

LTAC AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**LTAC - ANKARA / ESENBOĞA / INTERNATIONAL****LTAC AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	ARP coordinates and site at AD	400741N-0325942E / BTN RWYs 03L/21R and 03R/21L, 1900 M to the beginning of RWY 21R and 105 M to RWY 03L/21R centerline.
2	Direction and distance from (city)	28 KM NE of Ankara
3	Elevation/Reference temperature	3125 FT / 32° C
4	Geoid Undulation at AD ELEV PSN	121 FT
5	MAG VAR/Annual change	4°E (2008) / 0.04° increasing
6	AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFS	DHMI Esenboğa Havalimanı Başmüdürlüğü 06970 Ankara-Türkiye Switchboard: (312) 398 00 00 (70 lines) Airport Authority : (312) 398 03 30 Airport Manager : (312) 398 03 29 Fax : (312) 398 03 45 AIS Fax : (312) 398 11 21 / 398 03 31 FIC Fax : (312) 398 04 10 New Terminal Building Switchboard : (312) 590 40 00 Fax : (312) 590 40 41 AFS : LTACYDYX
7	Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Remarks	NIL

LTAC AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

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

LTAC AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Cargo-handling facilities	Vehicles and equipment provided by Cargo Handling Services Co.
2	Fuel/oil types	JET A1 , Avgas
3	Fuelling facilities/capacity	Available (unlimited)
4	De-icing facilities	Available
5	Hangar space for visiting aircraft	Available
6	Repair facilities for visiting aircraft	Major and minor, by arrangements
7	Remarks	NIL

LTAC AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotels	In the city
2	Restaurants	Restaurant available in Airport and in the city.
3	Transportation	Buses, taxis and car rental
4	Medical facilities	Medical room for aid treatment, ambulances at AD, hospitals in Ankara
5	Bank and Post Office	At AD.
6	Tourist Office	At AD.
7	Remarks	NIL

LTAC AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	AD category for fire fighting	Category 9
2	Rescue equipment	1 Fire Fighting Vehicle with Dry Chemical Powder Units, 1 Fire Fighting Vehicle with Foam-Water Units, 4 Fire Fighting Vehicles with Foam-Water/Dry Chemical Powder Units, 1 Rescue Vehicle, 1 Fire Fighting Vehicle with Ladder Units, 1 RWY Foaming Vehicle
3	Capability for removal of disabled aircraft	Disabled aircraft removal facilitation is available
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.

LTAC AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING

1	Types of clearing equipment	12 snow removal, 6 RWY sweepers, 2 deicers
2	Clearance priorities	1) RWY 03R/21L and associated TWYs 2) RWY 03L/21R and associated TWYs 3) APRONS
3	Remarks	Braking action assesment by Grip Tester and SARSYS. Information on snow clearance published from NOV-MAR in NOTAM (SNOWTAM). See also the snow plan in section AD 1.2-2.

LTAC AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA

1	Apron surface and strength	Apron 1,2 : Asphalt PCN 58 F/A/X/T Apron 3 : Concrete PCN 58 F/A/X/T Apron 4,7,A : Concrete PCN 110 R/C/W/T Apron 5, 6 : Concrete PCN 110 R/C/W/T, LCN 120
2	Taxiway width, surface and strength	TWY A,A1,A2,B,B1,B2,C,C1,D,D1,D2,E,E1,E2,AA,AB,AC Width: 23 M Surface: Asphalt Strenght: PCN 58 F/A/X/T TWY G, G1, G2, G3, G4, H, J: Width: 24 M Surface:Asphalt Strength: PCN 110 F/C/W/T LCN 110 TWY A3 Width: 35 M Surface: Asphalt Strenght: PCN 58 F/A/X/T
3	Altimeter Check Point location and elevation	At; Apron 1: 953 M / Apron 2: 956 M Apron 3: 957 M / Apron 4: 949 M Apron 5: 948 M / Apron 6: 947 M Apron 7: 944 M / Apron A: 946 M
4	VOR checkpoints	See AD Chart
5	INS checkpoints	See AD Parking Charts
6	Remarks	NIL

LTAC AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Taxing guidance signs at all intersections with TWY and RWY and at all holding positions. Guidelines LGTD and available at Apron 3,4. Aircraft stand numbers available at all Aprons. Nose-in guidance available at aircraft stands 103 to 120 at Apron 4 by docking/parking guidance system, at other aircraft stands by marshaling service. Push-back is mandatory for all parking positions.
2	RWY and TWY markings and LGT	RWY 03L/21R - 03R/21L : Designation, Edge, THR, Centerline, RWY Guidance Line, TDZ and Aiming Point markings available. For LGT see item 2.14 TWY: Edge, Centerline, Holding Position, Intermediate Holding Position, TWY Guidance Line, TWY curve transverse stripes, VOR Check Point (TWY A) markings available. For LGT see item 2.15
3	Stop bars	At Apron 1 and on TWYs A, B1, C1, D1, E1, B2, D2, E2, A3, G, G1, G2: LGTD
4	Remarks	NIL

