

УНОО
UNOO

АД 2.1
AD 2.1

ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УНОО ОМСК/Центральный
UNOO OMSK/Tsentrallyy

УНОО
UNOO

АД 2.2
AD 2.2

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	545802с 0731837в. В центре ВПП 545802N 0731837E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	ЮЗ окраина г. Омск, 4 км от центра города SW outskirts of Omsk, 4 KM from the centre of the city
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	95 м/ 21.6°C 95 M/ 21.6°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	-29 м -29 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	12°В (2021)/ 0.5°В 12°E (2021)/ 0.5°E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ОАО «Омский аэропорт», 644103, г. Омск, ул. Транссибирская, 18 Open joint stock company "Omsk Airport", 18, Transsibirskaya Ulitsa, Omsk, 644103, Russia Тел./Tel: (3812) 517-516 Факс/Fax: (3812) 517-382, 379-595 AFTN: УНООЫДЫБ / UNOOYDYX E-mail: office@aeroomsk.ru
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

УНОО
UNOO

АД 2.3
AD 2.3

ЧАСЫ РАБОТЫ.
OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН–ПТ 0145–1130; СБ, ВС, праздники не работает MON–FRI 0145–1130; SAT, SUN, HOL U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм = UTC + 6 часов LT = UTC + 6 HR

УНОО АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UNOO AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеются. 1. Вилочный погрузчик «Toyota» 3 тонны – 1 ед. 2. Автомобиль с подъемным кузовом АПК-10 на базе шасси КамАЗ – 4 ед. 3. Погрузчик-транспортёр (JBT CLT-8) – 2 ед. 4. Конвейер ленточный прицепной (КЛП-3,6М) – 2 ед. 5. Конвейер ленточный прицепной (TBJ-6) – 1 ед. 6. Трап пассажирский (ТА-С) – 5 ед. 7. Трап пассажирский (Darmec TSP5822D) – 1 ед. 8. Трап пассажирский (JBT-Smartstep-2) – 1 ед. AVBL. 1. “Toyota” forklift loader of 3 tons lifting capacity – 1 unit. 2. APK-10 dumping truck based on KamAZ chassis – 4 units; 3. Loader-transporter (JBT CLT-8) – 2 units; 4. Belt conveyor of trailer-type (KLP-3,6M) – 2 units; 5. Belt conveyor of trailer-type (TBJ-6) – 1 unit; 6. Passenger boarding steps (TA-C) – 5 units; 7. Passenger boarding steps (Darmec TSP5822D) – 1 unit; 8. Passenger boarding steps (JBT-Smatstep-2) – 1 unit.
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1 ТС-1
3.	Средства заправки топливом/емкость/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются. Топливозаправщики аэродромные: ТЗА-22FM – 2 ед.; ТЗА-20 – 1 ед.; ТЗА-50 – 1 ед. Автотопливозаправщик АТЗ-40 – 1 ед. AVBL. Fuel trucks: TZA-22FM – 2 units; TZA-20 – 1 unit; TZA-50 – 1 unit. Refueller ATZ-40 – 1 unit.
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются. Противообледенительные машины: - «Гейзер» – 1 ед.; - Global-1200-TE-B – 1 ед. AVBL. De-icing vehicles: - “Geyzer” – 1 unit; - Global-1200-TE-B – 1 unit.
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

УНОО АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ.
UNOO AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Имеется AVBL
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Имеется AVBL
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Имеется AVBL
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УНОО АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
UNOO AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 7 (кат. 8 по запросу) H24, CAT 7 (CAT 8 on request)
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	<p>1. Приспособление для подъема самолета за носовую часть фюзеляжа грузоподъемностью 30 т – 1 ед.</p> <p>2. Приспособление для подъема самолета за крыло грузоподъемностью 40 т – 2 ед.</p> <p>3. Приспособление для подъема самолета за крыло грузоподъемностью 80 т – 2 ед.</p> <p>4. Комплект текстильных тросов для поднятия и буксировки аварийного ВС массой до 220 т – 1 ед.</p> <p>5. Распорная балка ЭКО-БР для буксировки ВС с повреждениями шасси – 1 ед.</p> <p>6. Аварийная техническая аптечка (прицеп) – 1 ед.</p> <p>7. Аварийные пневмотканевые подъемники – 3 ед.</p> <p>8. Гидроподъемники для подъема ВС типа Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ту-134, Як-40.</p> <p>9. Буксировочные водила для буксировки ВС Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ан-148, Ил-76, Ту-134, Ту-154, Ту-204, Ту-214, Як-40, Як-42, RRJ-95, B737/757/767, A-319/320/321, CRJ-100/200(CL-600-2B19), EMB 120/135/145, L-410.</p> <p>Дополнительно в перечень оборудования:</p> <ul style="list-style-type: none">- Лыжа буксировочная под основную стойку шасси – 2 ед.- Бензогенератор 220 вольт – 2 ед.;- Прожекторная установка – 1 шт.;- Лестница металлическая – 1 шт.;- Лестница верёвочная – 1 шт.;- Листы стальные – 2 шт.;- Листы фанеры – 8 шт.;- Матрасы ватные – 6 шт.;- Листы дюралевые – 8 шт. <p>1. Device for lifting the ACFT by the fuselage nose section of a lifting capacity up to 30 tons – 1 unit</p> <p>2. Device for lifting the ACFT by the wing of a lifting capacity up to 40 tons – 2 units</p> <p>3. Device for lifting the ACFT by the wing of a lifting capacity up to 80 tons – 2 units</p> <p>4. Textile ropes set for lifting and towing of disabled ACFT up to 220 tons – 1 unit</p> <p>5. EKO-BR spacer beam for towing of aircraft with collapsed landing gear – 1 unit</p> <p>6. Emergency maintenance kit (trailer) – 1 unit</p> <p>7. Emergency lifting bags – 3 units</p> <p>8. Hydraulic lifts for An-24, An-26, An-30, Tu-134, Yak-40 ACFT.</p> <p>9. Tow bars for towing of An-12, An-24, An-26, An-148, Il-76, Tu-134, Tu-154, Tu-204, Tu-214, Yak-40, Yak-42, RRJ-95, B737/757/767, A-319/320/321, CRJ-100/200(CL-600-2B19), EMB 120/135/145, L-410 ACFT.</p> <p>Supplementary equipment list:</p> <ul style="list-style-type: none">– tow ski for the main landing gear – 2 units,– gasoline generator 220 V - 2 units;– searchlight system – 1 unit;– metal ladder – 1 unit;– rope ladder – 1 unit;– steel sheets – 2 units;– plywood sheets – 8 units;– cotton mattresses – 6 units;– duralumin sheets – 8 units.
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	<p>Имеются.</p> <p>1. Удаление ВС по твердому грунту, без повреждений шасси и повреждений колёс (возможно без привлечения сил и средств эксплуатанта).</p> <p>2. Удаление ВС со спущенными колесами без повреждений шасси (возможно привлечение сил и средств эксплуатанта ВС).</p> <p>3. Удаление ВС по мягкому грунту на собственном шасси, без повреждений колёс (возможно привлечение сил и средств эксплуатанта ВС).</p> <p>4. Удаление ВС с повреждениями или с невыпущенными шасси (только с привлечением сил и средств эксплуатанта ВС).</p>

