

УСДБ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
USDB AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УСДБ БОВАНЕНКОВО
USDB BOVANENKOVO

УСДБ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
USDB AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	701855с 0682001в 701855N 0682001E
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	7 км ЮЗ от вахтового поселка Бованенково 7 KM SW of shift settlement of Bovanenkovo
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	24 фт/7 м/11°С 24FT/7 M/11°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	-9 м -9 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	29°В (2021)/8.3' В 29°E (2021)/8.3' E
6.	Администрация АД, адрес, телефон, телефакс, телекс, АФС AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFS	ООО Авиапредприятие «Газпром авиа» филиал Бованенково, Российская Федерация, 629700, Ямало-Ненецкий автономный округ, Ямальский район, Аэропорт, Бованенковское НГКМ Bovanenkovo Branch, LLC "Gazprom avia" aviation enterprise Bovanenkovskoye NGKM, Airport, Yamalskiy Rayon, Yamalo-Nenetskiy Avtonomnyy Okrug, 629700, Russian Federation Тел./Tel.: 8 (3499) 598-340 Факс/Fax: 8 (3499) 598-340 E-mail: office@bov.gazpromavia.ru AFTN: УСДБАПДУ / USDBAPDU; УСДБАПБФ / USDBAPBF
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УСДБ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
USDB AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ВС: 0300-1500 MON-SUN: 0300-1500
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	нет NIL
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	ПН-ВС: 0300-1500 MON-SUN: 0300-1500
4.	Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office	ПН-ВС: 0300-1500 MON-SUN: 0300-1500
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	нет NIL
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	ПН-ВС: 0200-1500 MON-SUN: 0200-1500
7.	ОВД ATS	По регламенту работы АД AD OPR HR
8.	Заправка топливом Fuelling	ПН-ВС: 0300-1500 MON-SUN: 0300-1500
9.	Обслуживание Handling	нет NIL
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	ПН-ВС: 0300-1500 MON-SUN: 0300-1500
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: ПН-ВС: 0300-1500 AD OPR HR: MON-SUN: 0300-1500 2. Тм = UTC + 5 часов LT = UTC + 5 HR

УСДБ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
USDB AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеются AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1/МС-8П TS-1/MS-8P
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fueling facilities/capacity	20 м ³ – 2 ед., 10 м ³ – 3 ед. 20 m ³ – 1 unit, 10 m ³ – 3 units.
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УСДБ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ.
USDB AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	нет NIL
2.	Рестораны Restaurants	нет NIL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	нет NIL
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале Medical post in the airport Terminal
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Новоуренгойский филиал ОАО «Газпромбанк» в 7.5 км от аэродрома Novy Urengoy Branch of Joint Stock Company "Gazprombank" at 7.5 KM from AD
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УСДБ Ад 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
USDB AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат. 7 CAT 7
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	<p>Имеется следующее оборудование:</p> <ul style="list-style-type: none"> - аварийный пневмотканевый подъемник АПТП-25 (MARS-25Т); - водило буксировочное эвакуационное ВБ-ЭКО; - компрессор на шасси для АПТП Musthane PDP(35); - лыжи буксировочные (комплект) ЭКО-БЛ; - пневмотканевый подъемник АПТП (комплект); - приспособление для подъема ВС за носовую часть ЭКО-ППСН; - приспособление для подъема ВС за крыло ЭКО-ППСК; - трос буксировочный. - тележка технологическая ТТ-4; - трос буксировочный штатный ЭКО-24 для типов ВС Ан-74, Ил-76, Як-40, Як-42, В737, SСJ-100; - адаптер для типов ВС Ан-74, Ил-76, Як-40, Як-42, В737, SСJ-100; - балка распорная ЭКО-БР; - буксировочное водило для типов ВС Як-42, А-319/320/321, В737, CRJ-100/200, SСJ-100, Ми-8; - буксировочное водило TOW В737-С. <p>The following equipment is AVBL:</p> <ul style="list-style-type: none"> - АРТР-25 (MARS-25Т) emergency lifting bag; - VB-EKO recovery tow bar; - Mobile compressor (on chassis) for АРТР Musthane PDP (35); - EKO-BL metallic tow skis (1 set); - АРТР aircraft lifting bag (1 set); - EKO-PPSN device for lifting ACFT by nose section; - EKO-PPSK device for lifting ACFT by wing; - Tow cable; - ТТ-4 handling trolley; - EKO-24 tow cable for An-74, Il-76, Yak-40, Yak-42, В737, SСJ-100 ACFT; - Adapter for An-74, Il-76, Yak-40, Yak-42, В737, SСJ-100 ACFT; - EKO-BR spacer beam; - Tow bar for Yak-42, А-319/320/321, В737, CRJ-100/200, SСJ-100 ACFT and Mi-8 HEL; - TOW В747-С tow bar.
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	<p>Транспортные средства: аэродромный тягач SCHOPF F160, буксировщик (тягач) АПА-5Д на шасси УРАЛ-4320, трактор ТМ 10.10 ЕБ, трактор К-702, трактор К-703, кран автомобильный КС-55713-3.</p> <p>Transportation facilities: SCHOPF F160 aircraft tow tractor, URAL-4320 wheel-tyre tow tractor АПА-5D, ТМ 10.10 EB tractor, K-702 tractor, K-703 tractor, KS-55713-3 truck crane.</p>
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УСДБ Ад 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
USDB AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	<ol style="list-style-type: none"> 1. ВПП, огни ВПП, спланированная часть летной полосы на ширину 10 м, РД, перрон для самолетов; 2. ВПП для вертолетов, МС, обочин РД на ширину 10 м, перрон для вертолетов; 3. Спланированная часть летной полосы на ширину 25 м, обочин перрона и МС, очистка подъездных путей к ГСМ, внутри-аэропортовых дорог. <ol style="list-style-type: none"> 1. RWY, RWY lights, graded portion of RWY strip to a width of 10 M, TWY, apron for airplanes; 2. RWY for helicopters, stands, TWY shoulders to a width of 10 M, apron for helicopters; 3. Graded portion of RWY strip to a width of 25 M, apron shoulders and stands, cleaning of access ways to fuel and lubricant facilities, roads within the airport.
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM See SNOWTAM

