat 22:00 da sonlandırılacak şekilde planlama yapılacaktır

2.4 Eğitim uçuşu gerçekleştirilirken acil durum (emergency) deklare eden trafikler kod A7700 bağlayarak en yakın ATC ünitesiyle temas edecektir.

2.5 VFR eğitim uçuş planları AIC B04/17 deki 3. 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 bulunmayacaktır; “Belirli bir eğitim sahasında eğitim uçuşu” yazan trafikler CTR içerisinde eğitim çalışması vb. taleplerde bulunmayacaktır.

2.6 VFR eğitim uçuşu gerçekleştiren trafikler AIC B04/17 deki 5. maddeye uygun olarak; gerçekleştirecekleri eğitim çalışması haricinde ilgili ATC ünitesinden ilave saha, çalışma ve süre talebinde bulunmayacaktır.

2.7 Uçuş planlarındaki toplam uçuş süreleri aşılmayacaktır. Uçuş süresi ile ilgili verilen saat ve tahminilere (EST) azami derecede riayet edilecektir.

2.8 Şirketler tarafından Hava Trafik Kontrol (ATC) ve Havacılık Bilgi Yönetimi (AIM) birimlerine sunulmuş olan uçuş programına bağlı kalınacak; Havacılık Bilgi Hizmetlerinde gecikmeye sebebiyet vermemek adına, önemli bir gerekçe olmadan defaaten uçuş planı değişikliği ve uçuş planı iptali vb. taleplerde bulunulmayacaktır.

2.9 Antalya TMA içerisinde hiçbir VFR eğitim trafiğinin, herhangi bir havalimanının benzetilmiş aletli yaklaşma ve/ veya kalkış usullerini çalışmasına müsaade edilmeyecektir.

2.10 Yaklaşma kontrol frekansının gereksiz yere meşgul edilmemesi için pozisyon raporları, bilgi ve talimatların iletimi kısa, öz ve anlaşılır biçimde yapılmalıdır. Havadaki ve yerdeki trafikler frekansı sürekli olarak takip edecek ve frekans blokesine sebep olmayacaklardır.

II. Westbound traffic will join route by MARINA point

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

2) Procedures for VFR Training Flights:

2.1 Due to high traffic intensity, only 4 VFR aircraft (light category propeller plane and/or helicopter) are allowed within CTR, a maximum of 2 VFR aircraft with same speed/ performance ratings are allowed for traffic pattern training. Aircraft with different speed/performance ratings with jet or turbo propellers will not be allowed for traffic pattern training at the same time. VFR training flights approaching for landing or exercising traffic pattern training can be restricted by the ATC in cases of closures within movement areas, military operations, IFR traffic intensity and or in cases which will jeopardize the safety of flight.

2.2 VFR training flights in training areas within Antalya TMA (Except for LTFC training areas) and all VFR flights crossing these areas will make answerless call to other traffic in the area on traffic information and the work that will be carried out using the frequency stated on AIP ENR 5.5.

2.3 VFR training flights which will be done during night time, a maximum of 2 aircraft will be allowed in the CTR and planned to end at 22:00 local time due to noise problems related to the proximity of aerodrome to the residential areas.

2.4 While carrying out training flights, traffic declaring emergency will select transponder code 7700 and will contact the nearest ATC unit.

2.5 VFR training flight plans will be filed in accordance with AIC B04/17 article number 3 and only 1 training will be filed on RMK section. VFR traffic which have “training flight within CTR” on their RMK section will not request to work in training areas etc. VFR traffic which have “Training on a specific area” on their RMK section will not request to work within CTR etc.

2.6 VFR training flights, in accordance with the AIC B04/17 article no 5; except for the training they will perform, will not ask the related ATC unit for additional area, extra training work or more time.

2.7 Total flight time filed in flight plan shall not be exceeded. Total flight time and estimates given about the flight will be respected to the maximum.