		<p>Аварийно-спасательные средства:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Автотрейлер (трал), грузоподъемностью 12т – 1 ед.2. Бортовая грузовая машина – 1 ед.3. Буксировочный тягач «JBT, B-950» – 1 ед.4. Буксировочный тягач «TUG GT50» – 1 ед.5. Буксировочный тягач «Камаз-43101» – 1 ед.6. Автомобиль для буксировки технической аптечки – 1 ед.7. Источник электропитания АПА-80 – 1 ед.8. Унифицированный моторный подогреватель УМП-350 – 2 ед.9. Компрессор низкого давления КНД-4 – 1 ед.10. Трактор К-700 – 1 ед.11. Бульдозер Т-150 – 1 ед.12. Краны стреловые повышенной грузоподъемности – 2 ед.13. Цистерна для слива топлива – 1 ед.14. Автотрал низкорамный – 1 ед. <p>AVBL.</p> <p>Capabilities for removal of disabled aircraft:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Removal of ACFT without damages of landing gear and tires on hard surface (possible without involving the resources and means of the aircraft operator).2. Removal of ACFT with deflated tires without damages of landing gear (possible involving the resources and means of the aircraft operator).3. Removal of ACFT on a soft ground using own gear without damages of landing gear and tires (possible involving the resources and means of the aircraft operator).4. Removal of ACFT with damages or retracted landing gear (only involving the resources and means of the aircraft operator). <p>Emergency and rescue means:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Trailer (trawl) of 12 tons lifting capacity – 1 unit;2. Lorry with sides -1 unit;3. "JBT, B-950" tow truck – 1 unit;4. "TUG GT50" tow truck – 1 unit;5. "Kamaz-43101" tow truck – 1 unit;6. Truck for towing of emergency maintenance kit – 1 unit;7. APA-80 power unit – 1 unit;8. UMP-350 universal engine heaters – 2 units;9. KND-4 low-pressure compressor – 1 unit;10. K-700 tractor – 1 unit;11. T-150 bulldozer – 1 unit;12. Luffing jib cranes of increased lifting capacity – 2 units;13. Fuel tank – 1 unit;14. Low bed trawl – 1 unit.
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УНОО АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UNOO AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Плужно-щеточные, шнекороторные снегоочистители, газоструйная спецтехника, тракторный парк с навесным оборудованием для очистки ВПП, РД, МС, перрона и огней светосигнального оборудования. Оборудование для распределения жидкого антигололедного реагента на искусственные аэродромные покрытия. Plow-brush machines, rotary snow-plows, snow blowers, tractors with attachments for clearing of RWY, TWY, stands, apron and lights of lighting system. Chemical agent spreader for de-icing of RWY and other areas at the AD.
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	Первая очередь очистки: - ВПП на всю ширину искусственного покрытия; - бетонные укрепленные участки на длину 50 м от торцов ВПП, имеющие сопряжение из снега с уклоном не более 1:10; - спланированные части летной полосы на ширину 10 м от границы ВПП; - огни на ВПП; - РД А, РД D, РД М, РД Е, участок РД В от РД М до перрона, участок РД С от РД М до перрона; - выезды из аварийно-спасательной станции на ВПП и на рабочую площадь аэродрома; - подготовка зон ГРМ, КРМ; - перрон и МС 0-17; - маршрут руления ВС вдоль МС 18-23; - площадка для сбора аварийно-спасательного расчета (по факту случившегося авиационного события). Вторая очередь очистки: - очистка РД В от ВПП до РД М; - очистка обочин РД на ширину 10 м, в том числе огней РД; - очистка МС 23; - пассажирская площадь (аванперрон); - внутрипериметровая дорога. Третья очередь очистки: - МС 18-22; - МС 24-26 (грунтовые); - очистка СЗ на половину ее длины в обе стороны от торцов ВПП; - очистка спланированной части летной полосы шириной 25 м; - очистка обочин перрона на ширину 10 м; очистка дорог и подъездных путей; - РД 6; - ПП №1, №2; - МС 27 - 34; - грунтовая РД 7; - ГВПП 15/33. 1. Clearing of: - RWY at full width of artificial pavement; - strengthened concrete segments to a length of 50 M from RWY extremities, with junction of snow with a slope not more than 1:10; - graded portions of runway strip to a width of 10 M from runway edges; - RWY lights; - TWY A, TWY D, TWY M, TWY E, segment of TWY B from TWY M to the apron, segment of TWY C from TWY M to the apron; - exits from the emergency rescue station to RWY and AD movement area; - treatment of LOC and GP areas; - apron and stands 0-17; - taxi route along stands 18-23; - area for emergency and rescue team (in the event of an aviation accident). 2. Clearing of: - TWY B from RWY to TWY M; - TWY shoulders to a width of 10 M, including TWY lights; - stand 23; - terminal apron; - inner airport roads.

		3. Clearing of: - stands 18-22; - stands 24-26 (grass pavement); - CWY at a half of its length on both sides from RWY extremities; - graded portion of runway strip to a width of 25 M; - apron shoulders to a width of 10 M; - roads and access roads; - TWY 6; - Helipads 1, 2; - stands 27 – 34; - grass TWY 7; - grass RWY 15/33.
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	MC / Stands: 0-3 - Асфальтобетон / Asphalt-Concrete PCN 58/F/C/W/T 4-23 - Асфальтобетон / Asphalt-Concrete PCN 30/R/B/X/T 24-26 - грунт/Grass, 8.5 kgf/cm ² , (лето / Summer), укатанный снег / Rolled snow, 8 kgf/cm ² , (зима / Winter) 27-34 - Асфальтобетон / Asphalt-Concrete PCN 16/F/C/X/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: A, B, D, M - 22.5 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 48/F/C/W/T C - 16 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 30/R/B/X/T E - 22.5 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 58/F/C/W/T 6 - 18.0 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 32/R/C/X/T 7 - 20 М, грунт/Grass, 8.5 kgf/cm ² , (лето / Summer), укатанный снег / Rolled snow, 8 kgf/cm ² , (зима / Winter)
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомеров Altimeter checkpoint location and elevation	На ВПП On RWY
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УНОО АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ
UNOO 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	Маркировка номеров стоянок ВС, имеются линии РД. Визуальных средств управления рулением нет. Aircraft stands designators, taxi guide lines – AVBL. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, мест ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Боковые огни, аэродромные знаки, огни приближения, входные ограничительные огни, глиссадные огни, огни РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, side stripe, landing magnetic track value, taxi-holding positions; taxiway centre line on all taxiways. Edge lights, aerodrome signs, approach lights, runway threshold lights and runway end lights, PAPI lights, TWY lights.
3.	Огни линии “стоп” Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УНОО АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UNOO 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

УНОО АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UNOO AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМЦ Омск ФГБУ «Обь-Иртышское УГМС» Omsk Aeronautical Meteorological Centre of the Federal State Budgetary Institution "Ob-Irtysh Department for Hydrometeorology and Environmental Monitoring"
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service, MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки дей- ствия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМЦ Омск ФГБУ «Обь-Иртышское УГМС» 24 часа Omsk Aeronautical Meteorological Centre of the Federal State Budgetary Institution "Ob-Irtysh Department for Hydrometeorology and Environmental Monitoring" 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND в регулярные, специальные сроки наблюдений и по запросу диспетчера ОВД TREND in regular, special observation periods and upon request of the ATS unit controller
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Устные консультации экипажей ВС Verbal consultations of the flight crews
6.	Предоставляемая полетная документация и используе- мые языки Flight documentation, language(s) used	Прогностические карты ветра и температуры воздуха для стандартных изобарических поверхностей; прогно- стические карты особых явлений погоды для среднего и верхнего уровня (SWM, SWH); прогнозы погоды в фор- мате GAMET; сводки METAR, SPECI с прогнозами TREND; прогнозы TAF, TAF AMD, TAF COR; информа- ция SIGMET, AIRMET, AIREP; консультативная инфор- мация об облаке вулканического пепла; информация о космической погоде; информация о радиоактивном загрязнении. Wind and air temperature prognostic charts for standard isobaric surfaces, significant weather chart (SWM, SWH), GAMET area forecasts, METAR, SPECI reports including TREND forecasts, TAF, TAF AMD, TAF COR forecasts; SIGMET, AIRMET, AIREP information; volcanic ash adviso- ry information; space weather advisory messages; advisory messages concerning the release of radioactive materials into the atmosphere.
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для ин- структажа или консультации Charts and other information available for briefing or consul- tation	Приземные карты погоды, карты барической топографии, снимки ИСЗ, донесения с борта ВС, информация с метеостан- ций «штормового кольца», предупреждения по аэродрому, предупреждения о сдвиге ветра. Surface weather charts, constant pressure maps, satellite data, AIREP, information from the "storm ring" weather stations network, aerodrome warnings, wind shear warnings.
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	Аэродромная метеорологическая информационно- измерительная система АМИС-РФ, универсальный метеороло- гический телекоммуникационный комплекс маршрутизации сообщений и файлов ЮНИМАС, ГИС МЕТЕО Aerodrome Weather Observing System (AMIS-RF), universal meteorological telecommunications complex "UNIMAS", GIS METEO
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПП, ДПК, СДП, ДПР APP, TWR, GND
10.	Дополнительная информация (ограничения обслужи- вания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УНОО
UNOO

Ад 2.12
AD 2.12

ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение 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	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designation RWY NR	TRUE BRG MAG 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
07	076°54'22" 065°	2501x45	Asphalt-Concrete PCN 54/F/C/W/T	545752.54N 0731728.40E — -29 M	THR 95.0 M
25	256°56'14" 245°	2501x45	Asphalt-Concrete PCN 54/F/C/W/T	545810.84N 0731945.34E — -29 M	THR 89.5 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	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	400x150	2901x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	400x150	2901x300	нет/NIL	

УНОО
UNOO

Ад 2.13
AD 2.13

ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
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
07	2501	2901	2501	2501	нет/NIL
От РД С / From TWY C	1907	2307	1907	—	нет/NIL
25	2501	2901	2501	2501	нет/NIL
От РД В / From TWY B	1944	2344	1944	—	нет/NIL

УНОО
UNOO

Ад 2.14
AD 2.14

ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	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	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечания
RWY designator	APCH LGT type, LEN, INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	TDZ LGT LEN		RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M), colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
07	SALS 900 M LIL	зеленые green	PAPI left/3°20'	нет NIL	нет NIL	2501 M, 60 M 1901 M white last 600 M yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL
25	SALS 887 M LIL	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2501 M, 60 M 1901 M white last 600 M yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL

УНОО АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UNOO AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики 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	Анемометр: СДП 07/25, освещен Anemometer location: TWR 07/25, LGTD
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД, осевые: нет. Edge: all TWY, centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / не более 60 сек. Secondary power supply to all lighting at AD /not more than 60 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УНОО АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UNOO AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	Посадочная площадка 1 / Helipad 1 - 545746N 0732004E — Посадочная площадка 2 / Helipad 2 - 545744N 0732004E —
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	90 м 90 M
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Посадочная площадка 1 / Helipad 1: 25х25 м/ 25х25 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 16/R/C/X/T, дневная маркировка / day marking. Посадочная площадка 2 / Helipad 2: 25х25 м/ 25х25 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 16/R/C/X/T, дневная маркировка / day marking.
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	— —
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APP and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УНОО АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОБД.
UNOO AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Омск/Центральный диспетчерская зона / Omsk/Tsentrally CTR: 552324N 0730930E - 552124N 0733112E - 551630N 0735630E - 545955N 0740551E - 543900N 0735200E - 543130N 0731600E - 543930N 0724230E - 545630N 0723206E - 551558N 0724617E - 552324N 0730930E. Омск/Центральный узловый диспетчерский район / Omsk/Tsentrally TMA: См. / See ENR 2.1.
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Омск/Центральный диспетчерская зона: от земли до FL070 Omsk/Tsentrally CTR: GND – FL070. Омск/Центральный узловый диспетчерский район / Omsk/Tsentrally TMA: См. / See ENR 2.1.
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОБД ATS unit call sign and language(s)	Омск-Подход, Омск-Круг рус, анг Omsk-Approach, Omsk-Radar RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	—/(900) м —/(900) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УНОО
UNOO