УСДБ АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ/ПУНКТАМ ПРОВЕРОК.
USDB AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA.

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон / Apron: МС / Stands: 1-8 – железобетон / Reinforced Concrete, PCN 43/R/A/X/T; 9-13 – железобетон / Reinforced Concrete, PCN 39/R/A/X/T; 1-13 в зимний период* / in winter* – PCN 68/R/A/X/T.
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД А / TWY А: 20 М, железобетон / Reinforced Concrete, PCN 37/R/A/X/T, в зимний период* / in winter* – PCN 68/R/A/X/T.
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	Ширина левой боковой полосы безопасности (укрепленная часть) РД А – 10 м. Ширина правой боковой полосы безопасности (укрепленная часть) РД А – 10 м. The width of TWY A left shoulder (strengthened part) is 10 M. The width of TWY A right shoulder (strengthened part) is 10 M.

*15 сентября – 15 июня/ 15 SEP – 15 JUN

УСДБ АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.**USDB AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.**

1.	Использование опознавательных знаков места стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Обозначение РД, МС Designation of TWY, stands
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии ВПП, цифрового значения МПУ, мест ожидания при рулении, края ВПП; осевая линия РД, огни ВПП, огни РД, край РД. Marking of RWY threshold, TDZ, RCL, landing magnetic track value, taxi-holding positions, RWY side stripe; taxiway centre line, RWY lights, TWY lights, TWY edge.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УСДБ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.**USDB AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.**

Смотри раздел GEN 3.1.6, "Электронные данные о местности и препятствиях", АИП России

See GEN 3.1.6, "Electronic Terrain and Obstacle Data" of AIP Russia

УСДБ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
USDB AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Оперативная группа (ОГ) Бованенково Bovanenkovo operative group
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service, MET Office outside hours	0100-1500 АМСГ-2 Сабетта 0100-1500 Sabetta Aeronautical Meteorological Station (Civil)-2
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМСГ-2 Сабетта, 6 часов Sabetta Aeronautical Meteorological Station (Civil)-2, 6 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 30 мин, TAF 3 часа TREND 30 MIN, TAF 3 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация и инструктаж Personal consultation and briefing
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, language(s) used	TAF, METAR, SPECI, GAMET, SIGMET, AIRMET, AIREP, прогноз ветра и температуры на высотах в виде карт, прогноз особых явлений погоды SIGWX (SWH, SWM). Рус TAF, METAR, SPECI, GAMET, SIGMET, AIRMET, AIREP, upper wind and upper-air temperature forecast charts, SIGWX charts SIGWX (SWH, SWM). RUS
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	TAF, METAR, SPECI, GAMET, SIGMET, AIRMET, AIREP, прогноз ветра и температуры на высотах в виде карт, прогноз особых явлений погоды SIGWX (SWH, SWM), предупреждения по аэродрому для аэродрома вылета, консультативная информация о вулканическом пепле (при наличии), данные искусственных спутников Земли (при наличии) TAF, METAR, SPECI, GAMET, SIGMET, AIRMET, AIREP, upper wind and upper-air temperature forecast charts, SIGWX charts SIGWX (SWH, SWM), AD warnings for AD of departure, advisory information on volcanic ash (if AVBL), data from artificial earth satellites (if AVBL)
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	Имеется AVBL
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Бованенково ЦПИ Bovanenkovo FIC
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УСДБ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
USDB AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначения ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN), surface of RWY and SWY		THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
10	125.30° 096°	2651x46	PCN 50/R/A/X/T, PCN 68/R/A/X/T* Reinforced Concrete	701919.26N 0681817.47E 701829.80N 0682144.49E -8.3 M	THR 22 FT / 6.6 M TDZ 23 FT / 7.0 M
28	305.35° 276°	2651x46	PCN 50/R/A/X/T, PCN 68/R/A/X/T * Reinforced Concrete	701829.80N 0682144.49E 701919.26N 0681817.47E -8.3 M	THR 24 FT / 7.2 M TDZ 22 FT / 6.8 M
Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона (м)	Примечания
Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	150x150	2951x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	150x150	2951x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