2.8 Flight plan submitted by companies to the ATC and AIM units will be adhered; in order to not give rise to a delay in aeronautical information services, without an important reason any request will not be made to change flight plan more than three times or cancellation of flight etc.

2.9 Any VFR training flight within Antalya TMA will not be allowed to train the simulated instrumental landing and/or departure procedures of any other aerodrome.

2.10 To not occupy the frequency of approach control unnecessarily transmissions of position reports, informations and instructions should be brief and understandable. Traffic on the ground and flying should follow the frequency all the time and should not cause frequency interference.

2.11 İlgili ATC otoritesi tarafından aksi belirtilmedikçe Antalya TMA içerisinde EAST-1 ve EAST-2 rotalarını kullanan VFR trafiklerin SERIK noktasının doğusunda, VFR şartları muhafaza ve ilgili trafikleri takip etmek şartı ile 2500 FT AMSL ve altında yaklaşma kontrol ünitesinin belirtilmiş olan aktif frekansını monitör ederek uçuşlarına devam edeceklerdir.

2.11 Unless otherwise specified by the responsible ATC unit, within Antalya TMA, VFR traffic that are using EAST- 1 and EAST- 2 routes while on east side of SERIK point, provided that they keep VMC conditions and carry out their own separation, under 2500 FT AMSL and below, will continue their flight while monitoring specified active approach control frequency.

2.12 İlgili ATC otoritesi tarafından aksi belirtilmedikçe Antalya TMA içerisinde EAST-2 rotasını kullanarak VFR uçuş düzenleyen tüm trafiklerin doğu yönlü gidişlerde bu rotanın güneyini, batı yönlü uçuşlarda bu rotanın kuzeyini kullanmaları tavsiye edilmektedir.

2.12 Unless otherwise specified by the related ATC unit, all VFR traffic within Antalya TMA using EAST- 2 route, its advised to eastbound traffic to use south, westbound traffic to use north of this route.

2.13 Antalya Havalimanına konuşlanmış VFR eğitim trafikleri için belirlenmiş eğitim sahalarının koordinatları AIP ENR 5.5 bölümünde yayınlandığı gibidir.

2.13 The coordinates of the training areas determined by the VFR training flights stationed in Antalya Airport are as published in Turkish AIP ENR 5.5.

TA5 VFR Eğitim Sahası/VFR Training Area: 2500 FT AMSL/SFC

TA6 VFR Eğitim Sahası/VFR Training Area: 2500 FT AMSL/SFC

TA7 VFR Eğitim Sahası/VFR Training Area: 2500 FT AMSL/SFC

2.14 TA5, TA6 ve TA7 eğitim sahalarında aynı anda birer tane VFR trafik eğitim çalışması yapabilir. Bu eğitim sahalarını yalnızca Antalya Havalimanına konuşlanmış VFR eğitim trafikleri kullanabilir. Antalya Havalimanına konuşlanmış VFR eğitim trafiklerine, eğitim sahalarındaki çalışmaları da dahil olmak üzere, TMA içerisinde aynı anda maksimum 6 adet VFR eğitim uçuşu olacak şekilde müsaade edilecektir.

2.14 Only 1 training flight can be held at each TA5, TA6 and TA7 training areas. Only VFR training flights stationed in Antalya Airport can use these 3 areas. A maximum of 6 VFR training flights will be allowed within TMA limits, including their training in training areas.

2.15 Aksi belirtilmedikçe Antalya Havalimanından kalkan ve TA5, TA6 ve TA7 eğitim sahalarını kullanacak VFR eğitim trafikleri EAST 1 rotasını, eğitim sahalarını terk edip meydana inişe gelen VFR eğitim trafikleri EAST 2 rotasını kullanacaklardır.

2.15 Unless otherwise specified VFR training flights which are departed from Antalya Airport and will use TA5, TA6 and TA7 training fields will use EAST 1 route. VFR training flights which left these fields and inbound to Antalya for landing will use EAST 2 route.