АД 2.18
AD 2.18

СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
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	к/с H24	Аварийная частота Emergency FREQ
		129.000	к/с H24	Резервная частота Reserve FREQ
		124.000	п/з O/R	Частота Гос. авиации State aviation ACFT FREQ
ДПП APP	Омск-Подход Omsk-Approach	131.200	к/с H24	нет NIL
ДПК TWR	Омск-Круг Omsk-Radar	119.000	к/с H24	нет NIL
СДП TWR	Омск-Старт Omsk-Start	119.000	к/с H24	нет NIL
ДПР GND	Омск-Руление Omsk-Taxiing	121.700	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Омск-АТИС Omsk-ATIS	126.400	к/с H24	рус, анг RUS, ENG
	Омск-Транзит Omsk-Transit	131.700	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel
	Омск-Перрон Omsk-Apron	118.800	к/с H24	Связь с наземным техниче- ским персоналом при букси- ровке и запуске рус/анг Communication with ground maintenance personnel dur- ing towing and start-up RUS/ENG

УНОО
UNOO

АД 2.19
AD 2.19

РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное скло- нение, тип обес- печиваемых операций Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	Обозна- чения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установ- ки передаю- щей антенны Position of transmitting antenna coordi- nates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Радиус зоны обслуживания от контроль- ной точки GBAS (км) Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
KPM 07 ILS кат. I (12°B/–) LOC 07 ILS CAT I (12°E/–)	ИРМ ИРМ	 108.3	к/с H24	545817.1N 0732032.3E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 07 GP 07		334.1	к/с H24	545750.0N 0731746.8E			3°20', RDH 16.4 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 07 DME 07	ИРМ ИРМ	CH 20X	к/с H24	545750.0N 0731746.8E	96 M 320 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 07 LOM 07	РМ РМ	950	к/с H24	545723.5N 0731354.0E			245°MAG/3.9 KM RWY 07 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 07 LMM 07	Р R	680	к/с H24	545744.5N 0731628.7E			245°MAG/1.1 KM RWY 07 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 25 ILS кат. I (12°B/–) LOC 25 ILS CAT I (12°E/–)	ИТК ИТК	 110.1	к/с H24	545744.8N 0731630.4E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

1	2	3	4	5	6	7	8
ГРМ 25 GP 25		334.4	к/с H24	545804.4N 0731931.8E			3°00', RDH 15.5 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 25 DME 25	ИТК ITK	CH 38X	к/с H24	545804.5N 0731931.6E	93 М 310 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 25 LOM 25	ТК TK	950	к/с H24	545848.6N 0732420.9E			065°MAG/5.1 KM RWY 25 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 25 LMM 25	Т T	680	к/с H24	545818.0N 0732037.0E			065°MAG/1.0 KM RWY 25 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 07 GLS кат. I GBAS (H) 07 GLS CAT I	G07A	CH 20561	к/с H24			37	3°20', TCH 16.2 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 25 GLS кат. I GBAS (H) 25 GLS CAT I	G25A	CH 20972	к/с H24	545754.1N 0731839.7E		37	3°00', TCH 16.6 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УНОО UNOO	111.750 CH 22205	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется посредством самостоятельного руления на тяге двигателя или его буксировкой с помощью аэродромного тягача.

Руление и буксировка ВС производятся только при наличии разрешения от диспетчера ДПР, информации о маршруте руления, а также устойчивой двусторонней связи между экипажем ВС и диспетчером ДПР.

1.1 Меры предосторожности при рулении:

а) руление и буксировка производятся строго по разметкам осевых линий рулевых дорожек;

б) разрешается руление ВС (с разрешения диспетчера ДПР) со стоянок на перроне не по разметке при подтверждении техническим составом ИАС о готовности обеспечить безопасное выруливание ВС со стоянки;

с) по требованию экипажа для лидирования ВС применяется автомобиль сопровождения, оборудованный светосигнальными устройствами и радиостанцией;

д) использование РД 6 и РД 7 осуществляется только в дневное время суток;

е) буксировка и руление ВС ночью, а также днем при видимости 2000 м и менее осуществляется с включенными аэронавигационными огнями и фарами. Проблесковые маяки на ВС должны быть включены днем и ночью от момента запуска двигателей до их остановки;

ф) скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния покрытий перрона, РД, ВПП, наличия препятствий и условий видимости;

г) пересечение критических зон РМС производится только с разрешения диспетчера СДП;

h) При запуске двигателей и буксировке ВС, между экипажем ВС и специалистом ИАС поддерживается двусторонняя связь по переговорному устройству или визуально с помощью установленных сигналов.

1.2 Противообледенительная обработка

Противообледенительная защита (ПОЗ) ВС с использованием противообледенительных жидкостей производится противообледенительными машинами (деайсерами). При ПОЗ ВС используются противообледенительные жидкости Тип 1 и Тип 4.

Удаление обледенения ВС механическим методом производится щётками и скребками.

Удаление обледенения ВС тепловым методом производится аэродромными подогревателями.

ПОЗ ВС производится на местах стоянки. В случае необеспечения времени защитного действия ПОЖ до взлета ВС при проведении противообледенительной защиты на местах стоянки, противообледенительная защита с применением жидкостей производится на промежуточной точке ожидания в районе МС № 0.

ПОЗ ВС с применением противообледенительных жидкостей производится в один или два этапа, в зависимости от условий обледенения.

ПОЗ ВС производится на основании совместного решения КВС и специалиста, ответственного за выпуск ВС. В случае, когда одна из сторон настаивает на проведении противообледенительной защиты, ПОЗ ВС проводится в обязательном порядке. Определение зон ВС, подлежащих обработке и методы её выполнения осуществляются совместно в соответствии с концепцией «Чистого ВС».

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

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out by means of self-maneuvring under own engines power or by towing under assistance of the aerodrome tow tractor.

Taxiing and towing of ACFT shall be executed only after receiving GND controller's clearance, taxi route information and if continuous two-way radio communication is available between the flight crew and GND controller.

1.1 Caution for taxiing:

a) taxiing and towing shall be carried out strictly along the marking of taxiway centre lines;

b) taxiing of aircraft is allowed (by clearance of GND controller) from the stands on the apron not along the marking, when the technical personnel of the aerodrome engineering service has confirmed its readiness to provide safe taxiing of aircraft out of the stand;

c) on flight crew's request, "Follow-me" vehicle equipped with lighting and radio station is used for escort of ACFT;

d) TWY 6 and TWY 7 are AVBL only in the day-time;

e) at night and in the day-time when visibility is 2000 m or less, towing and taxiing shall be carried out with navigation and taxi lights switched on. Flashing beacons must be switched on in the day-time and at night from the moment of engines start-up till shutdown;

f) taxiing speed shall be determined by the pilot-in-command, depending on apron, TWY, RWY pavement condition, presence of obstacles and visibility conditions;

g) ACFT can cross ILS critical areas only if cleared by TWR controller;

h) during engines start-up and towing of ACFT, two-way communication is maintained between the flight crew and specialist of the aerodrome engineering service via intercom or visually by means of prescribed signals.

1.2 De-icing treatment

ACFT anti-icing treatment using de/anti-icing fluids is executed by de-icing vehicles (de-icers). During ACFT anti-icing treatment de/anti-icing fluids Type 1 and Type 4 are used.

Removal of ACFT icing by mechanical method is executed with brushes and scrapers.

Removal of ACFT icing by thermal method is executed with aerodrome heaters.

ACFT anti-icing treatment shall be executed on stands. If unable to provide time of defensive effect of de/anti-icing fluid before ACFT take-off during anti-icing treatment on stands, anti-icing treatment using de/anti-icing fluids is executed at the intermediate holding position in the area of stand 0.

ACFT anti-icing treatment using de/anti-icing fluids shall be executed at one or two stages depending on icing conditions.

ACFT anti-icing treatment is executed according to the mutual decision of the pilot-in-command and the specialist in charge of ACFT departure. In case when one of sides insists on execution of anti-icing treatment, ACFT anti-icing treatment is carried out in a mandatory manner. Definition of ACFT zones for de-icing treatment and methods of its execution are carried out mutually in accordance with «Clear ACFT» concept.

ПОЗ производится на ВС с выключенными маршевыми двигателями.

В течение ПОЗ ВС с применением ПОЖ, КВС поддерживает непрерывную радиосвязь со специалистом, ответственным за выпуск ВС на частоте 118.800 МГц (позывной «Омск-Перрон»).

ПОЗ ВС начинается после подтверждения готовности от КВС.

По завершении ПОЗ и контроля чистоты поверхностей ВС специалист, ответственный за выпуск ВС, передает КВС код противообледенительной обработки на частоте 118.800 МГц (позывной «Омск-Перрон»).

2. Зона стоянки вертолетов

Имеется две посадочные площадки для вертолетов Ми-8 и классом ниже. Для стоянки вертолетов типа Ми-8 используются МС 27, МС 28, для вертолетов типа Ми-2 используются МС 32-34.

Для размещения транзитных вертолетов используются МС 5-20 на перроне, а также грунтовые МС 24-26 (сезонное использование).

3. Зона стоянки для небольших воздушных судов (авиация общего назначения)

Стоянки ВС 19, 19А, 19В, 19С являются стоянками с единым контуром зоны обслуживания, с возможностью одновременной постановки трех сверхлегких ВС на МС 19А, МС 19В и МС 19С или только одного ВС на МС 19.