*15 сентября – 15 июня / 15 SEP – 15 JUN

УСДБ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
USDB AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция прерванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная дистанция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
10	2651	2801	2651	2651	нет/NIL
28	2651	2801	2651	2651	нет/NIL

УСДБ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
USDB AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протяженность и сила света огней приближения APCH LGT type, LEN, INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления TDZ LGT LEN	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (M), colour	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	CAT I 900 M LIH	зелёные green	PAPI left/3.0°	нет/NIL	нет/NIL	2651 M, 60 M 2071 M white, last 580 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL
28	CAT I 900 M LIH	зелёные green	PAPI left/3.0°	нет/NIL	нет/NIL	2651 M, 60 M 2055 M white, last 596 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL

УСДБ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
USDB AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение, характеристики и часы работы ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположение указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location. Anemometer location and LGT	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на РД А, осевые: нет. Edge: TWY A, centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / 1 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УСДБ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
USDB AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	На РД А / Helipad on TWY A: 701905.58N 0681948.13E -
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	19 FT / 6 M
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	TLOF 20x21 M, FATO 25.3x25.3 M: - железобетон/Reinforced Concrete, PCN 37/R/A/X/T, в зимний период* / in winter* – PCN 68/R/A/X/T.
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	125.30°/305.30°
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

*15 сентября – 15 июня / 15 SEP – 15 JUN

УСДБ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
USDB AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Воздушное пространство ЦПИ аэродрома Бованенково: Окружность радиусом 40 км с центром 701855с 0682001в Bovanenkovo AD FIC airspace: A circle radius of 40 KM centred at 701855N 0682001E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	От земли до 1500 м / 5000 фт AMSL GND - 1500 M / 5000 FT AMSL
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс G Class G
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Бованенково-Информация рус Bovanenkovo-Informatsiya RUS
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	4000 фт/ - 4000 FT/ -
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УСДБ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
USDB AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500	П/Р HS	Аварийная частота Emergency FREQ
		129.000		Резервная частота Reserve FREQ
Бованенково ЦПИ Bovanenkovo FIC	Бованенково-Информация Bovanenkovo-Informatsiya	126.000	П/Р HS	
Метео Meteo	Бованенково-Метео Bovanenkovo-Meteo	124.800	П/Р HS	
	Бованенково-Транзит Bovanenkovo-Tranzit	123.400	П/Р HS	Коммерческий канал Commercial channel

УСДБ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
USDB AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км) Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
ОПРС NDB	БН BN	450	П/Р HS	701857.9N 0682056.7E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 10 GLS кат. I GBAS (H) 10 GLS CAT I	G10A	CH 20665	П/Р HS			37	3.0°, TCH 17.0 M / 56 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 28 GLS кат. I GBAS (H) 28 GLS CAT I	G28A	CH 21076	П/Р HS	701903.3N 0682044.8E		37	3.0°, TCH 17.0 M / 56 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УСДБ USDB	114.350 CH 22309	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

**УСДБ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА****1. Аэропортовые правила**

За соблюдение безопасных интервалов между ВС при запуске двигателей, их опробовании, рулении отвечает командир ВС.

Запуск двигателей ВС, их прогрев и опробование, движение по аэродрому производится решением командира ВС после получения им информации от диспетчера ЦПИ Бованенково.

Движение ВС по аэродрому осуществляется только по линиям рулежной разметки:

- рулением с использованием тяги двигателей ВС;
- буксировкой.

