

УУОО ВОРОНЕЖ/  
Чертовицкое  
UOOO VORONEZH/  
ChertovitskoyeУУОО АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.  
UOOO AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.УУОО АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.  
UOOO AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	514854с 0391347в. В центре ВПП 514854N 0391347E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	18 км С г. Воронежа 18 KM N of Voronezh
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	517 фт/ 157 м/ 26.5°C 517 FT/ 157 M/ 26.5°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	12 м 12 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	10°В(2018)/6.6°В 10°E(2018)/6.6°E
6.	Оператор аэродрома: наименование, адрес, номер телефона, номер факса, адрес электронной почты, AFS, адрес официального сайта (при наличии) Aerodrome operator: name, address, telephone and telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	ООО «Международный Аэропорт Воронеж им. Петра I», Россия, 396023, Воронежская обл., Рамонский р-н, территория Аэропорт "Voronezh International airport named after Peter the Great" LLC Airport, Ramonskiy rayon, Voronezhskaya oblast, 396023, Russia Тел./Tel.: (473) 210-77-85 Факс/Fax: (473) 210-78-85 E-mail: mail@voz.aero AFTN: УУООЫДЫБ / UOOOYDYX
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

УУОО АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.  
UOOO AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0500-1330 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0500-1330 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможенная и миграционная службы Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по проведению инструктажа AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по проведению инструктажа MET Briefing Office	к/с H24
7.	Служба ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Обеспечение безопасности Security	к/с H24
11.	Противообледенительная обработка De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм= UTC+ 3 часа LT= UTC+ 3 HR

**УУОО АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.**  
**UUOO AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.**

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 7 тонн Equipment for handling of cargo up to 7 tons
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1 TS-1
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются AVBL
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

**УУОО АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.**  
**UUOO AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.**

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта, гостиницы в городе Hotel at the airport, hotels in the city
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, машина скорой помощи, больницы в г. Воронеж Medical post in the airport Terminal, ambulance service, hospitals in Voronezh
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Банкоматы Cash machines
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

**УУОО АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.**  
**UUOO AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.**

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	Кат. 7, к/с CAT 7, H24
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

**УУОО АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.**  
**UUOO AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.**

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Спецмашина дорожная комбинированная - 1 шт. Ротор - 2 шт. Машина аэродромно-уборочная - 4 шт. Трактор - 4 шт. Прицепная установка для полива жидких реагентов (NORDWAY-3000) - 1 шт.; Погрузчик фронтальный SDLG LG936L - 1 шт. Combined road vehicle - 1 unit. Rotary snowplough - 2 units. Snow plough and sweeper - 4 units. Tractors - 4 units. Trailer mounted system for treatment with chemicals in liquid form (NORDWAY-3000) - 1 unit. Front-end loader SDLG LG936L - 1 unit.
----	---	---

2	Очередность удаления осадков Clearance priorities	Первая очередь: ВПП, РД А, РД В, РД С, обочины на ширину 10 м от границ ВПП, зоны КРМ и ГРМ. Вторая очередь: перрон, МС, РД Е, РД F, перрон МВЛ, вывоз валов снега с перрона, обочины РД на ширину 10 м. Третья очередь: Очистка ЛП на ширину 25 м от боковых границ ВПП, обочины перрона на ширину 10 м. 1. RWY, TWY A, TWY B, TWY C, shoulders to a width of 10 M from RWY edges, LOC and GP areas. 2. Apron, stands, TWY E, TWY F, Domestic apron, removal of snow banks from the apron, TWY shoulders to a width of 10 M. 3. Clearing of RWY strip to a width of 25 M from RWY edges, apron shoulders to a width of 10 M.
3	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	МС / Stands: 1-3, 1А, 1В, 2А, 2В, 3А, 3В, 5-8, 19-22, 24-26, 27-29, цементобетон / Cement-Concrete: - PCN 40/R/A/W/T с 21 марта по 09 декабря / 21 MAR - 09 DEC - PCN 42/R/A/W/T с 10 декабря по 20 марта / 10 DEC - 20 MAR 30-40, асфальтобетон, 5.7 т / Asphalt-Concrete, 5.7 tons
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	РД / TWY: А, В, С - 21 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete - PCN 52/F/D/X/T с 21 марта по 09 декабря / 21 MAR - 09 DEC - PCN 65/F/D/X/T с 10 декабря по 20 марта / 10 DEC - 20 MAR F - 10 М, асфальтобетон, 5.7 т / Asphalt-Concrete, 5.7 tons
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	Порог ВПП 12: 510 фт / 155.5 м Порог ВПП 30: 485 фт / 148.0 м RWY 12 THR: 510 FT / 155.5 M RWY 30 THR: 485 FT / 148.0 M
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

**УУОО АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ**  
**МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.**