2.16 EAST 2 rotasını kullanarak Antalya Havalimanına inişe gelen, çalışma sahalarından dönen veya seyrüsefer uçuşundan dönen, tüm VFR eğitim trafikleri; kendi aralarında koordine kurarak SERIK noktasında 5 dakikalık ayırma olacak şekilde planlama yapacaklardır.

2.16 All VFR training flights to Antalya Airport returning from training fields or navigation flights via EAST 2 route, in coordination with each other, will plan to have a separation of 5 minutes between each other on SERIK point.

2.17 Bölgedeki manialar ve trafik yoğunluğu nedeniyle, SOLO VFR eğitim uçuşlarının SOUTH rotası üzerinde yapılmasına müsaade edilmeyecektir.

2.17 Due to obstructions on area and high traffic density, SOLO VFR training flights will not be allowed to be flown on SOUTH route.

2.18 Belirli bir eğitim sahasında eğitim yapacak trafikler, eğitim sahasına giriş yaptıktan sonra eğitim sahasının yatay ve dikey limitlerine uygun olarak eğitim yapacaktır.

2.18 Training flights which will work in a designated training area, after they enter the designated area, will carry out their training in accordance with the horizontal and vertical limits of the area.

3) Yaz Dönemi VFR Uçuş Faaliyetlerine İlişkin Düzenleme:

3.1 Antalya Havalimanı yoğun hava trafiği nedeniyle 01 Mart-01 Aralık döneminde, tarifesi koordine edilen bir havalimanıdır. Bu hava limanında kapasite-talep dengesinin muhafazası, hava trafik emniyeti ve havaalanı hizmetlerinde kalite ve etkinliğin devamı için genel havacılık işletmeleri dahil, hava taşıyıcılarının faaliyetlerinin DHMI Genel Müdürlüğü ilgili birimleri ile koordine edilmesi zorunludur.

3) Regulation for VFR Flight Activities in Summer Period:

3.1 The Antalya Airport is an airport which is coordinated between 01 March-01 December period due to its dense air traffic. For purposes of the maintenance of the capacity-requisition equilibrium, the air traffic safety and the continued quality and effectiveness of airport services at this airport, the operations of air carriers, including general aviation enterprises have to be coordinated with relevant units of the Directorate General of Turkish State Airports Authority (DHMI).

a) Koordinasyon birimi, Antalya TMA içerisinde (LTFC CTR ve eğitim sahalarındaki trafikler hariç) kapasite değerlerini de dikkate alarak 60 dakikalık zaman dilimi İçinde en fazla toplam 3 adet, her 20 dakikada 1 VFR uçuş için münferit olarak müsaade edebilirler. Bu müsaadeler tahsis edilirken;

a) The coordination unit can individually issue a permission for maximum total 3 flights within a time slice of 60 minutes, one VFR flight at every 20 minutes in Antalya TMA, taking into account the capacities. In allocating such permissions:

i. Bir saat grubunda toplam taleplerin tamamı karşılanamadığında, talep saatlerine en yakın saatlere dağıtım yapılarak müsaadeler tahsis edilecek,

ii. İşleticiler arasında eşitlik, hakkaniyet ve tarafsızlık ilkelerine uygun hareket edilecek,

iii. Aynı işleticinin birden fazla hava aracı için yaptığı başvurularda (ii) bendinde yer alan kriterler dikkate alınacaktır.

b) Havalimanını üs olarak kullanan, düzenli olarak, bir program dahilinde önceden belirlenmiş zamana uygun olarak faaliyet göstermeyi taahhüt eden ve bu amaçla düzenlenecek protokolü imzalayan işleticilerin taleplerine öncelik sağlanacaktır. Bu işleticilerin diğer zaman gruplarındaki uçuş talepleri için herhangi bir öncelik verilmeden, a maddesinde belirtilen hükümler uygulanır