Скорость руления в зависимости от условий руления и в соответствии с требованиями Руководства по летной эксплуатации ВС определяет командир ВС.

Если руление невозможно, экипажу ВС следует запросить буксировку через диспетчера Бованенково-Транзит на частоте 123.400 МГц.

Руководит буксировкой ВС и отвечает за её безопасность ответственный специалист участка технического обслуживания ВС.

При буксировке на ВС должны быть включены аэронавигационные огни, а на тягаче – габаритные и проблесковые огни.

Запуск двигателей ВС при буксировке запрещен.

Для размещения грузов при их доставке или заборе на внешней подвеске вертолета используется погрузочно-разгрузочная площадка (ПРП) с координатами: 701917N 0681933E

2. Руление на места стоянки и с них

За безопасность выруливания (заруливания) с (на) МС отвечает специалист участка технического обслуживания ВС, обеспечивающий установку (выпуск) ВС на (с) МС.

При заруливании ВС от центра перрона на МС 1 или выруливании с МС 1 на центр перрона МС 2 должно быть свободно.

Заруливание (выруливание) ВС индекса 4, имеющих размах крыла 34.88 м и более, на (с) МС 10 при занятом МС 9 выполняется только буксировкой.

При использовании МС 2 должно быть свободно МС 1.

3. Перрон. Руление в зимних условиях

Если в зимний период (длится с 15 сентября по 15 июня включительно) при наличии осадков экипажу ВС затруднено наблюдение указательных линий и краев РД, опознавательных знаков МС, элементов системы визуального управления стыковкой/ размещением ВС на стоянке, то:

- после посадки ВС решение о продолжении руления от ВПП на МС или использования буксировки принимает командир ВС;

- перед выруливанием с МС в таких условиях командир ВС лично производит осмотр МС, перрона и маршрута руления, а затем принимает решение о способе движения ВС с МС.

Маневрированием ВС на МС руководят и отвечают за его безопасность ответственные специалисты участка технического обслуживания ВС или представители эксплуатанта ВС.

4. Противообледенительная обработка ВС

Обработка ВС противообледенительной жидкостью осуществляется на МС 1.

USDB AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS**1. Airport regulations**

The pilot-in-command is responsible for the observance of safe intervals between ACFT during engines start-up, run-up, taxiing.

Engines start-up, warm-up and run-up, movement about the aerodrome shall be executed by the decision of the pilot-in-command after obtaining information from Bovanenkovo FIC controller.

ACFT movement about the aerodrome shall be executed only along the lines of taxi marking:

- by taxiing under own engines power;
- by towing.

The pilot-in-command shall determine the speed of taxiing depending on the conditions of taxiing and in accordance with the requirements of the Aeroplane Flight Manual.

When taxiing is not possible, flight crew shall request towing via "Bovanenkovo-Tranzit" controller on frequency 123.400 MHz.

Marshaller controls ACFT towing and is responsible for its safety.

During towing the following lights must be switched on: navigation lights on the ACFT, position and flashing lights on the tow tractor.

Engines start-up during towing is prohibited.

Loading/unloading apron located at 701917N 0681933E is AVBL for placing of cargo during delivery or collecting cargo on external load sling.

2. Taxiing to and from stands

The marshaller providing ACFT parking (departure) onto (from) stand is responsible for safety of taxiing into/out of stand.

During ACFT taxiing from the centre of apron to stand 1 and from the stand 1 to centre of apron, stand 2 shall be vacant.

Taxiing of index 4 ACFT with a wingspan of 34.88 m or more into/out of stand 10 when stand 9 is occupied shall be carried out by towing only.

When stand 2 is occupied, stand 1 shall be vacant.

3. Apron – taxiing during winter conditions

If during winter period (from SEP 15 till JUN 15 inclusive) in the presence of precipitation the flight crew has difficulty observing guidance lines and edges of TWY, identification signs of stands, the components of visual docking guidance/parking system, then:

- after landing the pilot-in-command shall take the decision to continue taxiing from RWY to stand or to use towing;

- prior to taxiing out of stand under the conditions mentioned above, the pilot-in-command shall personally inspect stands, apron and taxi route and then takes the decision about the method of ACFT movement from stand.

The marshaller or ACFT operator representatives control ACFT manoeuvring on stands and are responsible for its safety.

4. De-icing treatment

De-icing treatment of ACFT is executed on stand 1.

Перемещение ВС на МС 1 для противообледенительной обработки осуществляется методом буксировки.

Противообледенительная обработка с запущенными двигателями – ЗАПРЕЩЕНА.