**UOOO 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	T-образные знаки остановки ВС, номер стоянки, контур зон обслуживания ВС, осевая линия РД, места ожидания у ВПП, края РД, участки сопряжения РД и ВПП, на РД F на пересечении с РД А, оси руления ВС, разделительные оси движения спецавтотранспорта. T-shaped ACFT stop signs, stand number, apron safety lines, TWY centre line, runway-holding positions, TWY edges, junctions of TWY and RWY, at intersection of TWY F with TWY A, apron and stands taxi guide lines, taxi guide lines on routes designated for special vehicles.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Имеются AVBL
3.	Огни линии "стоп", огни защиты ВПП Stop bars, runway guard lights	нет NIL
4.	Другие средства защиты ВПП Other runway protection measures	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

**УУОО АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.**  
**UUOO 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

**УУОО АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**  
**UUOO AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.**

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Воронеж Voronezh aeronautical meteorological station (civil)
2.	Часы работы Метеорологический орган, предоставляющий информацию в другие часы Hours of service MET Office outside hours	к/с  H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия, частота составления Office responsible for TAF preparation Periods of validity Interval of issuance	АМСГ Воронеж, 9 часов, каждые 3 часа Voronezh aeronautical meteorological station (civil), 9 HR every 3 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND при выпуске регулярных и специальных сводок TREND together with routine and special reports, when issued
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Брифинг Briefing/consultation provided Briefing	Брифинг, инструктаж дежурной смены диспетчеров УВД Briefing, briefing conducted by controllers of the duty shift of the ATS unit
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used.	Карты особых явлений погоды, карты температуры и ветра по высотам, TAF, GAMET, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, AIREP Significant Weather forecast charts (SIGWX), upper wind and upper-air temperature charts, TAF, GAMET, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, AIREP
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Кольцевые карты погоды, максимального ветра, снимки искусственных спутников Земли, схемы прогностического смещения радиозонда, донесения с борта ВС, информация с метеостанций «штормовые кольца», предупреждения по аэродрому вылета, предупреждение о сдвиге ветра, SIGMET, AIRMET, AIREP Surface weather maps; maximum wind velocity graphic; satellite images; radiosonde (weather balloon) trajectory forecast charts; air-reports, information from storm ring observatories, warnings for aerodrome of departure, wind shear warnings, SIGMET, AIRMET, AIREP
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	ГИС-Метео, UniMAS, Выносное индикаторное устройство системы АМИС-РФ GIS Meteo software, UniMAS, AMIS-RF Remote display unit
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATC units provided with information	Вышка TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет  NIL

**УУОО АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.**  
**UOOO AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.**

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность покрытия (PCN) и поверхность ВПП и КПП	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 & MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength of pavement (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY	
1	2	3	4	5	6	
12	130.82° 121°	2300x45	PCN 42/R/B/X/T* PCN 45/R/B/X/T** Asphalt-Concrete	514918.32N 0391301.45E 514829.67N 0391432.29E 11.9 M	THR 510 FT / 155.5 M	
30	310.84° 301°	2300x45	PCN 42/R/B/X/T* PCN 45/R/B/X/T** Asphalt-Concrete	514829.67N 0391432.29E 514918.32N 0391301.45E 11.9 M	THR 485 FT / 148.0 M	
* - с 21 марта по 09 декабря/ 21 MAR-09 DEC						
** - с 10 декабря по 20 марта/10 DEC-20 MAR						
Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Размеры концевых зон безопасности ВПП (м)	Зона, свободная от препятствий	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	Dimensions of RWY end safety areas (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12	13
See AOC type A	нет/NIL	200x150	2600x300	нет/NIL	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	300x150	2600x300	нет/NIL	нет/NIL	

**УУОО АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.**  
**UOOO 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
12	2300	2500	2300	2300	нет/NIL
От РД А / From TWY A	2155	2355	2155	-	нет/NIL
От РД В / From TWY B	1161	1361	1161	-	нет/NIL
30	2300	2600	2300	2300	нет/NIL
От РД С / From TWY C	2156	2456	2156	-	нет/NIL
От РД В / From TWY B	1159	1459	1159	-	нет/NIL

**УУОО АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.**  
**UUOO AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.**

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	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 centre line LGT length, spacing, colour, INTST	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
12	CAT I 900.5 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2300 M, 60 M 1700 M white last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
30	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2300 M, 60 M 1700 M white last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL

**УУОО АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.**  
**UUOO 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.	Указатель направления посадки (LDI), местоположение и освещение Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT Anemometer location and LGT	На расстоянии 340 м от порога ВПП 12 и 132 м от оси ВПП, на расстоянии 320 м от порога ВПП 30 и 132 м от оси ВПП. Цвет красный. At 340 M from RWY 12 THR and at 132 M from RWY centre line, at 320 M from RWY 30 THR and at 132 M from RWY centre line. Red colour.
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на РД А, В, С. Осевые: нет. Edge: on TWY A, B, C. Centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Дизель-генератор IVECO GENEFF125M.R980/13 сек. Дизель-генератор IVECO GENEFF160MA.R980/13 сек. IVECO GENEFF125M.R980 diesel generator /13 SEC IVECO GENEFF160MA.R980 diesel generator /13 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УУОО АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.  
UOOO AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	Вертолетная площадка Z / Helipad Z – 514855N 0391253E –
2.	Превышение TLOF и/или FATO (м/фт) TLOF and/or /FATO elevation (M/FT)	515 FT / 157 M
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	50 м x 50 м, грунт, 15 т, дневная маркировка 50 M x 50 M, grass, 15 T, day marking
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	огни зоны FATO желтого цвета 4 шт. 4 (four) FATO LGT showing yellow
7.	Примечания Remarks	Вертолетная площадка Z предназначена для вертолетов государственной авиации типа Ми-8 и классом ниже. Взлет и посадка вертолетов в секторе 080°-260° ЗАПРЕЩЕНЫ. Helipad Z is designated for state aviation helicopters of Mi-8 type and class below. HEL take-off and landing operations within sector 080°-260° MAG are PROHIBITED. Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УУОО АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.  
UOOO AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Воронеж/Чертовицкое диспетчерская зона / Voronezh/Chertovitskoye CTR: 515636N 0382700E - далее по часовой стрелке по дуге радиусом 60 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 60 KM centred at 513706N 0390830E до/to 520906N 0390206E - 515606N 0395036E - далее по часовой стрелке по дуге радиусом 60 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 60 KM centred at 513706N 0390830E до/to 513748N 0400018E - 514400N 0390900E - 515636N 0382700E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Воронеж/Чертовицкое диспетчерская зона / Voronezh/Chertovitskoye CTR: От земли до FL090 / GND - FL090
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Воронеж-Вышка Voronezh-Tower рус, анг RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	5000 фт/ (1370) м 5000 FT/ (1370) M
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

**УУОО АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.**  
**UUOO AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.**

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Частота Frequency	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
Вышка TWR	Воронеж-Вышка Voronezh-Tower	118.300	к/с H24	Резервная частота Reserve FREQ Для ВС государственной авиации / For state aviation ACFT
		121.800		
АТИС ATIS	Воронеж-АТИС Voronezh-ATIS	120.800	к/с H24	рус, англ RUS, ENG
	Воронеж-Транзит Voronezh-Transit	131.600	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel
	Воронеж-Перрон Voronezh-Apron	126.000	к/с H24	Связь с инженерно- техническим составом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up

**УУОО АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.**  
**UUOO AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.**

Тип средства, магнитное склонение, тип 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
ДПРМ 12 LOM 12	BP WR	289	к/с H24	515038.0N 0391032.5E			301°MAG/3.8 KM RWY 12 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 12 LMM 12	B W	595	к/с H24	514939.6N 0391221.9E			301°MAG/1.0 KM RWY 12 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 30 LOM 30	АП AP	289	к/с H24	514637.0N 0391805.0E			121°MAG/5.4 KM RWY 30 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 30 LMM 30	A A	595	к/с H24	514811.9N 0391505.4E			121°MAG/0.9 KM RWY 30 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS(H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УУОО UUOO	116.800 CH 22407	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 12 GLS кат. I GBAS (H) 12 GLS CAT I	G12A	CH 20763	к/с H24	514912.1N 0391325.8E		37	3.0°, TCH 15.0 M / 49 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 30 GLS кат. I GBAS (H) 30 GLS CAT I	G30A	CH 21174	к/с H24			37	3.0°, TCH 16.0 M / 53 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей или буксировкой спецавтомашинами. Руление и буксировка производятся по установленным маршрутам руления по осевым линиям.

После посадки ВС массой более 30 т разворот на 180° выполнять строго в уширениях у порогов ВПП.

Руление (буксировка) производится по указанию диспетчера Вышки. Скорость руления выбирается командиром ВС.

Для связи с техническим специалистом при буксировке установлена частота 126.000 МГц, позывной «Воронеж-Перрон».

**2. Руление на места стоянки и с них**

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер Вышки на частоте 118.300 МГц. Без разрешения диспетчера руление и буксировка ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

Заруливание ВС на МС 1, 1А, 1В, 2, 2А, 2В, 3, 3А, 3В выполняется на тяге собственных двигателей. Выруливание с МС 1, 1А, 1В, 2, 2А, 2В, 3, 3А, 3В выполняется буксировкой.

Установка ВС на МС 5-8 производится буксировкой. Выруливание с МС 5-8 производится на тяге собственных двигателей. Заруливание и выруливание вертолетов производится на тяге собственных двигателей.

Заруливание ВС на МС 19-22 выполняется на тяге собственных двигателей или установка буксировкой носом к ВПП. Выруливание ВС с МС 19-22 выполняется буксировкой или на тяге собственных двигателей при установке ВС носом к ВПП.