3.2 VIP, devlet hava aracı, ambulans, acil durum, arama-kurtarma, yangınla mücadele uçuşları bu uygulamalardan muaftır.

3.3 Antalya Havalimanı AIS biriminde oluşturulan VFR Uçuş Koordinasyon Ünitesinin temas bilgileri aşağıda yer almaktadır:

i. When all the requisitions for a group of hours can not be met, such requisitions shall be distributed among the hours nearest to the requisitioned hours and permissions shall be allocated accordingly;

ii. A course of conduct in agreement with the rules of equality, fairness and neutrality shall be taken among operators;

iii. For applications made by an operator for multiple aircraft, the criteria in subparagraph (ii) above shall be observed.

b) Operators who use the airport as a base and who undertook to operate regularly within a program and concurrently with a predetermined timetable and signed a protocol issued for this purpose shall be granted priority. Before giving any priority to the flight requisitions of such operators in other groups of time, the subparagraph (a) thereof will be applied.

3.2 VIP, STATE, HOSP, SAR, emergency, firefighting flights are exempted of this applications.

3.3 The contact information of the VFR Flight Coordination Unit established at the Antalya Airport AIS Office, as below:

Phone: +90 242 330 30 30 Ext: 2225

Fax: +90 242 330 30 50

Koordinasyon birimi tahsis ettiği ön müsaadeyi hava aracı işleticisine en kısa sürede bildirecektir.

4) Yaptırımlar:

ATS üniteleri VFR uçuşların bu kurallara uyarak faaliyet düzenleyip düzenlemediğini sürekli olarak izleyecekler ve kural ihlali yapanlar için gerekli yaptırımları uygulayacaklardır. Bu amaçla;

a) Müsaadesi olmaksızın uçuş planı sunan işleticinin uçuş planı AIM birimi tarafından derhal iptal edilerek, durum ilgili ATC ünitesine bildirilecek,

b) ATC ünitesi tarafından (olağan üstü durumların zorunlu kılması hariç) hava aracının kalkışına veya inişine müsaade edilmeyecek,

c) Bu önlemlere rağmen, iniş amaçlı uçuş düzenleyen hava aracı işleticisinin 7 gün içinde Başmüdürlük tarafından resmi gerekçesi alınarak, sahip olduğu hava araçlarının tamamına uygulanmak üzere;

i) Her bir müsaadesiz uçuş için, 15 gün süre ile Antalya Havalimanına uçuş planları kabul edilmeyecek,

ii) Müsaade almadan 3 defa iniş amaçlı uçuş düzenleyen hava aracı işleticisinin, bir yıl boyunca havalimanını kullanmasına izin verilmeyecektir.

d) Genel Müdürlük tarafından; yapılacak değerlendirme neticesinde, kural ihlaline devam eden işleticinin sahip olduğu sertifika ve lisansların geçici olarak askıya alınması veya iptali için gerekli önlemlerin alınması sağlanacaktır.

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

The prior-permission allocated by the Coordination Unit will be informed to the aircraft operator as soon as possible.

4) Sanctions:

The ATS units shall continuously monitor VFR flights to see if operations are organized by observing this rules and implement necessary sanctions for those who commit a violation of the rule.

a) The flight plan of an operator submitted without having a permission shall forthwith be canceled by the AIM unit and the relevant ATC unit shall be informed thereof.

b) Except as it is mandated by extraordinary conditions, the takeoff or landing of the aircraft shall not be permitted by the ATC unit.

c) In the event if an aircraft operator holds a landing-oriented flight despite such measures, his official grounds thereof shall be obtained by the Chief Directorate within 7 days and, for application to all of the aircraft he has;

i) His plans of flight to Antalya Airport shall be unacceptable for 15 days for each unpermitted flight,

ii) An aircraft operator who held 3 landing-oriented flights without obtaining the permission thereof shall not be allowed to use the airport for one year.

d) In relation to an operator who still continues with the violation of rules as determined as a result of an assessment made, the Directorate General shall ensure that necessary measures are taken to suspend the validity of the certificates and licenses of such operator on temporary basis or cancel the same.