LTAC AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Obstacle Type	Coordinates	Elevation at top (FT)	Height (FT)	Obstacle Lighting	Type and color of lighting
Mosque	400925.0N 0330034.3E	3295	176	Yes	Red
Antenna	400719.3N 0325959.2E	3269	137	Yes	Red
Lightning Rod	400744.6N 0325918.1E	3228.3	131.2	Yes	Red
Lightning Rod	400746.1N 0325915.3E	3228.3	131.2	Yes	Red
Lightning Rod	400740.9N 0325910.2E	3228.3	131.2	Yes	Red
Lightning Rod	400739.3N 0325913.1E	3228.3	131.2	Yes	Red

LTAC AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Associated MET Office	Esenboğa
2	Hours of service MET Office outside hours	H24
3	Office responsible for TAF preparation Periods of validity	Esenboga 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	ESENBOĞA Control TWR
10	Additional information (limitation of service, etc.)	SIGMET, AIRMET, Aerodrome Warnings.

LTAC AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Designations RWY NR	TRUE BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end Coordinates THR Geoid Undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
03L	036.18°	3391x45	PCN 110 F/C/W/T Asphalt LCN 95	400704.07N 0325901.27E - GUND: 120 FT	THR 944.9 M / 3100FT TDZ 948 M / 3110 FT

LTAC AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Designations RWY NR	TRUE BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end Coordinates THR Geoid Undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
21R	216.19°	3391x45	PCN 110 F/C/W/T Asphalt LCN 95	400832.81N 0330025.84E - GUND: 120 FT	THR 951.8 M / 3123FT TDZ 952 M / 3123FT
<i>350 M Asphalt coated area situated at the beginning of RWY 03L complies with the RWY criteria and is available for being used along with the associated TWYs, as required.</i>					
03R	036.18°	3752x60	PCN 110 F/C/W/U Asphalt LCN 100	400650.61N 0325859.44E - GUND: 120 FT	THR 944.1M / 3097FT TDZ 949 M / 3113FT
21L	216.19°	3752x60	PCN 110 F/C/W/U Asphalt LCN 100	400828.79N 0330032.99E - GUND: 120 FT	THR 952.5 M / 3125FT TDZ 954 M / 3130FT

Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	RESA (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12	13
% 0.2 RWY % 0.1 SWY	60x45	-	3571x300	120X90	Available	NIL
% 0.2 RWY	-	-	3571x300	290X90	Available	
% 0.2 RWY % 0.02 SWY	60x60	-	3992x300	180X120	Available	
% 0.2 RWY % -0.5 SWY	60x60	-	3992x300	180X120	Available	

LTAC AD 2.13 DECLARED DISTANCES

RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
03L	3391	3391	3451	3391	
21R	3391	3391	3391	3391	
03R	3752	3752	3812	3752	
21L	3752	3752	3812	3752	
21L	2656	2656	2716	-	Take-Off from intersection with TWY B1
03L	3185	3185	3245	-	Take-Off from intersection with TWY E
03L	2452	2452	2512	-	Take-Off from intersection with TWY D
21R	1836	1836	1836	-	Take-Off from intersection with TWY B
21R	2415	2415	2415	-	Take-Off from intersection with TWY F
03R	2933	2933	2993	-	Take-Off from intersection with TWY D1

LTAC 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
03R	Precision APP Barett System CAT III 900M (of which 600M is flashing) LIH.	Green	PAPI 3 DEG MEHT 60 FT	900M	3752M Spacing 15M Color Coded white / Red LIH	3752M,60M Color coded White/Yellow LIH	Red	60M Red	NIL
21L	Precision APP Barett System CATII 900M (of which 600M is flashing) LIH.	Green	PAPI 3 DEG MEHT 66 FT	900M	3752M Spacing 15M Color Coded white / Red LIH	3752M,60M Color coded White/Yellow LIH	Red	60M Red	

LTAC 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
03L	Precision APP Barett System CATII 750M (of which 450M is flashing) LIH.	Green	PAPI 3 DEG MEHT 59 FT	900M	3391M, 15M ColorCoded white / Red LIH	3391M,60M Colour coded White/Yellow LIH	Red	60M Red	NIL
21R	Precision APP Barett System CATII 900M (of which 600M is flashing) LIH.	Green	PAPI 3 DEG MEHT 60 FT	900M	3391M, 15M ColorCoded white / Red LIH	3391M,60M Colour coded White/Yellow LIH	Red	-	

LTAC AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	At the Tower building G/W H24 IBN :NIL
2	LDI location and LGT Anemometer location and LGT	LDI : Not available. 4 Anemometers available: LGTD (see AD Chart for locations)
3	TWY edge and centre line lighting	Edge: for all TWYs Centerline: for all TWYs except TWY A2
4	Secondary power supply/switch-over time	Available / (0) second
5	Remarks	RETIL available for TWYs B, C, D, F, H, J RGL available for TWYs A, B1, C1, D1, E1, G, G1, G2

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

1	Designation and lateral limits	CTR: 401724N0330059E, 401210N0331033E, 395457N0325356E, 400145N0324600E
2	Vertical limits	4500FT AMSL/SFC
3	Airspace classification	NIL
4	ATS unit call sign Language(s)	Esenboğa Tower TU - EN
5	Transition altitude	10000 FT
6	Remarks	NIL