Заруливание ВС Ил-76Т(ТД), В767-200(ER), В767-300(ER) на МС 26-29 выполнять на тяге собственных двигателей хвостом к ВПП. Установка ВС носом к ВПП осуществляется буксировкой. Выруливание ВС с МС 26-29 производится буксировкой при установке ВС хвостом к ВПП.

На участке маршрута руления ВС на перроне с неподвижными препятствиями (ВС на МС 5-8, МС 19-22) допускается руление ВС индекса 6 с размахом крыла до 51 м за машиной лидирования.

Перемещение ВС индекса 1 по перрону МВЛ осуществляется только буксировкой.

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

Воздушные суда авиации общего назначения устанавливаются на места стоянки, выделенные для них.

**4. Зона стоянки для вертолетов**

Для размещения вертолетов типа Ми-8 и классом ниже на перроне определены МС 5-8, 19-22. Вертолеты типа Ми-26 устанавливаются на МС 26-29.

Для вертолетов на ползковом шасси с диаметром несущего винта менее 12 м предназначены МС 5-8. Вертолеты с места посадки/взлета перемещаются на/с МС 5-8 по воздуху по оси руления.

**5. Перрон. Руление в зимних условиях**

Ось руления может быть невидима из-за снега.

**6. Ограничение при рулении**

Заруливание ВС по РД В на МС 2, 2А, 2В ЗАПРЕЩЕНО.

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

ACFT shall perform on-ground taxi operations under own engines power or under tow using tow trucks. Taxi and tow operations shall be carried out along taxi guide lines of the established taxi routes.

After landing ACFT with mass over 30 tons shall perform a 180° turn only on RWY turn pads.

Taxi (tow) operations are subject to TWR controller's clearance. Taxi speed shall be determined by the pilot-in-command.

Frequency 126.000 MHz, call sign "Voronezh-Apron", is established for communication with technical specialist, when ACFT is under tow.

**2. Taxiing to and from stands**

Frequency 118.300 MHz is used by TWR controller to direct ACFT movement on the aerodrome. Taxi and tow operations without controller's clearance are PROHIBITED.

ACFT shall taxi into stands 1, 1A, 1B, 2, 2A, 2B, 3, 3A, 3B under own engines power and taxi out of these stands under tow.

ACFT shall be parked onto stands 5-8 under tow and taxi out of these stands under own engines power. Helicopters shall taxi into/ out of the stands under own engines power.

ACFT shall taxi into stands 19-22 under own engines power, or shall be parked onto these stands under tow facing the RWY. ACFT shall taxi out of stands 19-22 under tow, or under own engines power, if ACFT were parked facing the RWY.

Ил-76Т(ТД), В767-200(ER), В767-300(ER) ACFT shall taxi into stands 26-29 under own engines power to be parked with a tail towards the RWY, and under tow to be parked facing the RWY. ACFT parked on stands 26-29 with a tail towards the RWY shall taxi out of the stands under tow.

Apron taxi route segment with fixed obstacles (ACFT on stands 5-8, 19-22) is AVBL for taxiing of index 6 ACFT with a wingspan of up to 51 m under assistance of the «Follow-me» vehicle.

Index 1 ACFT shall taxi on the domestic apron only under tow.

**3. Parking area for small aircraft (General Aviation)**

General aviation ACFT shall be parked on the designated stands.

**4. Parking area for helicopters**

Stands 5-8, 19-22 are designated for parking of Mi-8 and class below HEL. Stands 26-29 are designated for parking of Mi-26 HEL.

Stands 5-8 are designated for skid equipped helicopters with diameter of the main rotor less than 12 m. Helicopters shall air taxi from the landing point to stands 5-8 and from stands 5-8 to the take-off point along taxi guide line.

**5. Apron – taxiing during winter conditions**

Taxi guide line may not be seen because of snow.

**6. Taxiing – limitations**

ACFT are PROHIBITED to taxi into stands 2, 2A, 2B via TWY B.

## 7. Противообледенительная обработка

Процедура противообледенительной обработки ВС производится на МС 1-29.

Противообледенительная обработка ВС с работающими двигателями не производится.

Связь экипажа ВС с наземным персоналом, выполняющим и контролирующим противообледенительную обработку, осуществляется на частоте 126.000 МГц.

Экипаж ВС должен информировать наземный персонал о готовности к процедуре противообледенительной обработки.

По завершению процедуры противообледенительной обработки ВС, специалист, ответственный за выпуск ВС на частоте 126.000 МГц передает экипажу ВС код противообледенительной обработки.

## 8. Учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты, использование ВПП

Учебные и тренировочные полеты производятся по предварительному согласованию с оператором АД и органом ОВД.

## 9. Ограничения полетов вертолетов

Взлет и посадка вертолетов всех типов с/на ВПП может осуществляться по-самолетному или по-вертолетному.