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

LTAI AD 2.23 EK BİLGİLER

1. Uluslararası direkt uçuşlar için hudut kapısıdır.

2. Alçak seviye rüzgar kırılımı sistemi anten bilgileri:

Koordinat: 365415.4N-0304854.7E

Elevation: 299 FT

Height : 118 FT

3. 18R/36L pistinde kullanılan pist başlarına göre 1230 FT (375 M) mesafede hook bariyerleri bulunmaktadır.

4. 36R pistinin güneyinde, pist başına 2050 M mesafede pist merkez hattının 330 M solunda cami minaresi bulunmaktadır.

Koordinat: 365141.4N-0304803.9E

Elevation: 279 FT

Height : 128 FT

Lighted : No

5. Antalya Havalimanının yaklaşık 25 mil kuzeydoğusunda yer alan Köprülü Kanyon Milli Parkındaki "Zipline Hattına" ilişkin bilgiler aşağıdadır:

Başlangıç noktası : 371340.45N-0311045.42E

Elevation at top : 553 M

Height : 8 M

Orta noktası elevation at top: 345 M

Bitiş noktası : 371241.84N-0311055.06E

Elevation at top : 238 M

Height : 8 M

Mania ikaz küre rengi : Turuncu-beyaz

6. Antalya havalimanı Taksiyolları merkez hattı başlangıç-bitiş koordinatları aşağıdaki gibidir:

LTAI AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Border gate for international direct flight.

2. Low level wind shear system mast information:

Coordinate: 365415.4N-0304854.7E

Elevation: 299 FT

Height : 118 FT

3. The hook barriers / arresting cable installed at a distance of 1230 FT (375 M) from RWY 18R/36L THR.

4. There is a minaret at south of RWY 36R, 2050 M before THR and 330 M left of extended centerline.

Coordinate: 365141.4N-0304803.9E

Elevation: 279 FT

Height : 128 FT

Lighted : No

5. Information about the "Zipline" in Köprülü Canyon National Park, located approximately 25 miles northeast of Antalya Airport, is as follows:

Starting point : 371340.45N-0311045.42E

Elevation at top : 553 M

Height : 8 M

Midpoint elevation at top: 345 M

End point : 371241.84N-0311055.06E

Elevation at top : 238 M

Height : 8 M

Obstacle warning sphere color: Orange-white

6. The start-end coordinates of the centreline of the TWYs of Antalya Airport are as follows:

TWY İSMİ /	KOORDİNATLAR / COORDINATES	
	Başlangıç / Start	Bitiş /
TWY A	365504.50N-0304750.19E	365506.08N-0304752.64E
TWY B	365454.86N-0304749.51E	365454.60N-0304752.41E
TWY C	365443.70N-0304747.97E	365443.44N-0304750.87E
TWY D	365431.63N-0304750.99E	365431.55N-0304751.92E
TWY E	365305.66N-0304737.59E	365430.77N-0304749.26E
TWY E1	365432.00N-0304746.36E	365431.82N-0304748.86E
TWY E2	365415.09N-0304744.03E	365314.87N-0304746.53E
TWY E3	365355.53N-0304741.34E	365355.41N-0304742.58E
TWY E4	365348.12N-0304740.32E	365347.89N-0304752.82E
TWY E5	365335.20N-0304738.55E	365334.97N-0304741.04E
TWY E6	365331.97N-0304738.10E	365331.74N-0304740.60E
TWY E7	365320.58N-0304736.54E	365320.36N-0304739.03E
TWY E8	365305.93N-0304734.52E	365305.71N-0304737.02E
TWY E9	365305.61N-0304738.15E	365304.80N-0304747.06E
TWY F	365334.53N-0304755.24E	365345.70N-0304756.77E
TWY F1	365333.25N-0304755.08E	365330.95N-0304754.77E
TWY G	365305.99N-0304733.94E	365504.50N-0304750.19E
TWY G1	365455.53N-0304741.97E	365454.98N-0304748.14E