LTAC AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Service designation	Call sign	Channel	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
TOWER	Esenboga Tower	118.1 MHZ 118.35 MHZ 257.8 MHZ 121.5 MHZ 243.0 MHZ	H24	Emergency Emergency
	Esenboga Ground	121.9 MHZ 121.6 MHZ	H24	-
	Esenboga Delivery	118.525 MHZ	H24	
	<i>Pilots of departing aircraft are reminded to contact Esenboga delivery for ATC clearance 10 minutes before start-up</i>			
APP	Esenboga Approach/Radar	119.1 MHZ 119.6 MHZ 362.3 MHZ 121.5 MHZ 243.0 MHZ 122.1 MHZ	H24	APP Baglum APP Baglum APP Baglum Emergency Emergency APP Mira
ATIS	Esenboğa Informa- tion	123.6 MHZ	H24	D-ATIS service available for ACFTs equipped with ACARS. For arrival label "A", for departure label "D", for contract label "C", for terminate label "T".
SAR	Esenboğa Rescue Sub-Center	123.1 MHZ 282.8 MHZ 5680 KHZ 3023 KHZ	HO	SAR Başpınar SAR Esenboğa SAR Esenboğa

LTAC AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Type of aid, CAT of ILS/MLS (For VOR/ILS/MLS, give VAR)	ID	Frequency	Hours of operation	Site of transmitting antenna Coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
NDB	ANK	356 KHZ	H24	395711.8N 0324942.0E	-	Coverage 100 NM
DME	ANK	CH96X	H24	395711.8N 0324942.0E	878 M	Coverage 100 NM
ANK DME CH 96X is unusable from ANK NDB BTN 310 - 050 DEG out of 20 NM, below 9000 FT and BTN 090 - 180 DEG out of 25 NM, below 9000 FT.						

LTAC AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Type of aid, CAT of ILS/ MLS (For VOR/ILS/MLS, give VAR)	ID	Frequency	Hours of operation	Site of transmitting antenna Coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
NDB	BUK	425 KHZ	H24	401430.7N 0330617.7E	-	Coverage 75 NM
VOR/DME	BUK	114.3 MHZ CH90X	H24	401430.7N 0330617.7E	1253 M	
VOR/DME	BAG	113.1 MHZ CH78X	H24	400411.8N 0324837.6E	1461 M	-
VOR/DME	ESB	112.1 MHZ CH58X	H24	400847.8N 0330044.9E	960 M	-
LLZ 21L ILS CAT I	IESB	108.1 MHZ	H24	400640.5N 0325849.8E	-	-
GP		334.7 MHZ	H24	400823.0N 0330022.0E	-	3 DEG RDH: 50 FT
DME	IESB	CH18X	H24	400823.0N 0330022.0E	966 M	-
MM		75 MHZ	H24	400856.3N 0330058.9E	-	-
LM	SB	366KHZ	H24	400856.3N 0330058.9E	-	-
OM		75 MHZ	H24	401121.0N 0330317.4E	-	-
LO	ES	338 KHZ	H24	401121.0N 0330317.4E	-	-
LLZ 03R ILS CAT III	IANK	110.3 MHZ	H24	400836.8N 0330040.7E	-	-
GP		335.0 MHZ	H24	400700.1N 0325902.9E	-	3 DEG RDH: 51 FT
DME	IANK	CH40X	H24	400700.1N 0325902.9E	960 M	-
MM		75 MHZ	H24	400624.8N 0325835.2E	-	-
LM	NK	305 KHZ	H24	400624.8N 0325835.2E	-	-
OM		75 MHZ	H24	400339.6N 0325557.6E	-	-

LTAC 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
LO	AN	285 KHZ	H24	400339.6N 0325557.6E	-	-
LLZ 03L ILS CAT I	IAKR	108.9 MHZ	H24	400839.0N 0330031.7E	-	-
GP		329.3 MHZ	H24	400714.0N 0325904.5E	-	3 DEG RDH: 50 FT
DME	IAKR	CH26X	H24	400714.0N 0325904.5E	960 M	-
MM		75 MHZ	H24	400633.7N 0325832.6E	-	-
OM		75 MHZ	H24	400346.1N 325552.9E	-	-
LLZ 21R ILS CAT I	IEBG	108.3 MHZ	H24	400650.8N 0325848.6E	-	-
GP		334.1 MHZ	H24	400826.5N 0330013.5E	-	3 DEG RDH: 50 FT
DME	IEBG	CH20X	H24	400826.5N 0330013.5	965 M	-
MM		75 MHZ	H24	400900.3N 0330052.2E	-	-
OM		75 MHZ	H24	401127.1N 0330312.2E	-	-
NDB	GBI	315 KHZ	H24	394243.9N 0324908.8E	-	-
NDB/DME	HAY	350 KHZ CH55X	H24	392611.9N 0323034.2E	1303 M	-
NDB	BEY	487 KHZ	H24	400932.1N 0315545.5E	-	-

LTAC AD 2.20 Yerel Trafik Düzenlemeleri / Local Traffic Regulations

MEYDAN KULLANMA TEDBİRLERİ

A. Kullanılış şekli:

a. Uluslararası tarifersiz uçuşlar için ve Atina (LGAT), Beyrut (OLBA), İstanbul (LTBA), İzmir (LTBJ), Rodos (LGRP), Selanik (LGTS)'a yedek meydan.

b. Bütün dahili hava trafiği için normal ve yedek meydan.