Средства, применяемые на аэродроме для противообледенительной обработки ВС:

- спецустановка EFI-1500E, на базе автомобильного шасси «VOLVO», для использования противообледенительных жидкостей Тип I и Тип IV;

- спецустановка УПОЖ-1, на базе автомобильного шасси ГАЗ-3302 «Газель», для использования противообледенительной жидкости Тип I.

Решение о необходимости проведения противообледенительной обработки принимает КВС совместно с инженером по планеру и двигателям технического участка обслуживания ВС, но не позднее чем за 40 минут до планового времени отправления ВС.

В отдельных случаях решение о противообледенительной обработке может быть принято в любое время до отправления ВС. Связь с инженером по планеру и двигателям участка технического обслуживания ВС осуществляется на частоте 123.400 МГц (позывной «Бованенково – Транзит»). По окончании противообледенительной обработки инженер по планеру и двигателям технического участка обслуживания ВС передает экипажу ВС код противообледенительной обработки.

УСДБ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ВЗЛЕТА И НАБОРА ВЫСОТЫ

1. Общие положения

1.1 Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты выполняются экипажами всех воздушных судов.

1.2 Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума не производится за счет снижения уровня безопасности полетов.

1.3 Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума не производится в случае отказа на этапе взлета одного из двигателей воздушного судна.

2. Ограничения на взлет

Набор высоты с курсом взлета выполняется с максимально возможным градиентом согласно РЛЭ данного типа ВС.

3. Ограничения на посадку

Применяются эксплуатационные приемы снижения шума на этапах выполнения захода на посадку.

УСДБ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

Не применяются.

2. Процедуры полетов по ППП

Общие положения

В воздушном пространстве ЦПИ аэродрома Бованенково полеты по ППП выполняются с выдерживанием установленных схем маневрирования в футах по давлению QNH.

Значение давления QNH в гПа передается по каналу метеовещания в сводке фактической погоды.

Давление QFE выдается ЦПИ только по запросу экипажа ВС.

Все полеты обеспечиваются полетно-информационным обслуживанием и аварийным оповещением.

ACFT movement to stand 1 for de-icing treatment shall be executed by towing.

De-icing treatment of ACFT with running engines is PROHIBITED.

The following facilities are used for de-icing treatment of ACFT:

- EFI-1500E special facility on "VOLVO" chassis for use of Type I and Type IV de-icing fluids;

- UPOZh-1 special facility on GAZ-3302 "Gazel" chassis for use of Type I de-icing fluid.

Decision on necessity of de-icing treatment shall be taken by the pilot-in-command in cooperation with the aircraft maintenance engineer, but not later than 40 minutes before the estimated time of departure.

In some cases, the decision on de-icing treatment can be taken at any time prior to departure. Radio communication with the aircraft maintenance engineer shall be maintained on frequency 123.400 MHz (call sign "Bovanenkovo-Tranzit"). When de-icing treatment is completed, aircraft maintenance engineer reports de-icing code to the flight crew.

USDB AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING TAKE-OFF AND CLIMBING PHASE

1. General provisions

1.1 Noise abatement procedures during take-off and climb shall be executed by flight crews of all ACFT.

1.2 Noise abatement procedures shall not be executed at the expense of flight safety reduction.

1.3 Noise abatement procedures shall not be executed in case of one of ACFT engines failure during take-off.

2. Take-off restrictions

Climb on take-off heading shall be executed with maximum possible climb gradient in accordance with the Aeroplane Flight Manual for the specified aircraft type.

3. Landing restrictions

Noise abatement procedures shall be executed during approach phases.

USDB AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Low visibility procedures

Not applicable.

2. Procedures for IFR flights

General provisions

IFR flights in Bovanenkovo FIC airspace shall be executed maintaining the established manoeuvring procedures in feet based upon QNH pressure.

QNH value in hectopascals (hPa) is transmitted via weather broadcasting channel in actual weather report.

QFE is provided by FIC only on the flight crew's request.

All flights are provided with flight information and alerting services.

Экипажи ВС, не оборудованных для выдерживания высоты в футах по давлению QNH, должны располагать переводными таблицами, (например, переводная таблица футы – метры).

ВС, выполняющие полеты по ППП, должны иметь постоянную двухстороннюю связь с ЦПИ аэродрома Бованенково.