Стоянки ВС 20, 20А, 20В, 20С являются стоянками с единым контуром зоны обслуживания, с возможностью одновременной постановки трех сверхлегких ВС на МС 20А, МС 20В и МС 20С или только одного ВС на МС 20.

МС 29, 30, 31 используются для ВС типа Ан-2.

4. Перрон. Руление в зимних условиях

Ось руления может быть невидима из-за снега. Машина сопровождения может быть запрошена экипажем через диспетчера ДПР.

5. Руление на места стоянок и с них

5.1 При прилете:

- после освобождения ВПП по РД А, РД В, РД Д экипажи ВС индекса 4 и ниже, по команде диспетчера ДПР производят самостоятельное заруливание на МС 0-20 по РД М, РД В, РД Е. Установка ВС на МС 0-3 начинается с МС 3. Руление ВС по перрону осуществляется строго по осевым линиям на тяге собственных двигателей в режиме «малый газ»;

- установку ВС индекса 5 на МС 4, МС 7-20 производят путем буксировки;

- экипажи ВС типа Ту-204, Ту-214, B757, B767-200, B767-300 и их модификаций производят самостоятельное заруливание на тяге собственных двигателей только на МС 3. Установка ВС типа B767-200, B767-300 производится только на МС 3;

- экипажи ВС типа Ил-76 и его модификаций производят самостоятельное заруливание на тягу внутренних двигателей по участку РД С (от РД М до перрона) только на МС 21-23. При прилете нескольких ВС типа Ил-76 установка начинается с МС 21.

5.2 При вылете:

- экипажи ВС индекса 4 и ниже, по команде диспетчера ДПР производят самостоятельное выруливание с МС 0-20 по РД В, РД Е, РД М на РД А, РД В, РД Д к линии предварительного старта. Руление ВС по перрону осуществляется строго по осевым линиям на тяге собственных двигателей в режиме «малый газ»;

- выруливание ВС индекса 5 на точку запуска с МС 7-20 производят путем буксировки;

Anti-icing treatment is executed at ACFT with shutdown main engines.

During anti-icing treatment using de/anti-icing fluids the pilot-in-command shall maintain constant radio communication with the specialist in charge of ACFT departure on frequency 118.800 MHz (call sign «Omsk-Apron»).

ACFT anti-icing treatment starts after the pilot-in-command confirms readiness.

At the end of anti-icing treatment and ACFT cleanliness check, the specialist in charge of ACFT departure transfers anti-icing code to the pilot-in-command on frequency 118.800 MHz (call sign «Omsk-Apron»).

2. Parking area for helicopters

Two helipads are AVBL for Mi-8 and class below HEL. Stands 27, 28 are AVBL for parking of Mi-8 HEL, stands 32-34 are AVBL for parking of Mi-2 HEL.

Stands 5-20 on the apron are AVBL for parking of transit helicopters as well as grass stands 24-26 (seasonal use).

3. Parking area for small aircraft (General aviation)

Stands 19, 19А, 19В, 19С are the stands with common stand safety line and AVBL for simultaneous parking of three ultralight ACFT on stands 19А, 19В and 19С or only one ACFT on stand 19.

Stands 20, 20А, 20В, 20С are the stands with common stand safety line and AVBL for simultaneous parking of three ultralight ACFT on stands 20А, 20В and 20С or only one ACFT on stand 20.

Stands 29, 30, 31 are AVBL for An-2 ACFT.

4. Apron – taxiing during winter conditions

The taxi guide lines may not be visible because of snow. The “Follow-me” vehicle may be requested by the flight crew from the GND controller.

5. Taxiing to and from stands

5.1 During arrival:

- after vacation of the runway via TWY А, TWY В, TWY D flight crews of index 4 and below ACFT, shall taxi under own engines power, by GND controller's instruction, to stands 0-20 via TWY М, TWY В, TWY Е. Parking of ACFT onto stands 0-3 begins from stand 3. Taxiing of ACFT on the apron shall be carried out strictly along the centre lines under own engines power, at idle power;

- parking of index 5 ACFT onto stands 4, 7-20 shall be carried out by towing;

- flight crews of Tu-204, Tu-214, B757, B767-200, B767-300 ACFT and their modifications shall taxi under own engines power only to stand 3. Parking of B767-200, B767-300 ACFT shall be carried out only on stand 3;

- flight crews of Il-76 ACFT and its modifications shall taxi under own engines power, under inboard engines, on TWY C segment (from TWY М to the apron) only to stands 21-23. In case of arrival of several Il-76 ACFT, parking begins from stand 21.

5.2 During departure:

- flight crews of index 4 and below ACFT shall taxi under own engines power, by GND controller's instruction, from stands 0-20 via TWY В, TWY Е, TWY М to TWY А, TWY В, TWY D to the runway-holding position. Taxiing of ACFT on the apron shall be carried out strictly along the centre lines under own engines power, at idle power;

- taxiing of index 5 ACFT from stands 7-20 to start-up position shall be carried out by towing;

- выруливание ВС типа Ту-204, Ту-214, B757, B767-200, B767-300 и их модификаций с МС 3 осуществляется самостоятельно по РД В, РД Е, РД М на РД А, РД В, РД D к линии предварительного старта;

- экипажи ВС типа Ил-76 и его модификаций производят самостоятельное выруливание с МС 21-23 на тяге внутренних двигателей по участку РД С (от РД М до перрона) на РД А, РД В, РД D к линии предварительного старта. При вылете нескольких ВС типа Ил-76 выруливание начинается с МС 23.

6. Ограничение при рулении

- участок РД С от ВПП до РД М закрыт;
- при самостоятельном рулении ВС по перрону от МС 4 до МС 20 пути движения спецтранспорта, пересекающие маршрут руления, должны быть свободны;
- руление ВС с низкорасположенными двигателями по участку РД С от РД М до перрона на тяге собственных двигателей ЗАПРЕЩЕНО. Руление осуществляется только буксировкой;
- руление ВС типа B767 и его модификаций осуществляется по РД на пониженной скорости строго по оси руления;
- ВС типа B767 и его модификации устанавливаются только на МС 3;
- руление ВС Ил-76 до МС 21-23 только через участок РД С (от РД М до МС) на тяге внутренних двигателей в режиме «малый газ»;
- руление ВС Ил-76 по перрону от МС 4 по МС 20 ЗАПРЕЩЕНО;
- руление ВС Ан-12 по перрону осуществляется только на тяге внутренних двигателей в режиме «малый газ»;
- ЗАПРЕЩАЕТСЯ самостоятельное выруливание ВС с МС 7-22 при нахождении на смежной стоянке ВС, расположенного не параллельно (под углом) к выруливающему ВС. В этом случае выруливание ВС осуществляется с помощью буксировки;
- при буксировке ВС на вылет, запуск двигателей ВС (с низкорасположенными двигателями) осуществляется на пересечении РД С и РД М или на РД Е, РД В (на промежуточном месте ожидания у пересечения РД), в зависимости от рабочего курса ВПП.

УНОО АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

1. Общие положения

Эксплуатационные приёмы снижения шума на этапах взлёта и набора высоты, захода на посадку выполняются экипажами всех ВС.

Экипажи ВС обязаны выдерживать предписанные маршруты выхода (SID) и входа (STAR), а в случае отклонения – выходить на заданную линию пути немедленно.

Выполнение эксплуатационных приёмов снижения шума не производится за счёт снижения уровня безопасности полётов.

2. Использование системы ВПП

2.1 Использование системы ВПП в дневное время

Эксплуатационные приёмы снижения шума на этапах взлёта и набора высоты, захода на посадку выполняются экипажами всех ВС.

2.2 Использование системы ВПП в ночное время

В связи с процедурами по уменьшению воздействия шумов используемый термин «ночь» означает период с 2300 до 0600 (время местное).

- taxiing of Tu-204, Tu-214, B757, B767-200, B767-300 ACFT and their modifications from stand 3 shall be carried out under own engines power via TWY B, TWY E, TWY M to TWY A, TWY B, TWY D to the runway-holding position;

- flight crews of Il-76 ACFT and its modifications shall taxi under own engines power, under inboard engines power, from stands 21-23 on TWY C segment (from TWY M to the apron) to TWY A, TWY B, TWY D to the runway-holding position. In case of departure of several Il-76 ACFT taxiing from the stands begins from stand 23.

6. Taxiing – limitations

- TWY C segment from RWY to TWY M is closed;
- during taxiing of ACFT under own engines power on the apron from stand 4 to stand 20, roads for special vehicles, crossing taxi route, must be clear;
- taxiing of ACFT with low-mounted engines via TWY C segment from TWY M to the apron under own engines power is PROHIBITED. Taxiing shall be carried out only by towing;
- taxiing of B767 ACFT and its modifications shall be carried out via TWY at reduced speed, strictly along the taxi guide line;
- B767 ACFT and its modifications shall be parked only on stand 3;
- taxiing of Il-76 ACFT to stands 21-23 shall be carried out only via TWY C segment (from TWY M to the stand) under inboard engines power, at idle power;
- taxiing of Il-76 ACFT on the apron from stand 4 to stand 20 is PROHIBITED;
- taxiing of An-12 ACFT on the apron shall be carried out only under inboard engines power, at idle power;
- it is PROHIBITED for ACFT to taxi from stands 7-22 under own engines power when adjacent stand is occupied by ACFT parked not in parallel to (at an angle) ACFT taxiing from the stand. In this case taxiing of ACFT from the stand shall be carried out by towing;
- when ACFT are towed for departure, engines start-up of ACFT (with low-mounted engines) shall be executed at intersection of TWY C and TWY M or on TWY E, TWY B (at intermediate holding position at TWY intersection) depending on the active runway heading.