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

C. Ankara Esenboğa Havalimanında Mode-S destekli Geliştirilmiş Yer Hareketleri Rehber Ve Kontrol Sistemi (A-SMGCS) kullanılmaktadır.

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

2. Uçuş ekibi yerde oldukları süre içerisinde; kendilerine tahsis edilmiş Mode A kodu ile birlikte, mode-s transponderini XPNDR (ve mümkünse auto) yada 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) başlayacak; iniş sonrası, hava aracı tam olarak park ettikten sonra bitirilecektir. Park ettikten sonra, transponder OFF yada STDBY pozisyonuna getirilmeden önce A2000 set edilecektir.

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

D. RWY 03R veya RWY 21L inişler için, 03L veya 21R kalkışlar için kullanıldığı pist konfigürasyonlarında 03R veya 21L için ILS hüzmesinde olan hava araçlarının pilotları, 03L veya 21R pistinden kalkacak hava araçlarıncı 03R veya 21L pistlerinin kat edilmesine bağlı olarak GP yayınında anlık sapmalar veya kesintiler yaşanabileceği hususunda müteyakkız olacaklardır.

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

F. 5 Nolu Apron aydınlatma olmadığından "Gündüz şartlarında kullanıma uygundur."

LIMITATIONS ON USE OF AERODROME

A. Available to:

a. International Non-scheduled air transport and alternate use for Athinai (LGAT), Beirut (OLBA), İstanbul (LTBA), İzmir (LTBJ), Rodos (LGRP), Thessaloniki (LGTS).

b. All domestic air traffic for regular or alternate use.

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

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

1. Aircraft operators intending to use Ankara Esenboğa Airport should ensure that Mode-S transponders are able to operate when aircraft is on the ground.

2. Flight crew should; select XPNDR or the equivalent 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. After landing, continuously until the aircraft is fully parked on stand. After parking the Mode A code 2000 must be set before selecting OFF or STDBY.

3. 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.

D. During RWY configurations requiring the use of RWY 03R or RWY 21L for landings and RWY 03L or RWY 21R for departures and subject to crossing of RWY 03R or RWY 21L by ACFT to take off from RWY 03L or RWY 21R, pilots of ACFT on the ILS course for RWY 03R or RWY 21L shall be cautious about that momentary distortions or interruptions may be experienced in GP broadcast.

E. All aircraft vacating a RWY via Rapid Exit Taxiway has the priority at the intersection of the taxiways, over the aircraft taxiing on other taxiways. All pilots shall be cautious about this priority and unless otherwise instructed not to do so, give way to the aircraft vacating a RWY via one of the Rapid Exit Taxiways.

F. Since there is no lighting at Apron-5 "It is available on day time."

G. Motor test sahası Apron 5 te bulunan F1 park pozisyonu, Apron 3 te bulunan 15 ve 22 park pozisyonlarıdır.

H. Havalimanının A380 kargo uçakları için yedek meydan olarak kullanılması durumunda; 3 nolu aprondaki 15, 16, 17 ve 18 nolu uçak park yerleri kullanılacak, AA ve B2 taksiyollarının kapatılması ve uçağın arkasından başka uçak geçmemesinin sağlanması şartıyla kontrollü ve A taksiyoluna paralel olmak üzere parklandırma yapılacaktır.

G. Engine test area is at parking position F1 in the Apron 5, parking positions 15 and 22 in the Apron 3.

H. In case the airport is used as alternative aerodrome, A380 cargo aircrafts will use the aircraft parking stands 15, 16, 17 and 18 on apron 3 and in condition that TWYs AA and BB are closed and ensuring no any other aircrafts passing from behind, the aircrafts will be parked as controlled and parallel to the TWY A.

Ankara Esenboğa Havalimanı Tercihli Pist Kullanım Sistemi uygulaması aşağıdaki gibidir;

İniş ve kalkışlarda yer rüzgarı şiddeti ve bileşeni göz önünde bulundurularak ATC ünitesi tarafından dikkate alınan kullanımı en uygun pisttir. Tercihli pist sistemi Ankara Terminal Sahasındaki hava sahası kapasitesinin optimum seviyede kullanılmasına katkı sağlar. Tercihli pist uygulaması Esenboğa Havalimanı için:

- RWY 21L/R iniş, ve
- RWY 21L/R kalkış, şeklinde yürütülecektir.