Опробование двигателей вертолетов разрешается выполнять на МС ВС, а также на пересечении РД А и РД F с учетом направления и скорости ветра.

## УОО АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе выполнения взлета и набора высоты.

### 1. Общие положения

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты выполняются экипажами всех ВС.

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

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

### 2. Ограничения

#### Ограничения на взлет

Взлет ВС с предельной боковой и (или) с попутной составляющей скорости ветра производится согласно РЛЭ при следующих условиях:

- ВПП сухая или влажная;
- Ксц= 0.3 и более.

Взлет с ВПП 30 производится с выполнением процедуры снижения уровня шума согласно рекомендациям РЛЭ данного типа ВС.

Первый разворот ВС категории В, С, D выполняется на высоте не менее 1200 фт/(220) м, а ВС 4-го класса и вертолетов на высоте 850 фт/(110) м.

ВС выходят на заданный маршрут согласно схемам набора, занимая заданную высоту.

#### Ограничения на посадку

#### Специальные процедуры захода на посадку на ВПП 12/30

Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума на этапе захода на посадку не производится за счет снижения уровня безопасности полетов.

## 7. De-icing/anti-icing treatment

De-icing/anti-icing treatment of ACFT is performed on stands 1-29.

De-icing/anti-icing treatment of ACFT with running engines is not provided.

Frequency 126.000 MHz is used for communication between flight crew and ground handling personnel in charge of de-icing operations.

Flight crew must inform ground personnel, when ready for de-icing/anti-icing procedure.

After anti-icing treatment is completed, specialist in charge of ACFT departure transmits anti-icing code to the flight crew on frequency 126.000 MHz.

## 8. Training and practice flights, technical test flights, use of the runway

Training and practice flights take place by prior arrangement with AD operator and ATS unit.

## 9. Helicopter traffic - limitation

Helicopters of all types can perform running or vertical take-off and landing from/on the runway.

Helicopters are permitted to run up engines on stands and at junction of TWY A and TWY F, provided surface wind direction and speed are taken into consideration.

## UOO AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Noise abatement procedures during take-off and climb.

### 1. General provisions

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

Noise abatement procedures shall not be employed at the expense of compromising safety of flight operations.

Noise abatement procedures shall not be employed in case of one of aircraft engines failure during take-off.

### 2. Restrictions

#### Take-off restrictions

Aircraft take-off with maximum crosswind limit and (or) maximum tailwind limit shall be operated in accordance with the requirements specified in the Aeroplane Flight Manual, under the following conditions:

- RWY is dry or damp;
- friction coefficient is 0.3 or above.

Take-off from RWY 30 shall be operated in accordance with the noise abatement procedure prescribed by the Aeroplane Flight Manual for the given type of ACFT.

CAT B, C, D aircraft shall perform the initial turn at 1200 ft/(220) m or above, and class 4 ACFT and HEL - at 850 ft/(110) m.

ACFT shall join the assigned route, reaching the assigned flight altitude in accordance with departure procedure.

#### Landing restrictions

#### RWY 12/30 approach procedures

Noise abatement approach procedures shall not be employed at the expense of compromising safety of flight operations.

**УУОО АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ  
И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ****1. Общие положения**

Полеты в пределах диспетчерской зоны Воронеж/Чертовицкое осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам.

**2. Процедуры полетов по ППП в пределах диспетчерской зоны Воронеж/Чертовицкое**

Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, продольного и бокового эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов.

Ответственность за обеспечение установленных интервалов между воздушными судами и назначение безопасного эшелона возлагается на соответствующие органы ОВД. Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД.

При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленной информацией об этом органа ОВД.

При точных заходах на посадку орган ОВД информирует экипаж об ухудшении видимости на ВПП (RVR) до значений 800 м и менее хотя бы в одной из точек наблюдения (в начале, середине и конце ВПП) и/или понижении высоты нижней границы нижнего слоя значительной (BKN) или сплошной (OVC) облачности (вертикальной видимости) до значения 60 м и менее.

При неточных заходах на посадку орган ОВД информирует экипаж об ухудшении видимости на ВПП (RVR) до значений 1500 м и менее хотя бы в одной из точек наблюдения (в начале, середине и конце ВПП) и/или понижении высоты нижней границы нижнего слоя значительной (BKN) или сплошной (OVC) облачности до значения 150 м и менее.

**3. Процедуры наблюдения ОВД в границах диспетчерской зоны Воронеж/Чертовицкое****3.1 Радиолокационное наведение и порядок следования**

Радиолокационное наведение в пределах диспетчерской зоны осуществляется органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна.

Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчеры органов ОВД дают указания на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливают экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов.

В пределах диспетчерской зоны осуществляется радиолокационный контроль за полетами воздушных судов.