UNOO AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. General provisions

Noise abatement procedures during take-off, climbing and approach phases shall be executed by the flight crews of all aircraft.

Flight crews must maintain the prescribed SID and STAR routes and in case of deviation from them – join the assigned track immediately.

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

2. Use of the runway system

2.1 Use of the runway system in the day-time

Noise abatement procedures during take-off, climb and approach shall be executed by flight crews of all aircraft.

2.2 Use of the runway system in night-time

In connection with noise abatement procedures the applied term “night” means the period 2300-0600 LT.

В период с 2300 до 0600 (время местное) разрешается приём и выпуск ВС, уровень шума которых не превышает требований, предусмотренных Главой 3 Приложения 16 ИКАО за исключением случаев выполнения литерных рейсов, полётов с целью оказания срочной медицинской помощи и выполнения аварийно-спасательных работ.

При посадке в период с 2300 до 0600 (время местное) рекомендуется использование реверса тяги двигателей в режиме малого газа, за исключением случаев, связанных с безопасностью полётов.

В период с 2300 до 0600 (время местное) на местах стоянок с наземными силовыми установками и устройствами для кондиционирования воздуха следует избегать и/или ограничивать использование ВСУ после прибытия ВС на МС и перед началом выруливания со стоянки.

3. Ограничения

3.1 Ограничения на взлет

При взлёте с аэродрома с МКвзл.=065° строго выдерживать схемы выходов, в целях исключения полётов вне схем над городом Омск.

Для снижения уровня шумового воздействия на жителей города – ЗАПРЕЩЕНЫ взлёты ВС с МКвзл.=065° при равноценных метеоусловиях, независимо от времени суток.

По возможности использовать ВПП для одновременного производства взлёта с МК=245° и посадки с МК=065° с учётом безопасности полётов.

3.1.1 Процедуры уменьшения шума

Экипажам ВС рекомендуется к использованию метод уменьшения воздействия шума при наборе высоты: NADP 1. (Дос 8168 Том 1 ИКАО).

Метод уменьшения воздействия шума вблизи аэродрома (NADP 1)

Данный метод предусматривает уменьшение мощности или тяги на предписанной относительной высоте (240) м или выше и задержку уборки закрылков и предкрылков до достижения предписанной максимальной абсолютной высоты.

На предписанной максимальной относительной высоте (900) м ВС разгоняется и закрылки и предкрылки в установленном порядке убираются с выдерживанием положительной вертикальной скорости набора высоты для завершения перехода на обычную скорость набора высоты при полете по маршруту. Начальная скорость набора высоты до точки начала выполнения приемов снижения шума составляет не менее $V_2 + 20$ км/ч (10 узлов).

По достижении относительной высоты (240) м мощность или тяга двигателей корректируется в соответствии с порядком регулирования мощности/тяги в целях снижения шума, приведенным в РЛЭ ВС. Выдерживается скорость набора высоты $V_2 + (20-40)$ км/ч (10-20 узлов), при этом положение закрылков и предкрылков соответствует взлетной конфигурации. По достижении относительной высоты (900) м ВС разгоняется и закрылки/предкрылки в установленном порядке убираются с выдерживанием положительной вертикальной скорости набора высоты для завершения перехода на обычную скорость набора высоты при полете по маршруту.

3.2 Ограничения на посадку

Непосредственно перед конечным этапом захода на посадку следует избегать (по возможности) больших скоростей снижения.

Arrivals and departures of ACFT which comply with ICAO Annex 16, Chapter 3 requirements to maximum noise levels, except VIP, medical and SAR flights, are permitted in the period 2300-0600 LT.

It is recommended to apply engines reverse thrust at idle power in the period 2300-0600 LT during landing, excluding cases related with flight safety.

The use of the auxiliary power unit should be avoided and/or restricted after ACFT parking onto the stands or before taxiing out of the stands equipped with the ground auxiliary power units and the devices for air conditioning in the period 2300-0600 LT.

3. Restrictions

3.1 Take-off restrictions

After take-off on heading 065° MAG SID procedures must be strictly maintained to exclude proceeding over Omsk not according to these procedures.

Take-off on heading 065°MAG under equivalent meteorological conditions irrespective of the time of day is PROHIBITED in order to reduce the ACFT noise impact on citizens of Omsk.

As far as practicable the RWY is AVBL for simultaneous take-off on heading 245°MAG and landing on heading 065°MAG taking into account flight safety.

3.1.1 Noise abatement procedures

It is recommended to the flight crews to apply noise abatement departure climb procedure NADP 1 (ICAO Doc 8168, Volume I).

Noise abatement procedure close to the aerodrome (NADP 1)

This procedure involves a power or thrust reduction at or above the prescribed height (240) m or above and the delay of flap/slat retraction until the prescribed maximum altitude is attained.

At the prescribed maximum height (900) m the aircraft is accelerated and the flaps/slats are retracted on schedule while maintaining a positive rate of climb, to complete the transition to normal en-route climb speed. The initial climbing speed to the noise abatement initiation point is not less than $V_2 + 20$ km/h (10 knots).

On reaching height of (240) m engine power or thrust is adjusted in accordance with the noise abatement power/thrust schedule provided in the Aeroplane Flight Manual. A climb speed of $V_2 + (20-40)$ km/h (10-20 knots) is maintained with flaps and slats in the take-off configuration. On reaching height of (900) m the aircraft is accelerated and the flaps/slats are retracted on schedule while maintaining a positive rate of climb to complete the transition to normal en-route climb speed.

3.2 Landing restrictions

Immediately prior to the final approach segment the flight crews should avoid (as far as possible) excessive rates of descent.

Изменение конфигурации и скоростей полета ВС, связанное с приемами снижения шума осуществляется согласно требованиям РЛЭ данного типа ВС.

При заходе на посадку по приборам, а также при визуальном заходе, полет ниже глиссады ЗАПРЕЩЕН.

Процедуры снижения шума не должны предусматривать превышение приборной скорости снижения, установленной РЛЭ данного типа ВС.

Примечания:

Процедуры не применяются в случаях:

- отказа на этапе взлета одного из двигателей;
- при сложных метеорологических условиях (гололед, дождь, снег, морозь);
- при горизонтальной видимости менее 2000 м;
- при попутной составляющей ветра, с учетом порывов, более 5 м/сек;
- когда прогнозируется сдвиг ветра или грозовая деятельность в зоне взлета (набора высоты) и посадки.

**УНОО АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ
И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ**

1. Процедуры полетов по ППП

1.1 Процедуры полетов по ППП в пределах узлового диспетчерского района Омск/Центральный

Экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС и доложить его индекс при первой радиосвязи с диспетчером ДПП, диспетчером ДПР.

На аэродроме Омск/Центральный применяются SID, STAR и схемы захода на посадку, основанные на зональной навигации по спецификации RNAV 1 с использованием GNSS. ВС, выполняющие полет транзитом через узловой диспетчерский район Омск/Центральный, осуществляют полет по воздушным трассам, установленным маршрутам полета, а также по траекториям, задаваемым органом ОВД методом радиолокационного векторения.

ВС, выполняющие полет в узловом диспетчерском районе Омск/Центральный, осуществляют полет по маршрутам зональной навигации, установленным маршрутам полета, SID и STAR, с применением процедуры «Прямо на», а также по траекториям, задаваемым органом ОВД методом векторения.

При полете на высотах ниже FL100 приборная скорость выдерживается не более 500 км/ч (270 узлов).

1.2 Вылет по ППП

SID RNAV (GNSS) применяется для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, экипажами ВС, имеющими соответствующее утверждение.

Если экипаж ВС не располагает данными о параметрах SID RNAV (GNSS) или выдерживание SID RNAV (GNSS) не представляется возможным, экипаж ВС обязан доложить об этом диспетчеру ДПР и запросить векторение для вылета.

Набор высоты выполняется только до уровня (абсолютная высота, эшелон), разрешенного органом ОВД.

После взлета возможно применение радиолокационного векторения и/или процедуры «Прямо на». При установлении связи с диспетчером ДПП в режиме набора высоты экипаж ВС обязан доложить текущую и занимаемую высоту.

1.3 Прибытие по ППП

Снижение и подход к аэродрому Омск/Центральный осуществляется:

- по установленным STAR и схемам захода на посадку с применением процедуры «Прямо на»;

The change of flight configuration and aircraft flight speed, connected with noise abatement procedures, shall be carried out according to the requirements of the Aeroplane Flight Manual for the specific aircraft type.

Flying below the ILS glide path is prohibited in case of instrument approach and also in case of visual approach.

Noise abatement procedures shall not envisage the exceeding of the indicated rate of descent, established by the Aeroplane Flight Manual of the given ACFT type.

Remarks:

The procedures are not applied in cases when:

- one of the engines failure during take-off;
- adverse weather conditions (glazed frost, rain, snow, drizzle);
- the horizontal visibility is less than 2000 m;
- tail-wind component (including gusts) exceeds 5 m/s;
- wind shear or thunderstorm activity are forecasted within take-off (climb) or approach area.

UNOO AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Procedures for IFR flights

1.1 Procedures for IFR flights within Omsk/Tsentralny TMA

The flight crew must listen to current ATIS broadcast and report its code letter on initial radio contact with APP controller, GND controller.

SID, STAR and approach procedures based upon area navigation (RNAV 1 specification) using GNSS are available at Omsk/Tsentralny AD. ACFT operating transit flights through Omsk/Tsentralny TMA shall proceed along airways, designated flight routes as well as along tracks assigned by ATS unit by radar vectoring.