При выполнении полетов по ППП ЗАПРЕЩЕНО:

- нахождение в воздушном пространстве ЦПИ аэродрома Бованенково более одного ВС, выполняющего полет по ППП;

- полеты вертолетов (лёгких ВС) в зоне радиусом 10 км от КТА аэродрома Бованенково;

- пересекать маршруты стандартного прибытия по ППП на высотах выше 950 фт ближе 15 км от КТА аэродрома Бованенково при нахождении в радиусе 40 км от КТА аэродрома Бованенково ВС, заходящего на посадку по ППП.

Для всех ВС обязательно установление связи с ЦПИ аэродрома Бованенково за 5 минут до:

- входа в воздушное пространство ЦПИ аэродрома Бованенково;

- планируемого запуска двигателей с целью получения разрешения на полет и условия выхода.

Прибытие

За 5 минут до входа в воздушное пространство ЦПИ аэродрома Бованенково КВС информирует диспетчера ЦПИ аэродрома Бованенково о:

- опознавательном индексе ВС и типе ВС;
- своем местонахождении;
- эшелоне (высоте) полета;
- времени входа в воздушное пространство ЦПИ аэродрома Бованенково;

- выполнении посадки на аэродроме Бованенково или пролете воздушного пространства ЦПИ аэродрома Бованенково транзитом с указанием места выхода из воздушного пространства ЦПИ аэродрома Бованенково;
- выбранной системе захода на посадку и стандартном маршруте прибытия;
- времени (интервале времени) выхода на связь (при выполнении авиационных работ в воздушном пространстве ЦПИ аэродрома Бованенково).

Экипаж ВС получает информацию от диспетчера ЦПИ аэродрома Бованенково о:

- воздушной обстановке, ограничениях использования воздушного пространства;
- о метеоусловиях на аэродроме, значении давления QNH (QFE - по запросу) на аэродроме;
- о всех изменениях в навигационной, метеорологической и орнитологической обстановке.

Отправление

Экипажу ВС при рулении по площади перрона и площади маневрирования следует соблюдать повышенные меры осмотрительности, чтобы быть уверенным в том, что руление производится в полной безопасности.

В зимних условиях перрон и РД могут быть покрыты укатанным снегом, льдом, маркировочные знаки могут не просматриваться. Экипажам ВС в этих условиях следует соблюдать особую осторожность при рулении.

Экипаж ВС, планирующий вылет с аэродрома Бованенково по ППП с последующим выходом в контролируемое воздушное пространство, обязан получить диспетчерское разрешение на вылет от соответствующего РЦ через диспетчера ЦПИ аэродрома Бованенково.

Приняв решение на вылет, экипаж ВС информирует диспетчера ЦПИ аэродрома Бованенково о:

Flight crews of ACFT, not equipped for maintaining altitude in feet based upon QNH, must have conversion tables (feet QNH – metres QFE).

ACFT executing IFR flights must have continuous two-way radio communication with Bovanenkovo AD FIC.

During IFR flights it is PROHIBITED:

- for more than one ACFT to execute an IFR flight within Bovanenkovo FIC airspace;

- for helicopters (light ACFT) to carry out flights in the area with radius of 10 km centred at Bovanenkovo ARP;

- to cross STAR routes at altitudes above 950 ft and at a distance less than 15 km from Bovanenkovo ARP, when ACFT executing IFR approach is within the radius of 40 km from Bovanenkovo ARP.

All ACFT must establish radio communication with Bovanenkovo AD FIC 5 minutes prior to:

- entry into Bovanenkovo FIC airspace;

- planned engines start-up to obtain flight clearance and departure instructions.

Arrival

5 minutes prior to entering Bovanenkovo FIC airspace pilot-in-command shall report the following information to the controller:

- ACFT identification and type;
- ACFT position;
- flight level (altitude);
- time of entry into Bovanenkovo FIC airspace;

- intention to land at Bovanenkovo AD or transit through Bovanenkovo FIC airspace, indicating point of exit from the airspace;

- preferred type of approach and STAR designator;

- time (time frame) for establishing radio communication (when aerial work is carried out in Bovanenkovo FIC airspace).

Bovanenkovo FIC controller provides flight crew with the following information:

- air situation, restrictions imposed upon flight operations within the airspace;
- meteorological conditions, QNH value (QFE on request) at the AD;
- all changes in navigational, meteorological and ornithological situation.

Departure

During taxiing of ACFT on the apron and on the manoeuvring area flight crew should observe increased circumspection to be sure that taxiing is carried out in conditions of complete safety.

In winter apron and TWY may be covered with compacted snow, ice, marking signs may be unseen. When taxiing in these conditions, flight crews must exercise extreme caution.

Flight crew of ACFT planning IFR departure from Bovanenkovo AD with further entry into the controlled airspace must obtain departure clearance from the controller of the appropriate ACC via Bovanenkovo FIC controller.