1) Tercihli pistlerin kullanımı sırasında ATC ünitesi aşağıda belirtilen hususları dikkate alır:

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

2) Tercihli pist seçimi uygulamasının yapılmayacağı durumlar:

- Seçilen pistin aletle iniş ve kalkış usullerinin hüküm sürmekte olan meteorolojik koşullarda yapılacak operasyona uygun olmaması
- Arka rüzgar bileşeni değerlerinin 3.madde de açıklanan kriterleri karşılamaması,
- İniş/Kalkış yapılacak pist frenleme değerlerinin “İyi-İyi-İyi” olmaması,

Ankara Esenboğa Airport preferential runway system operations are as below;

The term “Preferential RWY System” shall be used to indicate the runway that, at a particular time, is considered by the ATC unit to be the most suitable for use by the aircraft expected to land at or take-off from the aerodrome, by taking into consideration aircraft performance, surface wind speed and its components. Preferential RWY System (PRS) Operations contribute to the optimum use of Ankara Terminal area airspace capacity. During Esenboğa Airport PRS Operations the following RWY configuration will be used in preference to the other configurations:

- RWY 21L/R for Landing and,
- RWY 21L/R for Take-off

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

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

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

- In case of the instrument approach/departure procedures available for the preferred RWY is not convenient for landing and/or take-off operations under the existing meteorological conditions at the time of operation,
- In case of the requirements set forth in Article no. 3 for tail wind component are not met,

In case of braking action for the preferred RWY is less than “Good-Good-Good”

- Kullanılacak pistin yaklaşma veya tırmanma hattında şiddetli yağış, oraj olması veya beklenmesi halinde veya wind shear rapor edilmişse

- Düşük görüş operasyonlarının yürürlükte olduğu süreler,

3) ATC tarafından aksi bildirilmedikçe, aşağıda belirtilen şartlarda Tercihli Pist Sistemi kullanılacaktır.

a) Kullanılacak pist kuru olduğunda arka rüzgar bileşeni 10 Kt'dan fazla değilse,

b) Kullanılacak pist ıslak olduğunda arka rüzgar bileşeni 5 Kt'dan fazla değil ise,

Note: Frenleme değeri “İyi-İyi-İyi” kriterlerine haiz değil ise iniş / kalkışlar rüzgar içine olacak şekilde uygun pist seçilecektir.

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

5) Tercihli Pist Sistemi kullanılırken yapılacak ATIS yayını:

a) Kalkış trafikleri için ATIS yayını:

21L/R pistleri için tercihli pist sistemi uygulamasını kabul edemeyecek pilotlar, motor çalıştırma müsaade talebi ile birlikte ilgili ATC ünitesine durumu bildireceklerdir. Bu trafikler normal olarak bir gecikmeye tabi olabilirler.

b) İniş trafikleri için ATIS yayını:

21L/R pisti için tercihli pist sistemi uygulamasını kabul edemeyecek pilotlar, ilk temasta ilgili ATC ünitesini ikaz edeceklerdir. Bu trafikler normal olarak bir gecikmeye tabi olabilirler. Uçuş ekipleri ATIS yayınlarına riayet etmekle yükümlüdür.

- In case of wind shear has been reported or forecast, or when thunderstorms or heavy rain is reported or expected to affect the landing and take-off operations to be conducted from the preferred RWY,

- In case of low visibility operations are in progress,

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

a) When the preferred RWY is dry and tail wind component is not greater than (does not exceed) 10 Kt,

b) When the preferred RWY is wet and tail wind component is not greater than (does not exceed) 5 Kt,

Note: When braking action for the preferred RWY is less than “Good-Good-Good”; RWY to be used shall be selected so as to make landing and take-off into the wind.

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

5) Announcement by ATIS During PRS Operations in Progress:

a) ATIS announcement for Take-off Traffic:

Pilots unable to comply with Preferential RWY System Operations for RWY 21L/R shall notify the relevant ATC unit at the time of requesting start-up clearance. These traffic may normally be subject to delay.

b) ATIS announcement for Landing Traffic:

Pilots unable to comply with Preferential RWY System Operations for RWY 21L/R shall notify the relevant ATC unit at the first contact. These traffic may normally be subject to delay. Air crew must comply with the requirements announced by ATIS.

LTAC AD 2.21 Gürültü Önleme Usulleri / Noise Abatement Procedures

Köprü Park yerlerinde park edişi müteakip 5 dakika içerisinde APU kapatılmalı, motor çalıştırmadan 15 dakika önce APU çalıştırılmalıdır.

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.

LTAC AD 2.22 Uçuş Usulleri / Flight Procedures

A. Ankara TMA

1. VFR uçaklar, yüksek performanslı hareketin olduğu meydanlarda (Akıncı-Esenboğa) yaklaşma ve kalkış sahalarına yakın uçmaktan sakınacaklardır.
2. Radyosuz VFR uçaklar TMA içerisinde uçuş yaparken, CTR'lara ve 4019N-03219E, 4019N-03249E, 4004N-3234E koordinatları içerisinde kalan sahaya girmeyeceklerdir ve en yüksek 5000 FT MSL ya da altında uçacaklardır.
3. TMA içindeki bir meydana iniş yapacak radyosuz VFR uçaklar, CTR'lara 3700 FT MSL'nin altında ve alet alçalma, pas geçme ve kalkış yollarının dışında gireceklerdir.
4. TMA içerisindeki meydanlardan kalkacak radyosuz VFR uçaklar paragraf 3'ün gereklerine uyacaklardır.
5. Etimesgut meydan turları meydanın kuzeyinde ve Güvercinlik meydan turları meydanın güneyinde yapılacaktır.