ACFT operating flights within Omsk/Tsentralny TMA shall proceed along RNAV routes, designated flight routes, SID and STAR using “Direct to” procedure as well as along tracks assigned by ATS unit by radar vectoring.

IAS shall be not above 500 km/h (270 knots) when flying at heights below FL100.

1.2 IFR departure

RNAV (GNSS) SID is AVBL for ACFT having certified equipment and flight crews having appropriate approval.

If the flight crew has no information on RNAV (GNSS) SID parameters or if unable to maintain RNAV (GNSS) SID, then the flight crew must report it to GND controller and request vectoring for departure.

Climb shall be executed only up to level (altitude, flight level) cleared by ATS unit.

Radar vectoring and/or “Direct to” procedure can be applied after take-off. When establishing radio contact with APP controller during climb, the flight crew must report present height and height to be reached.

1.3 IFR Arrival

Descent and approach to Omsk/Tsentralny AD shall be executed:

- via designated STAR and approach procedures using “Direct to” procedure;

- методом векторения.

STAR RNAV (GNSS) применяется для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, экипажами ВС, имеющими соответствующее утверждение.

Если экипаж ВС не располагает данными о параметрах STAR RNAV (GNSS) и/или схемы захода на посадку или выдерживание STAR RNAV (GNSS) и/или схемы захода на посадку не представляется возможным, экипаж ВС обязан доложить об этом диспетчеру ДПП и запросить векторение для прибытия и (или) захода на посадку.

STAR назначается, как правило, органом ОВД для расчета экипажем ВС времени начала снижения с эшелона. При входе ВС в узловой диспетчерский район Омск/Центральный диспетчером ДПП указывается ВПП посадки.

Снижение выполняется только до уровня (относительная высота, эшелон), разрешенного органом ОВД.

При установлении радиосвязи с диспетчером ДПП в режиме снижения экипаж ВС обязан доложить текущую и занимаемую высоту.

Спрямление линии пути STAR выполняется только после получения от органа ОВД указания следовать прямо на указанную точку.

1.4 Заход на посадку по ППП

Основным типом захода на посадку по приборам является заход по ILS. Информацию о возможности захода по ILS экипаж ВС получает из сводки АТИС.

При намерении выполнить заход, отличный от ILS, экипаж ВС обязан доложить об этом диспетчеру ДПК и получить подтверждение.

Регулирование интервалов для захода на посадку осуществляется изменением скорости полета и/или методом радиолокационного векторения. Орган ОВД при необходимости дает указание экипажам прибывающих воздушных судов на выдерживание: максимальной скорости, минимальной скорости или конкретного значения скорости. Когда интервал с предыдущим ВС обеспечен, орган ОВД дает экипажу последующего ВС указание следовать прямо на IAF или IF соответствующей ВПП посадки.

Экипаж ВС должен быть готов в любой момент времени по указанию органа ОВД следовать прямо на заданную точку пути.

Разрешение следовать прямо на IF выдается только в том случае, если угол подхода ВС к предпосадочной прямой составит не более 45 градусов.

При навигации ВС по своим средствам разрешение на заход будет выдано при нахождении ВС на начальном этапе захода (при подходе к IF). После получения разрешения на заход экипаж ВС выполняет снижение с соблюдением профиля опубликованной процедуры захода на посадку.

При векторении разрешение на заход будет выдано одновременно с последним заданным курсом, в этом случае экипаж ВС выдерживает разрешенную органом ОВД относительную высоту до входа в глиссад.

Самолетам разрешается производить посадку только с колесным шасси.

Посадка с попутным ветром выполняется с целью ускорения потока ВС по запросу экипажа ВС или по инициативе соответствующего органа ОВД. Ответственность за принятие решения о производстве такой посадки возлагается на командира ВС.

На конечном этапе захода на посадку экипаж ВС выдерживает приборную скорость не менее 300 км/час (160 узлов) до удаления 8 км от порога ВПП посадки.

- by vectoring.

RNAV (GNSS) STAR is AVBL for ACFT having certified equipment and flight crews having appropriate approval.

If the flight crew has no information on RNAV (GNSS) STAR and/or approach procedure parameters or if unable to maintain RNAV (GNSS) STAR and/or approach procedure, then the flight crew must report it to APP controller and request vectoring for arrival and/or approach.

As a rule, STAR is assigned by ATS unit for a flight crew to calculate the time of commencing descent from flight level. After ACFT entry into Omsk/Tsentralny TMA, APP controller assigns the runway of landing.

Descent shall be executed only to level (height, flight level) cleared by ATS unit.

When establishing radio contact with APP controller during descent, the flight crew must report present altitude and altitude to be reached.

Alignment of STAR track shall be carried out only after obtaining ATS unit instruction to proceed direct to the assigned point.

1.4 IFR approach

The basic type of instrument approach is ILS approach. The flight crew shall obtain information on availability of ILS approach from ATIS.

If the flight crew intends to execute approach other than ILS approach, then the flight crew must report it to "Omsk-Radar" controller and obtain confirmation.

Approach sequence is regulated by changing flight speed and/or radar vectoring. ATS unit, if necessary, instructs the flight crews of arriving ACFT to maintain maximum speed, minimum speed or specified speed value. When an interval between preceding ACFT is provided, ATS unit instructs the flight crew of the succeeding ACFT to proceed direct to IAF or IF of the relevant runway of landing.

The flight crew must be ready at any time to proceed direct to the assigned waypoint by ATS unit instruction.

Clearance to proceed direct to IF is issued only in case if the angle of ACFT approach to final is not above 45 degrees.

When ACFT is operating under its own navigation, approach clearance will be issued when ACFT is on initial approach segment (when approaching IF). After obtaining approach clearance the flight crew shall carry out descent maintaining profile of the published approach procedure.

During vectoring, approach clearance will be issued together with the last assigned track, in this case the flight crew shall maintain height cleared by ATS unit until intercepting the glide path.

Only aeroplanes with wheeled landing gear are permitted to carry out landing.

Downwind landing is carried out to expedite traffic flow on flight crew's request or by initiative of the relevant ATS unit. Pilot-in-command is responsible for making a decision to carry out such landing.

On final approach segment the flight crew shall maintain IAS of not less than 300 km/h (160 knots) up to a distance of 8 km from threshold of the runway of landing.

1.4.1 Точный заход на посадку по ППП

Выполняется по ILS и GLS на ВПП 07/25.

1.4.2 Неточный заход на посадку по ППП

Неточный заход на посадку выполняется по RNP, ОСП, ОПРС (ДПРМ, БПРМ) на ВПП 07/25. Заход по ОПРС (ДПРМ, БПРМ) при наличии на рабочем направлении ВПП исправной системы ILS выполняется только в отдельных случаях (при неисправности (отсутствии) необходимого бортового оборудования, проведении летной тренировки и т.п.). При заходе на посадку по ОПРС (ДПРМ, БПРМ) информация об удалении ВС от торца ВПП передается органом ОВД по запросу экипажа ВС на основании данных обзорного радиолокатора. При отказе РТС, обеспечивающих контроль дальности, орган ОВД информирует об этом экипаж ВС.

2. Особенности при заходе на посадку по СНС

При выполнении захода на посадку по GLS, RNP, экипаж ВС обязан доложить диспетчеру ДПК резервную систему захода на посадку. Контроль работоспособности GNSS при выполнении заходов на посадку осуществляется органом ОВД с помощью оборудования GBAS (ЛККС А-2000). При необеспечении выполняемой операции орган ОВД информирует об этом экипаж ВС и рекомендует заход по резервной системе.

3. Уход на второй круг по ППП

Для обеспечения повторного захода на посадку может применяться радиолокационное векторение.

При уходе на второй круг по решению КВС экипаж ВС обязан немедленно доложить об этом диспетчеру ДПК.

4. Внеочередной заход на посадку

Выполняется по установленной схеме захода на посадку или траектории, задаваемой органом ОВД методом векторения.

5. Процедуры сокращения времени нахождения воздушных судов на ВПП при прилете

Экипажу ВС следует:

- во время предпосадочной подготовки определить выходную РД, обеспечивающую минимальное время нахождения ВС на ВПП с учетом фактических условий посадки;
- планировать освобождение ВПП по РД, указанной органом ОВД (при получении соответствующего указания);
- освобождать ВПП как можно быстрее, соблюдая при этом эксплуатационные стандарты и правила безопасности;
- после приземления, когда очевидно, что невозможно освободить ВПП по запланированной РД, продолжать движение до следующей РД на максимальной скорости, установленной РЛЭ для руления по ВПП.

6. Процедуры наблюдения ОВД**6.1 Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора**

Радиолокационный контроль и ОВД на основе первичного обзорного радиолокатора особенностей не имеет.

6.2 Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора

Радиолокационный контроль с использованием вторичного обзорного радиолокатора является основным способом наблюдения.

Код индивидуального опознавания назначается органом ОВД перед вылетом.

1.4.1 Precision approach under IFR

ILS and GLS precision approach shall be carried out to RWY 07/25.

1.4.2 Non-precision approach under IFR

RNP, 2 NDB, NDB (LOM, LMM) non-precision approach shall be carried out to RWY 07/25. If ILS is operational for the active runway, NDB (LOM, LMM) approach is executed only in some cases (when the required aircraft equipment is unserviceable or unavailable, during flight training, etc.). During NDB (LOM, LMM) approach the flight crews are informed about distance between ACFT and the runway extremity by ATS unit on flight crew's request on the basis of surveillance radar data. In case of a failure of radio technical facilities providing distance control, ATS unit will inform the flight crew about it.