TWY G2	365447.67N-0304740.89E	365452.08N-0304747.73E
TWY G3	365444.36N-0304740.44E	365443.82N-0304746.60E
TWY G4	365434.71N-0304739.11E	365442.74N-0304746.45E
TWY G5	365423.09N-0304737.51E	365431.12N-0304744.85E
TWY G6	365411.15N-0304735.88E	365419.17N-0304743.21E
TWY G7	365345.16N-0304732.32E	365338.57N-0304737.62E
TWY G8	365328.53N-0304730.04E	365320.71N-0304735.17E
TWY G9	365311.43N-0304727.69E	365310.89N-0304733.82E
TWY G10	365306.61N-0304727.03E	365306.06N-0304733.15E
TWY H	365333.11N-0304811.11E	365344.27N-0304812.64E
TWY H1	365331.83N-0304810.94E	365329.54N-0304810.65E
TWY J	365411.16N-0304828.42E	365414.78N-0304747.54E
TWY J1	365411.51N-0304824.46E	365409.31N-0304824.16E
TWY J2	365407.32N-0304827.89E	365407.67N-0304823.93E
TWY J3	365351.56N-0304825.72E	365351.91N-0304821.76E
TWY J4	365355.25N-0304744.39E	365355.06N-0304747.76E
TWY J5	365405.85N-0304745.84E	365405.71N-0304747.39E
TWY K	365328.08N-0304821.89E	365331.64N-0304741.73E
TWY K1	365328.36N-0304814.68E	365327.10N-0304814.51E
TWY K2	365329.34N-0304803.61E	365328.09N-0304803.44E
TWY K3	365328.70N-0304756.50E	365329.96N-0304756.67E
TWY K4	365330.65N-0304748.90E	365329.33N-0304748.72E
TWY L	365316.70N-0304820.33E	365320.27N-0304740.05E
TWY L1	365317.71N-0304813.22E	365319.01N-0304813.39E
TWY L2	365318.69N-0304802.15E	365319.99N-0304802.33E
TWY L3	365319.30N-0304755.20E	365320.61N-0304755.38E
TWY L4	365319.99N-0304747.44E	365321.30N-0304747.62E
TWY L5	365317.02N-0304812.47E	365315.75N-0304812.29E
TWY L6	365319.05N-0304749.59E	365317.78N-0304749.41E
TWY M	365255.79N-0304818.04E	365439.77N-0304832.36E
TWY M1	365440.55N-0304840.09E	365441.16N-0304833.16E
TWY M2	365435.07N-0304839.33E	365435.68N-0304832.40E
TWY M3	365418.00N-0304836.98E	365428.25N-0304831.38E
TWY M4	365356.24N-0304833.98E	365406.52N-0304828.39E
TWY M5	365335.99N-0304831.19E	365328.00N-0304823.08E
TWY M6	365314.22N-0304828.20E	365305.20N-0304819.94E
TWY M7	365252.75N-0304825.24E	365253.38N-0304818.32E
TWY M8	365251.97N-0304825.13E	365251.82N-0304817.49E
TWY MIL1	365456.30N-0304733.45E	365455.70N-0304740.16E
TWY MIL2	365456.46N-0304731.65E	365457.12N-0304724.12E
TWY MIL3	365328.17N-0304719.55E	365328.83N-0304712.02E
TWY MIL4	365320.75N-0304718.53E	365321.42N-0304711.00E
TWY MIL5	365320.59N-0304720.34E	365320.00N-0304727.04E
TWY N	365254.39N-0304817.26E	365254.99N-0304810.42E