B. VFR Rotaları

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

Esenboğa 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.

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

1. Esenboğa Hava Limanına iniş yapacak VFR trafikler, TMA'ya girişi takiben aşağıda belirtilen noktalardan en yakın olanına uçarak rotaya gireceklerdir.

A. Ankara TMA

1. VFR flights shall avoid close proximity to approach and departure areas at aerodromes with high performance aircraft operations (Akıncı-Esenboğa)
2. VFR flights without radio shall fly at or below 5000 FT MSL within the TMA provided that they shall avoid entering the CTR's and the area bounded by the coordinates 4019N-03219E, 4019N-03249E, 4004N-3234E.
3. Non-radio equipped VFR flights intending to land at an aerodrome within the TMA shall enter the CTR below 3700 FT MSL and outside the instrument approach, missed approach and departure tracks.
4. Non-radio equipped VFR flights departing from the aerodrome in the TMA shall adhere to the contents of para 3.
5. Traffic operating to or from Etimesgut aerodrome shall make traffic circuit north of the aerodrome. Traffic operation to or from Güvercinlik aerodrome shall make traffic circuit south of the aerodrome.

B. VFR Routes

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

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

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

1. VFR traffic which will land at Esenboga airport shall join the route by flying to the nearest point given below after entering the TMA

a. WEST 1:

PETAR (401016N-0320453E) - CELTIKCI (402123N-0323414E) – SEREN (401356N-0324858E) - SIRKELI (401100N-0325530E)

b. WEST 2:

SARIOBA (395150N- 0320550E) - TURKOBASI (394830N-0322730E) – DOGAN (394740N-0323400E) – GÖLBAŞI KUZEYİ (394830N-0324744E) - ELDAG (395300N- 0330100E) - PECENEK (400500N- 0330400E)

c. SOUTH :

ELDAG (395300N-0330100E) - PECENEK (400500N-0330400E)

d. EAST:

PECENEK (400500N-330400E)

e. NORTH:

SIRKELI (401100N-0325530E)

a. WEST 1:

PETAR (401016N-0320453E) - CELTIKCI (402123N-0323414E) – SEREN (401356N-0324858E) - SIRKELI (401100N-0325530E)

b. WEST 2:

SARIOBA (395150N- 0320550E) - TURKOBASI (394830N-0322730E) – DOGAN (394740N-0323400E) – GÖLBAŞI KUZEYİ (394830N-0324744E) - ELDAG (395300N- 0330100E) - PECENEK (400500N- 0330400E)

c. SOUTH :

ELDAG (395300N-0330100E) - PECENEK (400500N-0330400E)

d. EAST:

PECENEK (400500N-330400E)

e. NORTH:

SIRKELI (401100N-0325530E)

2. Esenboğa Hava Limanından kalkışlarda gidiş istikametine göre yukarıda belirtilen rotaların aksi yönleri takip edilecektir.

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

2. VFR traffic departing from Ankara Esenboga airport shall follow the opposite directions of the routes given above.

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

LTAC AD 2.23 Ek Bilgiler / Additional Information

Esenboğa Havalimanı İçin Tehlike Teşkil Edebilecek Olan Kuşların Bulundukları Yerler ve Geçiş Yolları:

Esenboğa Havalimanı, tali kuş göç yolu üzerindedir. Ancak Havalimanı'nın bulunduğu yer itibarıyla az da olsa uçuş güvenliğini riske edebilecek kuş türleri tespit edilmiştir. İlkbahar ve Sonbahar göç döneminde özellikle yırtıcılar (Şahin, Kızıl Şahin ve Kerkenez) yakın bölgelerden göç etmektedir. Ayrıca az sayıda Leylek ve Balıkçıl da bölgeyi kullanmaktadır. Esenboğa Havalimanı için en yoğun hareket "günlük hareket" lerdir. Bu hareketler yerli kuşlar olan Karga, Saksağan, Güvecin ve Sığırcıklar tarafından gerçekleştirilmektedir. Gerek meydan içinde pist ve taksi yollarının arasında gerekse de çevrede bulunan tarım arazileri ve Çubuk' ta bulunan un ve yem fabrikaları arasında gidiş – gelişler tespit edilmiştir.

The places of birds and Access Roads which can pose a threat to Esenboga Airport:

Esenboga Airport is on the secondary bird migration route. However, there is a small risk for safety of flight. Especially during spring and autumn migration predators (Falcon, Red Hawk and Kestrel) are close to the area. Also small number of stork and heron are seen in the region. Intense movement for Esenboga Airport is daily movements. These movements are carried out by native birds like crow, magpie, casseroles and starlings. Movement between runways and taxiways and farmland surrounding the Airport area as well as the flour and feed mills on Çubuk have been identified.