2. Peculiarities of GNSS approach procedure

During GLS, RNP approach the flight crew must report an alternate approach procedure to "Omsk-Radar" controller. During execution of approach procedures, ATS unit controls GNSS performance using GBAS equipment. If unable to provide execution of approach procedure, ATS unit informs the flight crew about it and recommends to execute alternate approach procedure.

3. Missed approach under IFR

Radar vectoring may be applied to provide missed approach.

In case pilot-in-command takes a decision to execute missed approach, the flight crew must immediately report it to "Omsk-Radar" controller.

4. Priority approach procedure

Priority approach procedure shall be carried out in accordance with the established approach procedure or along tracks assigned by ATS unit by vectoring.

5. Procedures to reduce time of runway occupancy by aircraft after arrival

Flight crew shall:

- during preparation for landing, specify exit TWY for RWY vacation that will enable to reduce time of runway occupancy by aircraft taking into account the present landing conditions;
- plan runway vacation via TWY assigned by ATS unit (if appropriate instruction was obtained);
- vacate the runway as quickly as possible, observing operational standards and safety measures;
- after landing, if it is evident that vacation of runway via the planned taxiway is not possible, the flight crew shall proceed to the next TWY at maximum speed established for taxiing on the runway according to the Aeroplane Flight Manual.

6. ATC surveillance procedures**6.1 Radar control and ATS using primary surveillance radar**

Radar control and ATC based upon primary surveillance radar have no peculiarities.

6.2 Radar control and ATS using secondary surveillance radar

Radar control using secondary surveillance radar is the basic surveillance system.

Individual squawk ident is assigned by ATS unit before departure.

6.3 Наблюдение и ОВД с использованием АЗН-В (ADS-B)

АЗН-В (ADS-B) на аэродроме Омск (Центральный) не используется.

6.4 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 настоящего AIP.

При потере радиосвязи после взлета (если на высоте (200) м связь с «Омск-Круг» не установлена) командир воздушного судна продолжает набор высоты круга и выполняет полет по схеме захода на посадку и, в зависимости от метеоусловий и посадочной массы, производит посадку на аэродроме Омск/Центральный или следует на запасной аэродром.

Если по каким-либо причинам командир воздушного судна не может сразу произвести посадку на аэродроме Омск/Центральный (не позволяет посадочная масса, метеоусловия), то он должен выполнить предусмотренную для этого направления ВПП процедуру выхода в зону ожидания с набором высоты от (600) м до FL100 и полет в зоне ожидания до выработки необходимого количества топлива.

Выход из зоны ожидания осуществляется по маршрутам захода на посадку на аэродроме Омск/Центральный.

При необходимости, по решению командира воздушного судна, воздушное судно может следовать по маршруту на запасной аэродром, указанный в плане полета без радиосвязи на одном из выделенных для полета без радиосвязи эшелонов FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления полета. Посадка должна быть произведена не позднее через 30 минут после расчетного времени прибытия.

При потере радиосвязи в наборе эшелона (высоты) командир воздушного судна обязан следовать на последней заданной диспетчером высоте (эшелоне).

При потере радиосвязи в условиях полета по ПВП воздушное судно следует по плану до аэродрома первой посадки.

При потере радиосвязи в условиях полета по ППП, когда нет возможности перейти на визуальный полет, воздушное судно следует на аэродром назначения в соответствии с планом полета. В этом случае экипаж воздушного судна выдерживает заданный эшелон до выхода на навигационную точку аэродрома планируемой посадки и начинает снижение в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, указанному в плане полета.

Заход на посадку осуществляется по приборам в соответствии с порядком, установленным для данного навигационного средства. Посадка, по возможности, производится в пределах 30 минут после расчетного времени прибытия.

6.4.1 Особенности захода на посадку на аэродроме при потере радиосвязи:

При заходе на посадку на ВПП 25:

- ВС следует на ДПРМ аэродрома Омск/ Центральный на последнем заданном эшелоне (высоте) полёта;

- от ДПРМ ВС следует по схеме захода на посадку в зону ожидания «Альфа» со снижением до FL100. При необходимости снижение до эшелона FL100 может осуществляться по схеме полёта в зоне ожидания «Альфа»;

- после занятия эшелона FL100 выход на г.т. «Альфа»;

6.3 Surveillance and ATS using ADS-B

ADS-B is not provided at Omsk/Tsentralny AD.

6.4 Communication failure

In case of radio communication failure the flight crew (pilot) shall follow radio communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and ENR 1.6 section of the present AIP.

In case of radio communication failure after take-off (if at (200) m communication with “Omsk-Radar” is not established) the pilot-in-command shall continue climbing to the aerodrome traffic circuit height and fly according to the instrument approach chart and land at Omsk/Tsentralny aerodrome depending on meteorological conditions and landing mass or proceed to the alternate aerodrome.

If for any reasons the pilot-in-command cannot immediately carry out landing at Omsk/Tsentralny aerodrome (due to landing mass or meteorological conditions) the aircraft shall proceed to the holding area as specified for this RWY direction climbing to height from (600) m to FL100 and hold in the holding area till necessary fuel burning-out.

Exit out of the holding area shall be carried out along the routes of the approach procedure at Omsk/Tsentralny aerodrome.

If required, by the pilot-in-command's decision the aircraft may proceed without radio communication along the route to the alternate aerodrome indicated in the flight plan at one of flight levels established for flights without radio communication FL140, FL150 or FL240, FL250 depending on flight direction. Landing shall be carried out not later than 30 minutes after ETA.

In case of radio communication failure during climbing to flight level (height) the pilot-in-command shall maintain the last assigned height (flight level).

In case of radio communication failure during VFR flight the aircraft shall proceed according to the flight plan to the aerodrome of first landing.

In case of radio communication failure during IFR flight when it is not possible to change to a visual flight, the aircraft shall proceed to the destination aerodrome according to the flight plan. In this case the flight crew shall maintain the assigned flight level till passing radio navigation facility of the flight planned aerodrome of landing and commence descending at the estimated time of arrival or as close as possible to this time indicated in the flight plan.

Approach shall be carried out by reference to instruments according to the procedure established for this navigation facility. Landing, if possible, shall be carried out within 30 minutes after ETA.

6.4.1 The peculiarities of approach procedure at the aerodrome in case of radio communication failure:

During approach to RWY 25:

- aircraft shall proceed to LOM of Omsk/Tsentralny aerodrome at the last assigned flight level (flight height);

- from LOM the aircraft shall proceed according to the approach procedure to the holding area “ALPHA” descending to FL100. If required, descending to FL100 may be carried out according to the holding pattern “ALPHA”;

- after reaching FL100 proceed to geo point “ALPHA”;

- после пролета г. т. «Альфа» ВС следует без снижения 5 км по схеме захода на посадку, с последующим снижением до высоты круга;

- далее по схеме захода на посадку.

При заходе на посадку на ВПП 07:

- ВС следует на ДПРМ аэродрома Омск/Центральный на последнем заданном эшелоне (высоте) полёта;
- от ДПРМ ВС следует в зону ожидания со снижением до FL070, не ниже;
- после вписывания в зону ожидания и занятия эшелона FL070 ВС снижается до высоты круга;
- далее по схеме захода на посадку.

7. Процедуры полетов по ПВП

При выполнении полетов воздушных судов по правилам визуальных полетов вход в контролируемое воздушное пространство из неконтролируемого воздушного пространства осуществляется после получения командиром воздушного судна диспетчерского разрешения соответствующего органа обслуживания воздушного движения. Разрешение запрашивается КВС с заблаговременностью не менее 5 минут до входа.

Полеты по ПВП в диспетчерской зоне производятся по давлению QFE на высотах до (900) метров (высоты перехода).

При входе в CTR экипаж ВС обязан установить радиосвязь с диспетчером ДПК (частота 119.000 МГц, позывной «Омск-Круг») не позже пересечения границы диспетчерской зоны. При намерении выполнить посадку на аэродроме Омск/Центральный экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС и доложить его индекс при первой радиосвязи с диспетчером ДПК.

Примечание:

В случае выполнения вертолетом посадки «по-самолетному» экипаж вертолета докладывает об этом при первой радиосвязи с диспетчером ДПК при входе в диспетчерскую зону.

По указанию органа ОВД заход и посадка вертолетов «по-вертолетному» осуществляется на текущем курсе полета против ветра независимо от (рабочего курса) направления используемой ВПП для посадки.

В случае ухода на второй круг экипаж ВС незамедлительно докладывает диспетчеру ДПК и действует в соответствии с его указаниями.

8. Процедуры в условиях ограниченной видимости

Процедуры, касающиеся выполнения полетов в условиях ограниченной видимости, вводятся с целью предотвращения столкновений ВС с препятствиями, а также с транспортными средствами из-за отсутствия визуального контроля за движением ВС и другим наземным (аэродромным) движением на летном поле.

Правила выполнения процедур в условиях ограниченной видимости применяются при видимости на ВПП (RVR) менее 550 м и или по решению руководителя полетов района аэродрома в зависимости от сложившейся метеорологической обстановки.

Для оповещения служб аэропорта о выполнении полетов в условиях ограниченной видимости используется термин «Процедуры в условиях ограниченной видимости». Сообщение о введении «Процедуры при ограниченной видимости» доводится до экипажей ВС через АТИС.

При отсутствии записи в АТИС о начале применения процедур, экипажи ВС извещаются органом ОВД фразой «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости».

- after passing geo point "ALPHA" the aircraft shall fly 5 km without descending according to the approach procedure with further descending to the aerodrome traffic circuit height;

- then according to the approach procedure.