**3.2 Заход на посадку с помощью обзорной РЛС**

Процедуры по выполнению захода на посадку с помощью обзорной РЛС не применяются.

**3.3 Потеря радиосвязи**

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

При потере радиосвязи после взлета командир воздушного судна обязан произвести заход по установленной схеме захода на посадку и выполнить посадку на аэродроме вылета.

Если по метеоусловиям или другим причинам произвести посадку на аэродроме вылета невозможно, командир воздушного судна имеет право:

**UOOO AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES****1. General provisions**

Flights within Voronezh/Chertovitskoye CTR shall be conducted in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR).

**2. Procedures for IFR flights within Voronezh/Chertovitskoye CTR**

IFR flights shall be conducted at assigned flight levels (altitudes) in accordance with the rules of vertical, longitudinal and lateral separation maintaining the established intervals.

The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is imposed on appropriate ATS units. A change of flight level shall be made by ATS unit instruction.

When a threat to flight safety arises at assigned flight level (meeting with dangerous weather phenomena, aircraft equipment failure and other) a right is given to the pilot to change flight level at his own discretion with immediate reporting it to ATS unit.

In case of precision approach ATS unit informs flight crew about deterioration of RVR to 800 m or less at least at one of three observation points (touchdown zone, mid-point and stop-end of the RWY) and/or lowering of the height of base of the lowest cloud layer of BKN clouds or OVC (vertical visibility) to 60 m or less.

In case of non-precision approach ATS unit informs flight crew about deterioration of RVR to 1500 m or less at least at one of three observation points (touchdown zone, mid-point and stop-end of the RWY) and/or lowering of the height of base of the lowest cloud layer of BKN clouds or OVC to 150 m or less.

**3. ATC surveillance procedures within Voronezh/Chertovitskoye CTR****3.1 Radar vectoring and sequencing**

Radar vectoring in CTR shall be executed by ATS unit, which provides a direct control over aircraft movement.

For air traffic flow management the controllers of ATS units give instructions to reach definite flight levels (heights) and also set courses to the flights crews for the purpose of providing separation necessary for carrying out landing taking into account aircraft performance.

Radar control over aircraft flights is provided in Voronezh/Chertovitskoye CTR.

**3.2 Surveillance radar approaches**

SRA procedures are not applied.

**3.3 Communication failure**

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

In case of radio communication failure after take-off the pilot-in-command shall carry out the established approach procedure and land at departure aerodrome.

If due to meteorological conditions or other reasons a pilot-in-command cannot carry out landing at departure aerodrome he has the right:

- следовать на аэродром назначения в соответствии с условиями, выданными органом ОВД;
- следовать на запасной аэродром на эшелоне, заданном органом ОВД.

При потере радиосвязи на этапе снижения командир воздушного судна обязан занять установленный ранее органом ОВД эшелон (высоту) полета и выполнить полет на ДПРМ WR (ВПГ 12) или на БПРМ А (ВПГ 30) на этом эшелоне (высоте) с последующим заходом на посадку по установленной схеме. При невозможности произвести посадку на аэродроме назначения командир воздушного судна имеет право принять решение о следовании на запасной аэродром.

#### 4. Процедуры в условиях ограниченной видимости

Процедуры ограниченной видимости вводятся при видимости на ВПП (RVR) 550 м и менее хотя бы в одной из точек наблюдения (в начале, середине и конце ВПП). Диспетчер органа ОВД информирует экипаж ВС о введении LVP, если не получил подтверждение о приеме сводки АТИС, в которую уже включена данная информация.

Маршрут руления ВС к линии предварительного старта ВПП 12/30 определяется диспетчером Вышки. Экипажу ВС следует повторять все указания диспетчера «Воронеж-Вышка».

В период действия процедуры при ограниченной видимости:

- взлет разрешается только от начала ВПП;
- взлет запрещается без остановки на исполнительном старте.

#### 5. Процедуры полетов по ПВП в пределах диспетчерской зоны Воронеж/Чертовицкое

При полетах по ПВП в пределах диспетчерской зоны необходимо:

- иметь разрешение соответствующего органа ОВД;
- выполнять команды диспетчеров ОВД.

Если позволяют условия полетов, разрешение органа ОВД для полетов по ПВП выдается на следующих условиях:

- предоставляется план полета в отношении разрешения органа ОВД с заполненными пунктами 7-18;
- разрешение органа ОВД должно быть получено непосредственно перед входом воздушного судна в диспетчерскую зону аэродрома;
- сообщение о местонахождении представляется в соответствии с п. 3.6.3 Приложения 2 ИКАО;
- отклонения от разрешения органа ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;
- полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей, в противном случае данный полет может осуществляться в соответствии с правилами полетов по приборам;
- на установленной частоте поддерживается двухсторонняя радиосвязь;
- воздушное судно оборудовано ответчиком ВОРЛ с 4096 кодами в режиме 3/A.