Dönem ve Zaman Bilgileri:

Yerli kuşlar (Karga, Saksığan, Güvercin, Sığircık ve yerli yırtıcılar) tüm yıl boyunca bölgede görülebilmekte, Leylek, Balıkçıl ve göç eden yırtıcılar ilkbahar ve Sonbahar dönemlerinde görülmektedir. Günlük hareket eden kuşlar (Güvercin, Sığircık ve Karga türleri) özellikle güneşin doğduğu zaman ile 10:00 arasında ve akşamüstü ile güneş batışı saatleri arasında daha aktif olarak hareket etmektedirler.

Ortalama Sayı ve Ağırlık Bilgileri:

Yırtıcılar olan Şahin ve Kerkenez türleri üreme mevsimi dışında yalnız bulunan bireylerdir. Havalimanı civarında her türden 5-10 adet arasında gözlemlenmiştir. Şahin ve Kerkenez türleri 200 – 550 gr. Ortalama ağırlığa sahip yırtıcılardır. Karga ve Saksığan türlerinin, yapılan gözlemler sonucunda Esenboğa Havalimanı ve çevresinde yaklaşık 600 – 800 bireylik gruplar oluşturdukları tespit edilmiştir. Bu türler 150 – 400 gram ağırlığa sahip kuşlardır. Güvercin türleri 150 – 400 gram aralığında ve havalimanı çevresinde 200 – 400 bireylik gruplar oluşturmaktadırlar. Sığircıklar ise daha büyük gruplar 500 – 2000 oluşturmakta ancak Havalimanı üzerinde değil yakın çevrede daha çok bulunmaktadır. Bu kuşların ağırlıkları da 100 – 150 gram arasındadır.

Uçuş Yükseklikleri:

Yırtıcılardan Kerkenez türleri yerden 33 – 66 FT yükseklikte, Şahin türleri ise 66 – 330 FT irtifada uçmaktadırlar. Güvercin ve Sığircık türleri ise 33-492 FT arasında bulunabilmektedirler.

ESENBOĞA HAVALİMANI DÜŞÜK GÖRÜŞ USULLERİ

1. CAT II/III OPERASYONLARI

A. CAT II ve CAT III Operasyonları için onaylanmış 03R pisti gerekli tesislerin hizmete elverişliliğine bağlı olarak asgari miniması ilgili sivil havacılık otoritesi tarafından resmi olarak onaylanmış işleticilerin CAT II ve CAT III operasyonları için uygundur

B. CAT II ve CAT III operasyonları için özel uçuş ekibi ve hava aracı sertifikasyonu gereklidir.

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

D. Kalkan hava araçları: Yüzey hareketleri geliştirilmiş kılavuzluk ve kontrol sistemi (A-SMGCS) normal olarak mevcut olup ATC kalkan uçaklardan aşağıda listelenen CAT II / CAT III bekleme noktalarını kullanmasını isteyecektir.

RWY 03R CAT II ve CAT III BEKLEME NOKTALARI

A3HP: 400646.10N-0325908.33E

Period and Time Information:

Native birds (Crow, Magpie, pigeons, starlings and native predators) can be seen in the area all year long, while stork, the heron and migrating raptors observed during the Spring and Autumn. Daily moving birds (pigeons, starlings and crows species) act more actively especially in the morning between the hours of when the sun rise and and 10:00 and evening at sunset.

Average Number and Weight Details:

The Hawk and Kestrel types of predators are alone except than the breeding season. Observed between 5-10 of each kinds around the airport. Hawk and Kestrel types averaged 200-550 gr. predators. As a result of observations made in and around Esenboga Airport, Crow and Magpie species groups of approximately 600-800 individuals have been identified. These species have weight 150 to 400 grams. Pigeon types have weight about 150 - 400 gram range, and group of 200-400 are observed. Starlings have larger groups of 500 - 2000 but they do not located near airport. Weights of these birds are between 100 - 150 grams.

Flight Altitudes:

Kestrel types of predators from 33-66 FT and remain suspended in the air, Falcon types from 66-330 FT altitude. Species of pigeons and starlings can be found from 33-492 FT

ESENBOGA AIRPORT LOW VISIBILITY PROCEDURES

1. CAT II/III OPERATIONS:

A. RWY 03R, approved for CAT II / CAT III operations and subject to serviceability of the required facilities, is suitable for category II and III operations by operators whose minima have been formally approved by relevant Civil Aviation Authority.

B. For CAT II and CAT III operations special aircrew and aircraft certification required.

C. During Category II and III operations, special ATC procedures (ATC low visibility procedures) will be applied. Pilots will be informed when these procedures are in operation by ATIS or by RTF.

D. Departing Aircraft: Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS) is normally available and ATC will require departing aircraft to use the Category II / CAT III holding points listed below.

RWY 03R CAT II AND CAT III HOLDING POINTS:

A3HP: 400646.10N-0325908.33E

AHP3: 400654.62N-0325914.25E

E. Gelen hava araçları: Yüzey hareketleri geliştirilmiş kılavuzluk ve kontrol sistemi (A-SMGCS) normal olarak mevcut olup bu esnada tüm pist çıkışları aydınlatılacaktır. Pilotlar uygun olan ilk çıkışı seçmelidirler.