During approach to RWY 07:

- aircraft shall proceed to LOM of Омск/Tsentralny AD at last assigned flight level (flight height) ;
- aircraft shall proceed from LOM to the holding area descending to FL070, not lower;
- after joining the holding area and reaching FL070 the aircraft shall descend to the aerodrome traffic circuit;
- then proceed according to the approach procedure.

7. Procedures for VFR flights

When operating VFR flights, entry into the controlled airspace from the uncontrolled airspace shall be carried out after obtaining clearance of the relevant ATS unit by the pilot-in-command. Pilot-in-command shall request clearance in advance at least 5 minutes before entry.

VFR flights within CTR shall be executed based upon QFE at heights up to (900) m (transition height).

After entry into CTR the flight crew must establish radio contact with "Omsk-Radar" controller (frequency 119.000 MHz) not later than crossing CTR boundary. When intended to land at Омск/Tsentralny AD, the flight crew must listen to current ATIS broadcast and report its code letter on initial radio contact with "Omsk-Radar" controller.

Note:

In case of execution of running landing, the flight crew of helicopter shall report it to "Omsk-Radar" controller on initial radio contact after entry into CTR.

By ATS unit instruction, helicopter-type approach and landing of helicopters shall be executed on actual heading upwind irrespective of direction of the runway-in-use for landing.

In case of missed approach the flight crew shall immediately report "Omsk-Radar" controller and follow his instructions.

8. Low visibility procedures

Low visibility procedures are applied for the purpose of preventing aircraft collision with obstacles and vehicles because the aerodrome surface traffic on the manoeuvring area cannot be visually monitored.

Low visibility procedures (LVP) are implemented when the runway visual range (RVR) is **less than** 550 m by the Flight Control Officer decision depending on actual weather conditions.

The term "Low visibility procedures" is used for warning of airport services about flight operations in low visibility conditions. The message about initiation of low visibility procedures is transmitted to the flight crews via ATIS.

In case of ATIS message unavailability the flight crews are informed about putting LVP into effect by ATS unit using the phrase: "Low visibility procedures in progress".

8.1 Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости

Оперативные транспортные средства, которым разрешен въезд на площадь маневрирования, допускаются на площадь маневрирования (ВПП, РД, перрон) по предварительному согласованию и с разрешения диспетчера ДПР при условии обязательной радиотелефонной связи с диспетчером руления и оборудованными в соответствии с требованиями нормативных документов.

8.2 Специальные правила управления движением на площади маневрирования в условиях ограниченной видимости:

При вылете маршрут руления воздушного судна к линии предварительного старта для взлета с ВПП 07/25 производится по РД: А, В, D, Е, М, при этом руление ВС осуществляется с применением следующего порядка:

а) при дальности видимости в одной из трех точек на ВПП (RVR) более 1500 м, ограничения не вводятся;

б) при дальности видимости в одной из трех точек на ВПП (RVR) 550 м и более (до 1500 м), ограничения не вводятся, при этом при заруливании и выруливании ВС, по возможности, используется автомобиль сопровождения;

с) при дальности видимости в одной из трех точек на ВПП (RVR) от 550 м до 400 м, руление воздушному судну разрешается только при отсутствии других ВС на площади маневрирования или вводится процедура, при которой на пересечении рулевых дорожек находящемуся на РД воздушному судну или транспортному средству не разрешается ожидать в месте, находящемся ближе к другой РД, чем граница места ожидания, обозначенная маркировкой мест пересечения РД (желтая прерывистая линия на пересечении РД М с РД В, РД Е, а также при выруливании с МС 0-3, 4-17 перед пересечением с РД М);

д) при дальности видимости в одной из трех точек на ВПП (RVR) 400 м и менее, руление воздушными судами разрешается только под руководством автомобиля сопровождения, который используется для сопровождения ВС по маршрутам руления до занятия ВС линии предварительного старта для взлета с ВПП 07/25 или производится буксировка ВС на место запуска без соблюдения процедуры, описанной выше. Место встречи машиной сопровождения ВС определяется по согласованию с диспетчером ДПР.

8.3 Метеорологические условия, в которых применяются процедуры в условиях ограниченной видимости

Процедура применяется при видимости (дальности видимости на ВПП) менее 550 м.

8.4 Описание наземных маркировочных знаков/светотехнических средств для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости

В соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости (LVP) на аэродроме Омск/Центральный используются:

- стандартные маркировочные знаки нанесенные на площади маневрирования;
- стандартное светосигнальное оборудование, установленное на рулевых дорожках и ВПП.

8.1 Low visibility procedures

Emergency vehicles, which are permitted to enter manoeuvring area, are allowed to the manoeuvring area (RWY, TWY, apron) by prior arrangement and permission of GND controller under condition of mandatory radiotelephony communication with GND controller and must be equipped in accordance with the requirements of the regulatory documents.

8.2 The peculiarities of the ACFT movement on the manoeuvring area

ACFT taxiing to the runway-holding position line for departure from RWY 07/25 shall be carried out along TWY A, B, D, E, M; the following procedure is AVBL at this:

a) restrictions are not implemented, when RVR value at least at one of three observation points is more than 1500 m;

b) restrictions are not implemented, when RVR value at least at one of three observation points is 550 m and more (up to 1500 m), at this during ACFT taxiing from/to the stand the "Follow me" vehicle is AVBL, if possible;

c) when RVR value at least at one of three observation points is 550-400 m, taxiing is permitted to ACFT, when there are no other ACFT on the manoeuvring area, or the procedure, during which at the intersection of taxiways ACFT or vehicle on TWY are not allowed to hold at the position located closer to other TWY than the holding position limit designated by taxiway intersection marking (by yellow interrupted line at the intersection of TWY M and TWY B, TWY E, and also during taxiing out of stands 0-3, 4-17 before the intersection with TWY M);

d) when RVR value at least at one of three observation points is 400 m and less, taxiing is permitted to ACFT only after the "Follow me" vehicle, which is used to escort ACFT along taxi routes to the runway-holding position line for take-off from RWY 07/25, or ACFT towing to start-up position is carried out without adherence the above mentioned procedure. A position of meeting of the "Follow-me" vehicle and ACFT is established by coordination with ATS unit.

8.3 Weather conditions for LVP application

Low visibility procedures are applied when visibility (RVR) is less than 550 m.

8.4 Description of ground marking/lighting systems used in connection with low visibility procedures

The following marking/lighting are used at Омск/Tsentralny AD in connection with low visibility procedures:

- standard marking signs painted on the manoeuvring area;
- standard lighting equipment installed on taxiways and the runway.

УНОО АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц.

Основные направления перелета птиц весной с юга на север, осенью – с севера на юг, на высотах от 50 м до 900 м над уровнем земли. Частота полетов составляет 2-4 стаи в час.

Суточная миграция наблюдается в утреннее (0001-0400 UTC) и вечернее (1300-1500 UTC) время на высотах от 50 м до 500 м с северо-запада на юго-восток и в обратном направлении. Частота полетов составляет 2-4 стаи в час.

В темное время суток птицы, как правило, образуют большие разряженные скопления, что повышает опасность столкновения с ними.

В районе БПРМ ВПП 25 находится водоём Птичья гавань, куда прилетают для гнездования водоплавающие птицы (март-ноябрь). В восточной окрестности аэродрома на удалении 2-х километров протекает река Иртыш в направлении с юга на север.

Пилотам рекомендуется включать посадочные фары при взлете с ВПП 07, заходе на посадку на ВПП 25, а также в наборе высоты и снижении.

Имеются средства для орнитологического обеспечения безопасности полётов.

UNOO AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal and daily bird migration.

The main directions of bird migrations are from south to north in spring and from north to south in autumn at heights from 50 m up to 900 m AGL. Periodicity of migrations is 2-4 flocks of birds per hour.

Daily bird migration is observed in the morning (0001-0400 UTC) and in the evening (1300-1500 UTC) at heights from 50 m up to 500 m from north-west to south-east and vice versa. Periodicity of migrations is 2-4 flocks of birds per hour.

In dark hours birds usually create large dispersed concentrations that increases the hazard of collision with them.

There is a reservoir named the Ptichya Gavan in the vicinity of RWY 25 LMM where water birds fly in for nesting (March-November). The Irtysh river flows from the South to the North at 2 km from the eastern outskirts of the aerodrome.

The pilots are recommended to switch on landing lights during take-off from RWY 07 and approach to RWY 25, and also during climbing and descending procedures.

Facilities for ornithological flight safety support are AVBL at the aerodrome.

УНОО АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ

UNOO AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UNOO-31 AD 2.1 UNOO-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 07	AD 2.1 UNOO-33
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 25	AD 2.1 UNOO-34
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2.1 UNOO-39
Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UNOO-40
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UNOO-55
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 07	AD 2.1 UNOO-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 25	AD 2.1 UNOO-70
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 07	AD 2.1 UNOO-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 25	AD 2.1 UNOO-88
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z RWY 07	AD 2.1 UNOO-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z RWY 25	AD 2.1 UNOO-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y RWY 07	AD 2.1 UNOO-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y RWY 25	AD 2.1 UNOO-100
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 07	AD 2.1 UNOO-101
Instrument Approach Chart – ICAO. 2 NDB, NDB RWY 25	AD 2.1 UNOO-102
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 07	AD 2.1 UNOO-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 25	AD 2.1 UNOO-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 07	AD 2.1 UNOO-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 25	AD 2.1 UNOO-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 07	AD 2.1 UNOO-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 25	AD 2.1 UNOO-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 07	AD 2.1 UNOO-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 25	AD 2.1 UNOO-158