**Примечание:** Разрешение органа ОВД предназначено только для обеспечения эшелонирования между полетами по ППП и ПВП.

#### Выполнение визуального захода на посадку

Визуальный заход на посадку (ВЗП) - заход на посадку при полете по ППП, когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не выполнена и заход выполняется при наличии визуального контакта с наземными ориентирами.

- to proceed to the destination aerodrome according to ATS unit instruction;

- to proceed to the alternate aerodrome at flight level assigned by ATS unit.

In case of radio communication failure during descent a pilot-in-command shall continue flight at flight level (altitude), last assigned by ATS unit to LOM WR (RWY 12) or LMM A (RWY 30), then carry out the approach according to the established procedure. If unable to carry out landing at the destination aerodrome, a pilot-in-command has the right to proceed to the alternate aerodrome.

#### 4. Low visibility procedures

Low visibility procedures are applied when RVR is 550 m or less at least at one of three observation points (touchdown zone, mid-point and stop-end of the RWY). ATS unit controller informs flight crew about LVP implementation if the flight crew has not acknowledged ATIS broadcast which includes this information.

Taxi route of ACFT to the runway-holding positions of RWY 12/30 is assigned by TWR controller. The flight crew should read back all instructions of «Voronezh-Tower» controller.

When LVP are in force:

- take-off is approved from the beginning of the RWY only;
- take-off is prohibited without stop at the line-up position.

#### 5. Procedures for VFR flights within Voronezh/Chertovitskoye CTR

During VFR flights within CTR it is necessary:

- to have clearance of appropriate ATS unit ;
- to follow the instructions of ATS controllers.

If flight conditions permit, clearance of ATS unit for VFR flights shall be issued under the following conditions:

- flight plan shall be submitted with respect to ATS unit clearance with items 7-18 filled in;
- ATS unit clearance shall be obtained immediately before aircraft enters CTR;
- position report shall be submitted in accordance with para 3.6.3 of ICAO Annex 2.
- deviations from the ATS unit clearance may only be made when prior permission for these deviations has been obtained;
- the flight shall be conducted with a vertical visual reference to the ground, unless the flight can be conducted in accordance with IFR;
- two-way radio communication shall be maintained on specified frequency;
- ACFT is equipped with SSR transponder with 4096 codes in 3/A Mode.

**Note:** ATS unit clearance is intended only to provide separation between IFR and VFR flights.

#### Visual approach

Visual approach is an approach for a flight under IFR when instrument approach procedure has not been executed partially or completely and approach is executed under visual contact with ground references.

Визуальный заход на посадку на аэродроме Воронеж/Чертовицкое выполняется днем и ночью в соответствии с требованиями Руководства по производству полетов авиакомпании после получения соответствующего разрешения от органа ОВД.

Разрешение воздушному судну, выполняющему полет по ППП, на выполнение визуального захода на посадку запрашивается экипажем ВС, или инициируется органом ОВД. В последнем случае требуется согласование с экипажем.

При инициировании визуальных заходов на посадку орган ОВД должен учитывать воздушную обстановку и метеорологические условия.

Органом ОВД выдается разрешение на выполнение визуального захода на посадку экипажу ВС, выполняющему полет по ППП, при условии:

- a) экипаж имеет возможность поддерживать визуальный контакт с ВПП или ее ориентирами;
- b) сообщаемая нижняя граница облаков соответствует или превышает высоту, на которой начинается начальный участок захода на посадку воздушного судна, получившего такое разрешение;
- c) экипаж сообщает, что метеорологические условия позволяют выполнять визуальный заход на посадку и посадку.

При выполнении визуального захода на посадку эшелонирование следующих одного за другим ВС обеспечивается органом ОВД до того момента, когда экипаж следующего позади ВС докладывает о том, что он видит находящееся впереди ВС. После чего этому экипажу органом ОВД даётся указание продолжать заход и самостоятельно выдерживать приемлемый для себя интервал эшелонирования относительно находящегося впереди ВС.

Если находящееся впереди ВС относится к категории «тяжелое» или более тяжелого с учётом турбулентности в следе, чем следующее за ним ВС, и дистанция между ВС становится меньше соответствующей минимуму эшелонирования по турбулентности в следе, орган ОВД выдаёт экипажу последующего ВС предупреждение о возможной турбулентности в следе.

Экипаж следующего вторым ВС обеспечивает приемлемый для себя интервал эшелонирования относительно предшествующего ВС. Если экипаж считает необходимым увеличить интервал эшелонирования, то он информирует об этом орган ОВД или принимает решение об уходе на второй круг.

При выполнении визуального захода на посадку ответственность за выдерживание безопасной высоты полёта, за безопасный пролёт препятствий полностью возлагается на экипаж ВС.

Visual approach shall be operated at Voronezh/Chertovitskoye AD in the day-time and at night in accordance with the requirements specified in the Airline Operation Manual, after appropriate clearance is obtained from the ATS unit.