LTAI AD 2.24 CHARTS RELATED TO ANTALYA AERODROME

Aerodrome Chart	AD 2 LTAI ADC
Aircraft Parking/Docking Chart	AD 2 LTAI PRKG 1
Parking Positions Coordinates	AD 2 LTAI PRKG 1A
Aircraft Parking/Docking Chart	AD 2 LTAI PRKG 2
Parking Positions Coordinates	AD 2 LTAI PRKG 2A
Aerodrome Ground Movement Chart - RWY 36C Route 1G, 1E, 1K, 1L	AD 2 LTAI GMC-1
Aerodrome Ground Movement Chart - RWY 36R Route 2G, 2E, 2M, 2K, 2L	AD 2 LTAI GMC-2
Aerodrome Ground Movement Chart - RWY 18C Route 3G, 3E, 3K, 3L, 3M	AD 2 LTAI GMC-3
Aerodrome Ground Movement Chart - RWY 18L Route 4G, 4E, 4K, 4L, 4M	AD 2 LTAI GMC-4
Aerodrome Obstacle Chart	AD 2 LTAI AOC-1
Aerodrome Obstacle Chart	AD 2 LTAI AOC-2
Aerodrome Obstacle Chart	AD 2 LTAI AOC-3
Precision APP Terrain Chart for RWY 18C	AD 2 LTAI PATC-1
Precision APP Terrain Chart for RWY 36C	AD 2 LTAI PATC-2
Precision APP Terrain Chart for RWY 18L	AD 2 LTAI PATC-3
Precision APP Terrain Chart for RWY 36R	AD 2 LTAI PATC-4
Standard Instrument Departure Chart RWY 36L/36C	AD 2 LTAI SID-1
Standard Instrument Departure Routes RWY 36L/36C	AD 2 LTAI SID-1A
Standard Instrument Departure Chart RWY 18C/18R	AD 2 LTAI SID-2
Standard Instrument Departure Routes RWY 18C/18R	AD 2 LTAI SID-2A
Standard Instrument Departure Chart RWY 18L	AD 2 LTAI SID-3
Standard Instrument Departure Routes RWY 18L	AD 2 LTAI SID-3A
Standard Instrument Departure Chart RWY 18L	AD 2 LTAI SID-4
Standard Instrument Departure Routes RWY 18L	AD 2 LTAI SID-4A
Standard Instrument Departure Chart RWY 36R	AD 2 LTAI SID-5
Standard Instrument Departure Routes RWY 36R	AD 2 LTAI SID-5A
Standard Instrument Departure Chart RWY 36R	AD 2 LTAI SID-6
Standard Instrument Departure Routes RWY 36R	AD 2 LTAI SID-6A
Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 18C/R	AD 2 LTAI SID-7
Standard Instrument Departure Routes RNAV GNSS (SID) RWY 18C/R	AD 2 LTAI SID-7A
Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 18L	AD 2 LTAI SID-8
Standard Instrument Departure Routes RNAV GNSS (SID) RWY 18L	AD 2 LTAI SID-8A

Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 36C/L	AD 2 LTAI SID-9
Standard Instrument Departure Routes RNAV GNSS (SID) RWY 36C/L	AD 2 LTAI SID-9A
Standard Instrument Departure Chart RNAV GNSS (SID) RWY 36R	AD 2 LTAI SID-10
Standard Instrument Departure Routes RNAV GNSS (SID) RWY 36R	AD 2 LTAI SID-10A
Standard Instrument Arrival Chart AYT VOR/DME	AD 2 LTAI STAR-1
Standard Instrument Arrival Chart RNAV GNSS (STAR) RWY 18L/C	AD 2 LTAI STAR-2
Standard Instrument Arrival Routes RNAV GNSS (STAR) RWY 18L/C	AD 2 LTAI STAR-2A
Standard Instrument Arrival Chart LRA VOR/DME RWY 18L/36R	AD 2 LTAI STAR-3
Standard Instrument Arrival Chart RNAV GNSS (STAR) RWY 18L/C	AD 2 LTAI STAR-4
Standard Instrument Arrival Routes RNAV GNSS (STAR) RWY 18L/C	AD 2 LTAI STAR-4A
Standard Instrument Arrival Chart RNAV GNSS (STAR) RWY 36R/C	AD 2 LTAI STAR-5
Standard Instrument Arrival Routes RNAV GNSS (STAR) RWY 36R/C	AD 2 LTAI STAR-5A
Standard Instrument Arrival Chart RNAV GNSS (STAR) RWY 36R/C	AD 2 LTAI STAR-6
Standard Instrument Arrival Routes RNAV GNSS (STAR) RWY 36R/C	AD 2 LTAI STAR-6A
Standard Instrument Arrival Chart RNAV GNSS (STAR) RWY 18L/C	AD 2 LTAI STAR-7
Standard Instrument Arrival Routes RNAV GNSS (STAR) RWY 18L/C	AD 2 LTAI STAR-7A
Instrument APP Chart NDB Z RWY 36C	AD 2 LTAI IAC-1
Instrument APP Chart VOR Z RWY 36C/36L	AD 2 LTAI IAC-2
Instrument APP Chart VOR Y RWY 36C/36L	AD 2 LTAI IAC-3
Instrument APP Chart ILS Z CAT I or LOC Z RWY 36C	AD 2 LTAI IAC-4
Instrument APP Chart ILS Y CAT I or LOC Y RWY 36C	AD 2 LTAI IAC-5
Instrument APP Chart VOR Z RWY 18R/18C	AD 2 LTAI IAC-6
Instrument APP Chart ILS P CAT I or LOC P RWY 36C	AD 2 LTAI IAC-7
Instrument APP Chart NDB-A	AD 2 LTAI IAC-8
Instrument APP Chart VOR Z RWY 18L	AD 2 LTAI IAC-9
Instrument APP Chart VOR Z RWY 36R	AD 2 LTAI IAC-10
Instrument APP Chart VOR Y RWY 36R	AD 2 LTAI IAC-11
Instrument APP Chart ILS Z CAT I or LOC Z RWY 18C	AD 2 LTAI IAC-12
Instrument APP Chart ILS Z CAT I or LOC Z RWY 36R	AD 2 LTAI IAC-13
Instrument APP Chart ILS Y CAT II RWY 36R	AD 2 LTAI IAC-14
Instrument APP Chart NDB Z RWY 18L	AD 2 LTAI IAC-15
Instrument APP Chart NDB Z RWY 36R	AD 2 LTAI IAC-16
Instrument APP Chart NDB Y RWY 36R	AD 2 LTAI IAC-17

Instrument APP Chart ILS P CAT I or LOC P RWY 36R	AD 2 LTAI IAC-18
Instrument APP Chart ILS W CAT II RWY 36R	AD 2 LTAI IAC-19
Instrument APP Chart NDB Y RWY 36C	AD 2 LTAI IAC-20
Instrument APP Chart ILS Y CAT I or LOC Y RWY 18C	AD 2 LTAI IAC-21
Instrument APP Chart ILS V CAT I or LOC V RWY 36R	AD 2 LTAI IAC-22
Instrument APP Chart ILS T CAT II RWY 36R	AD 2 LTAI IAC-23
Instrument APP Chart ILS S CAT I or LOC S RWY 36R	AD 2 LTAI IAC-24
Instrument APP Chart ILS R CAT II RWY 36R	AD 2 LTAI IAC-25
Instrument APP Chart ILS Z CAT I or LOC Z RWY 18L	AD 2 LTAI IAC-26
Instrument APP Chart ILS X CAT I or LOC X RWY 18C	AD 2 LTAI IAC-27
Instrument APP Chart ILS X CAT I or LOC X RWY 18L	AD 2 LTAI IAC-28
Instrument APP Chart ILS X CAT I or LOC X RWY 36C	AD 2 LTAI IAC-29
Instrument APP Chart ILS X CAT I or LOC X RWY 36R	AD 2 LTAI IAC-30
Antalya TMA VFR Flight Routes	AD 2 LTAI VFR
Minimum Radar Vectoring Altitude Chart	AD 2 LTAI MRVC
Minimum Radar Vectoring Altitude	AD 2 LTAI MRVC-A
Antalya TMA Holdings Chart	AD 2 LTAI HOLD
Bird Concentration and Movement Chart	AD 2 LTAI BRD