After taking the decision for departure, the flight crew shall inform Bovanenkovo FIC controller about the following:

- типе ВС;
- номере ВС (позывном);
- своем местонахождении;
- расчетном времени уборки колодок;
- аэродроме первой посадки;
- номере и литере рейса;
- наименовании маршрута стандартного выхода (SID).

Экипаж ВС получает информацию от диспетчера ЦПИ аэродрома Бованенково о:

- воздушной обстановке, местонахождении вылетающих и заходящих на посадку ВС, навигационной, метеорологической и орнитологической обстановке;
- наличии разрешения на вылет и условиях набора эшелона (высоты) полета;
- взаимном местоположении ВС на площади маневрирования аэродрома и в воздушном пространстве ЦПИ аэродрома Бованенково;
- рекомендуемом времени взлета.

Визуальный заход на посадку

Визуальный заход на посадку разрешается только при отсутствии в радиусе 40 км от КТА аэродрома Бованенково других ВС, выполняющих полеты по ППП, и наличии информации о ВС, выполняющих полеты по ПВП.

3. Процедуры наблюдения ОВД

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного и вторичного обзорного радиолокатора не применяется.

4. Потеря радиосвязи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе ENR 1.6 АИП России, устанавливает код ответчика 7600.

Во всех случаях экипаж может:

- использовать мобильную связь с диспетчером ЦПИ: +7 (3496) 39-48-39;
- прослушивать на частоте ОПРС аэродрома (БН 450 кГц) информацию диспетчера.

5. Процедуры полетов по ПВП

Полеты по ПВП выполняются днем и ночью в визуальных метеословиях с максимальной осмотрительностью всего экипажа ВС в соответствии с действующими правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации.

Все полеты обеспечиваются ПИО и аварийным оповещением.

Полеты на аэродроме производятся по давлению QNH аэродрома. Давление QFE выдается диспетчером ЦПИ аэродрома Бованенково только по запросу экипажа ВС.

При входе в ЦПИ производится перевод шкалы барометрического высотомера с давления QNH района на давление QNH аэродрома (при выходе за пределы ЦПИ производится перевод шкалы барометрического высотомера с давления QNH аэродрома на давление QNH района).

При выполнении полетов по ПВП ЗАПРЕЩЕНО:

- пересечение посадочного курса ВПП с момента начала выполнения разворота на посадочный курс ВС, заходящего на посадку по ППП;
- пересечение курса взлета при нахождении ВС на исполнительном старте ВПП.

- ACFT type;
- ACFT number (call sign);
- ACFT position;
- EOBT;
- aerodrome of first landing;
- number and status of the flight;
- SID designator.

Flight crew shall obtain the following information from Bovanenkovo FIC controller:

- air situation, position of departing ACFT and ACFT executing approach, navigational, meteorological and ornithological situation;
- availability of departure clearance and instructions for climbing to flight level (altitude);
- relative positions of ACFT on the aerodrome manoeuvring area and within Bovanenkovo FIC airspace;
- recommended take-off time.

Visual approach

It is permitted to execute visual approach only, if there are no ACFT executing IFR flights within the area covered by a 40 km radius from ARP and information about ACFT executing VFR flights is AVBL.

3. ATC surveillance procedures

Radar control over aircraft flights and ATS using PSR and SSR are not applied.

4. Communication failure

In case of communication failure the flight crew (pilot) shall comply with the communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and ENR 1.6 section of AIP of Russia, set code 7600 of SSR transponder.

In all cases, the flight crew can:

- use mobile communication with FIC controller: +7 (3496) 39-48-39;
- maintain listening watch on NDB BN frequency (450 kHz) for controller's information.

5. Procedures for VFR flights

VFR flights shall be executed in the day-time and at night under visual meteorological conditions with extreme caution of the entire flight crew, in accordance with valid rules of flights in the airspace of the Russian Federation.

All flights are provided with flight information and alerting services.

Operations in the vicinity of the aerodrome shall be executed based upon aerodrome QNH pressure. QFE pressure is transmitted by Bovanenkovo FIC controller upon request of the flight crew only.

When entering FIC, a changeover of barometric altimeter scale from area QNH to aerodrome QNH shall be done (a changeover of barometric altimeter scale from aerodrome QNH to area QNH shall be done, when exiting FIC).

During VFR flights it is PROHIBITED:

- when ACFT executing approach procedure under IFR initiates the final turn, from this moment it is PROHIBITED for other ACFT to cross RWY landing heading;
- when departing ACFT occupies line-up position, it is PROHIBITED for other ACFT to cross take-off heading.