F. Düşük görüş usulleri yürürlükte iken, gelen hava araçları arasındaki mesafenin artırılması gerektiğinden hava araçlarının iniş sıklığı azaltılabilecektir. Hakim hava koşullarının yanı sıra, teçhizatın çalışır olması gibi faktörler de iniş sıklığına etki edebilecektir. Planlama ve bilgi edinme amacıyla yaklaşık muhtemel iniş sıklıkları;

AHP3: 400654.62N-0325914.25E

E. Arriving Aircraft: Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS) is normally available and all runway exits will then be illuminated. Pilots should select the first convenient exit.

F. When Low visibility procedures are in force, reduced landing rate can 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 İNiŞ ORANI EXPECTED LANDING RATE
1000 ve 550 arası / between 1000 and 550	20
550 ve 300 arası / between 550 and 300	14
300 den az/ less than 300	12

2. YÜZEY HAREKETLERİ KILAVUZLUK VE KONTROL SİSTEMİ

Havalimanı MODE-S kabiliyetli geliştirilmiş yüzey hareketleri kılavuzluk ve kontrol sistemi 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 sağlamalıdır.

2. SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM:

Airport is equipped with MODE S Capable Advanced Surface Movement Guidance and Control System. Pilots 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.

LTAC AD 2.24 CHARTS RELATED TO ESENBOĞA AERODROME

Aerodrome Chart	AD 2 LTAC ADC
Aircraft Parking/Docking Chart	AD 2 LTAC PRKG-A
Aircraft Parking/Docking Chart	AD 2 LTAC PRKG-B
Aircraft Parking/Docking Chart	AD 2 LTAC PRKG-C
Aircraft Parking/Docking Chart	AD 2 LTAC PRKG-D
Aerodrome Obstruction Chart	AD 2 LTAC AOC-1
Aerodrome Obstruction Chart	AD 2 LTAC AOC-2
Aerodrome Obstruction Chart	AD 2 LTAC AOC-3
Aerodrome Obstruction Chart	AD 2 LTAC AOC-4
Precision APP Terrain Chart for RWY 03R	AD 2 LTAC PATC-1
Precision APP Terrain Chart for RWY 21L	AD 2 LTAC PATC-2
Precision APP Terrain Chart for RWY 03L	AD 2 LTAC PATC-3
Precision APP Terrain Chart for RWY 21R	AD 2 LTAC PATC-4
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 03L/R	AD 2 LTAC SID-1
Standard Instrument Departure Route (SID) RWY 03L/R	AD 2 LTAC SID-1A
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RWY 03L/R	AD 2 LTAC STAR-1
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 21L/R	AD 2 LTAC SID-2
Standard Instrument Departure Route RWY 21L/R	AD 2 LTAC SID-2A
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RWY 21L/R	AD 2 LTAC STAR-2
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RWY 03L/R	AD 2 LTAC STAR-3
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RWY 21L/R	AD 2 LTAC STAR-4
Area Control Transit Routes	AD 2 LTAC ACTR
Instrument APP Chart NDB RWY 03R	AD 2 LTAC IAC-1
Instrument APP Chart ILS RWY 03R CAT I	AD 2 LTAC IAC-2
Instrument APP Chart ILS/DME RWY 03R CAT I	AD 2 LTAC IAC-3
Instrument APP Chart ILS RWY 03R CAT II	AD 2 LTAC IAC-4
Instrument APP Chart ILS/DME RWY 03R CAT II	AD 2 LTAC IAC-5
Instrument APP Chart NDB RWY 03L	AD 2 LTAC IAC-6
Instrument APP Chart ILS RWY 03L CAT I	AD 2 LTAC IAC-7
Instrument APP Chart ILS/DME RWY 03L CAT I	AD 2 LTAC IAC-8
Instrument APP Chart NDB RWY 21R	AD 2 LTAC IAC-9
Instrument APP Chart NDB/DME, VOR/DME-1 RWY 21R	AD 2 LTAC IAC-10

Instrument APP Chart ILS RWY 21R CAT I	AD 2 LTAC IAC-11
Instrument APP Chart NDB RWY 21L	AD 2 LTAC IAC-12
Instrument APP Chart NDB/DME, VOR/DME-1 RWY 21L	AD 2 LTAC IAC-13
Instrument APP Chart ILS RWY 21L CAT I	AD 2 LTAC IAC-14
Instrument APP Chart VOR	AD 2 LTAC IAC-15
Instrument APP Chart VOR/DME RWY 03R	AD 2 LTAC IAC-16
Instrument APP Chart VOR/DME-2 RWY 21R	AD 2 LTAC IAC-17
Instrument APP Chart VOR/DME-2 RWY 21L	AD 2 LTAC IAC-18
Instrument APP Chart VOR/DME RWY 03L	AD 2 LTAC IAC-19
Minimum Radar Vectoring Altitude Chart	AD 2 LTAC MRVC-1
Minimum Radar Vectoring Altitude	AD 2 LTAC MRVC-1A
VFR Flight Routes	AD 2 LTAC VFR
Bird Concentrations and Movements Chart	AD 2 LTAC BRD