Clearance for ACFT, operating an IFR flight, to perform visual approach shall be requested by the flight crew or initiated by the ATS unit. In the latter case, coordination with the flight crew is required.

When initiating visual approaches, ATS unit must take into consideration air situation and weather conditions.

ATS unit issues clearance for visual approach to flight crew of an ACFT operating an IFR flight, provided:

- a) flight crew is able to maintain visual contact with runway or its references;
- b) the reported ceiling is at or above the altitude of the initial approach segment for the ACFT cleared for visual approach;
- c) flight crew reports that weather conditions are such, that allow visual approach and landing to be completed.

Separation of ACFT performing successive visual approaches is ensured by the ATS unit until flight crew of the succeeding ACFT reports having the preceding ACFT in sight. Flight crew is then instructed to continue visual approach, maintaining own separation from the preceding ACFT.

If the preceding ACFT relates to category "Heavy" or is of a heavier wake turbulence category than the succeeding ACFT, and the distance between ACFT is less than the appropriate wake turbulence minimum, ATS unit issues a caution of possible wake turbulence to flight crew of the succeeding ACFT.

Flight crew of the succeeding aircraft shall ensure that the spacing from the preceding aircraft is acceptable. If flight crew determines that additional spacing is required, they should inform ATS unit or take the decision to perform missed approach.

Flight crew bears full responsibility for maintaining safe altitude and obstacle clearance during visual approach operations.

### УУОО АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка во время сезонной миграции в районе аэродрома Воронеж/Чертовицкое обуславливается близостью рек Воронеж и Дон, богатым растительным покровом (лиственный лес, кустарник, земельные участки, поля), что способствует концентрации здесь различных видов птиц.

Сезонные миграции проходят в весенний (с конца марта до середины мая) и осенний (с конца августа до конца ноября) периоды, увеличиваются в период пахотных работ и созревания злаковых культур.

Основные направления сезонных миграций:

- весной с юга, юго-запада на север, северо-восток;
- осенью с севера, северо-востока на юг, юго-запад.

Высота полета 150 фт/45 м – 3200 фт/980 м от уровня земли. Перелеты отдельных видов птиц происходят до высоты 9900 фт/3020 м от уровня земли.

Суточная миграция проходит от начала рассвета до сумеречного времени суток. Перелеты к местам кормления, местам ночевки проходят во всех направлениях.

Высота полета до 1200 фт/370 м от уровня земли.

Передача информации экипажам ВС о перелетах птиц осуществляется по каналу АТИС на русском и английском языках на частоте 120.800 МГц, а также орган ОВД сообщает экипажам ВС о скоплении и перелетах птиц.

Радиолокационный контроль за перемещением птиц отсутствует.

### UOOO AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

The ornithological situation in the vicinity of Voronezh/Chertovitskoye AD throughout periods of seasonal migration is conditioned by proximity of the rivers Voronezh and Don, shrublands, woodlands, grasslands and fields which favour concentration of different bird species.

Seasonal migration occurs in spring (from end of March till mid May) and in autumn (from end of August till the end of November) and surges during periods of plowing works and grain ripening.

The main directions of seasonal migration:

- in spring: from south, south-west to north, north-east;
- in autumn: from north, north-east to south, south-west.

Birds migrate at 150 ft/45 m AGL – 3200 ft/980 m AGL. Certain bird species fly at up to 9900 ft/3020 m AGL.

During the day birds migrate from dawn till dusk. Birds migrate in different directions to feeding, roosting locations.

Birds fly at up to 1200 ft/370 m AGL.

Information regarding bird migration is transmitted in Russian and in English through ATIS broadcast on frequency 120.800 MHz, and is communicated to flight crews by the ATS unit.

Radar control of bird migrations is not provided.

## УУОО АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ

## UUOO AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UUOO-31 AD 2.1 UUOO-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 12/30	AD 2.1 UUOO-33
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2.1 UUOO-39
Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UUOO-40
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UUOO-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO	AD 2.1 UUOO-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 12	AD 2.1 UUOO-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 30	AD 2.1 UUOO-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 12	AD 2.1 UUOO-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 30	AD 2.1 UUOO-72
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 12	AD 2.1 UUOO-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 30	AD 2.1 UUOO-88
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB V RWY 12	AD 2.1 UUOO-97
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB V RWY 30	AD 2.1 UUOO-98
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB U RWY 12	AD 2.1 UUOO-99
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB U RWY 30	AD 2.1 UUOO-100
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 12/30	AD 2.1 UUOO-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 12	AD 2.1 UUOO-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 30	AD 2.1 UUOO-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 12	AD 2.1 UUOO-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 30	AD 2.1 UUOO-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 12	AD 2.1 UUOO-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 30	AD 2.1 UUOO-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 12	AD 2.1 UUOO-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 30	AD 2.1 UUOO-158