Заход на посадку по ПВП или пролет воздушного пространства ЦПИ аэродрома Бованенково производится только после посадки ВС, выполняющего заход на посадку по ППП.

ВС, выполняющее заход на посадку по ППП или ПВП, имеет преимущество перед взлетающими ВС.

При невозможности выполнения полета по ПВП командир ВС обязан перейти на полет по ППП при наличии соответствующего допуска.

Решение о переходе от полета по ПВП к полету по ППП командир ВС принимает самостоятельно и информирует об этом ЦПИ.

6. Полёты вертолётов

Руление по воздуху вертолетов на ползковом шасси разрешено только при выполнении посадки (взлета) на (с) ВПП 10/28 или ПП при заруливании (выруливании) на (с) МС 1 через РД А.

Руление по воздуху осуществляется над линией разметки ВПП, РД и перрона с соблюдением требований воздушного законодательства Российской Федерации.

Руление по воздуху осуществляется в условиях действия эффекта земли на высоте не более 10 метров и со скоростью менее 37 км/ч.

Ответственность за соблюдение правил руления по воздуху несет КВС.

Зона стоянки для вертолётов - МС 2-8 (кроме Ми-26). Для Ми-26 определено МС 9.

Взлет/посадка вертолётов в секторе Ам=290° Д=500 м – Ам=090° Д=500 м – ЗАПРЕЩЕНЫ.

Ограничительный сектор при выполнении работ на погрузочно-разгрузочной площадке (ПРП): Ам=020° Д=800 м – Ам=250° Д=800 м.

Взлет/посадка вертолётов с (на) МС – ЗАПРЕЩЕНЫ.

УСДБ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая и дополнительная информация по обеспечению безопасности полетов на аэродроме

1. Миграция птиц:

1.1 Сезонная:

- весна: середина апреля – середина июня
- лето: конец июня – середина июля
- осень: середина июля – конец октября

1.2 Суточная: от наступления утренних сумерек до начала вечерних сумерек.

VFR approach or transit through Bovanenkovo FIC airspace shall be carried out only after landing of the ACFT executing IFR approach.

ACFT executing IFR approach or VFR approach has priority over ACFT executing take-off.

When execution of VFR flight is impossible, the pilot-in-command must change to IFR flight, if he has the authorization to execute such flight.

A decision to change from VFR to IFR flight the pilot-in-command takes independently and reports it to FIC controller.

6. Helicopter traffic - limitation

Air taxiing of skid-equipped HEL is permitted only during execution of landing (take-off) on (from) RWY 10/28 or Helipad 1, or during taxiing into/out of stand 1 via TWY A.

Air taxiing shall be executed along the marking on RWY, TWY and apron, complying with the requirements of the aviation legislation of the Russian Federation.

During air taxiing, movement of HEL shall be executed in ground effect at height not above 10 m and at speed less than 37 km/h.

Pilot-in-command is responsible for observance of air taxiing rules.

Stands 2-8 are designated for parking of HEL (except Mi-26 HEL). Stand 9 is designated for parking of Mi-26 HEL.

Take-off and landing of HEL in sector AZMAG=290° DIST=500 m – AZMAG=090° DIST=500 m are PROHIBITED.

A limiting sector is established for works on loading/unloading area within AZMAG=020° DIST=800 m – AZMAG=250° DIST=800 m.

Take-off and landing of HEL from/on stands are PROHIBITED.

USDB AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

Ornithological and additional information concerning flight safety provision at AD

1. Bird migration:

1.1 Seasonal bird migration:

- spring: the middle of April – the middle of June;
- summer: the end of June – the middle of July;
- autumn: the middle of July – the end of October.

1.2 Daily bird migration: from morning twilight beginning to evening twilight beginning.

УСДБ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ**USDB AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME**

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.2 USDB-31 AD 2.2 USDB-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 10/28	AD 2.2 USDB-33
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.2 USDB-39
Area Chart – ICAO	AD 2.2 USDB-55
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 10	AD 2.2 USDB-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 28	AD 2.2 USDB-70
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 10/28	AD 2.2 USDB-87
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 10	AD 2.2 USDB-97
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 28	AD 2.2 USDB-98
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 10/28	AD 2.2 USDB-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 10	AD 2.2 USDB-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 28	AD 2.2 USDB-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 10	AD 2.2 USDB-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 28	AD 2.2 USDB-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 10	AD 2.2 USDB-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 28	AD 2.2 USDB-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 10	AD 2.2 USDB-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 28	AD 2.2 USDB-158