

УВОО АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UWOO AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УВОО ОРЕНБУРГ
UWOO ORENBURG

УВОО АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UWOO AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	514745с 0552724в. В центре ВПП 514745N 0552724E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	28 км В г. Оренбурга 28 KM E of Orenburg
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	387 фт/ 118 м/ 27°С 387 FT/ 118 M/ 27°С
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	-13 м -13 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	11°В (2022)/ 4.2°В 11°E (2022)/ 4.2°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	АО «Международный Аэропорт «Оренбург» Россия, 460520, Оренбургская область, Оренбургский район, Нежинский сельсовет, территория Аэропорт, здание 1. Joint Stock Company "Orenburg International Airport" Building 1, Airport territory, Nezhinskiy selsovet, Orenburgskiy rayon, Orenburgskaya oblast, 460520, Russia. Тел./Tel.: (3532) 67-66-60 Факс/Fax: (3532) 67-66-70 AFTN: УВООАПДУ / UWOOAPDU УВООАПБФ / UWOOAPBF E-mail: airport@oren.aero
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

УВОО АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UWOO AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0400-1300; СБ, ВС, празд.: не работает MON-FRI: 0400-1300; 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 + 5 часов LT = UTC + 5 HR

УВОО АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UWOO AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеются AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/ МС-8П, МС-20 TS-1, RT/ MS-8P, MS-20
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет AVBL, without limitation
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	Мелкий ремонт в АТБ Minor repairs at aircraft repair base
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УВОО АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UWOO AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница в аэропорту, 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, амбулатория. Служба скорой помощи, поликлиники и больницы в г. Оренбурге. Aid post in the airport Terminal, ambulance station. Ambulance service, polyclinics and hospitals in Orenburg.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеется. Банк в г. Оренбурге AVBL. Bank in Orenburg
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УВОО АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
UWOO AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 7 H24, CAT 7
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

УВОО АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UWOO AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	1-я очередь очистки: ВПП, огней ВПП, спланированной части лётной полосы (ЛП) на ширину 10 м от границы ВПП, рабочих РД и МС, привокзальной площади, при необходимости, зон КРМ и ГРМ; 2-я очередь очистки: остальных МС, обочин РД на ширину 10 м; 3-я очередь: очистка ЛП на ширину 25 м от боковых границ ВПП по всей длине ЛП, обочин перронов и МС, подъездных дорог к объектам аэродромных служб. 1. RWY, RWY LGT, graded portion of runway strip to a width of 10 M from RWY edges, active TWY and stands, terminal square, LOC and GP areas if necessary; 2. Other stands, TWY shoulders to a width of 10 M; 3. RWY strip along the full length to a width of 25 M from RWY edges, shoulders of aprons and stands, access roads to facilities of aerodrome services.
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	Перрон 1 Центральный: асфальтобетон, цементобетон, усиленный асфальтобетоном. Apron 1 Central: Asphalt-Concrete, Cement-Concrete reinforced by Asphalt-Concrete. Стоянки / Stands: 1 (ПОЖ/ for de-icing/anti-icing) – PCN 55/F/D/W/T. 2, 3, 2A – PCN 52/F/C/X/T. 4-7 (5A, 6A, 7A) – PCN 64/R/B/X/T (смешанное / mixed). 8-12 (8A, 9A, 10A, 11A, 12A) – PCN 85/F/C/X/T. 13, 14 (13A, 13B, 14A, 14B) – PCN 40/R/B/X/T (смешанное / mixed). 15-18 – PCN 46/F/C/X/T. Перрон 2 Западный: Закрыт для эксплуатации ВС. Apron 2 West: closed for ACFT operations. Перрон 3 Восточный: грунт. Apron 3 East: Grass. 1-7 – места хранения ВС АОН. Stands 1-7 – positions for storage of general aviation ACFT.
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	РД / TWY: А – 21 М, общая ширина с укрепленными участками 32 М / total width with strengthened shoulders 32 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 65/F/D/W/T. РД 2, 3, 4 – закрыты для эксплуатации / TWY 2, 3, 4 – closed for ACFT operations.
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	Порог ВПП 08 / RWY 08 THR – 384 FT / 117.2 М Порог ВПП 26 / RWY 26 THR – 384 FT / 116.9 М
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УВОО АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
UWOO 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, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. 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 на РД А. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, side stripe, landing magnetic track value, taxi-holding positions; taxiway centre line on TWY A.
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

УВОО АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UWOO 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

УВОО АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UWOO AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Оренбург Приволжского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Orenburg Aeronautical Meteorological Station (Civil) of Privolzhskiy branch of FSBI "Aviamettelekom of Roshydromet"
2.	Часы работы Метеорологический орган, предоставляющий информацию в другие часы Hours of service MET Office outside hours	Круглосуточно H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия, частота составления Office responsible for TAF preparation Periods of validity Interval of issuance	АМСГ Оренбург, 24 часа, каждые 3 часа Orenburg Aeronautical Meteorological Station (Civil) 24 HR every 3 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	Прогноз типа TREND при выпуске регулярных и специальных сводок TREND forecast along with issuance of routine and special reports
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Брифинг, индивидуальная консультация Briefing, personal consultation
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, language(s) used	METAR, SPECI, TAF (AMD), GAMET (AMD), SIGMET, AIRMET, SIGWX, прогноз ветра и температуры на высотах / forecasts of upper wind and upper-air temperature, VA, TC. Рус, англ / RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Карты S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , прогноз ветра и температуры по высотам в виде карт, SWH, SWM, AIREP, предупреждения по аэродрому, предупреждения о сдвиге ветра, данные ДМРЛ, данные ИСЗ. S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , forecasts of upper wind and upper-air temperature, SWH, SWM, AIREP, aerodrome warnings, wind shear warnings, Doppler meteorological radar information, satellite data.
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	АИС «МетеоДисплей», АП ДМРЛ-С Automated information system «MeteoDisplay», Doppler Meteorological Radar DMRL-C
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПК, ПДСР TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УВОО АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UWOO 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
08	089.53° 079°	2500x42	PCN 57/R/B/X/T Asphalt-Concrete (mixed)	514744.76N 0552618.62E — —	THR 384 FT / 117.2 M TDZ 387 FT / 117.8 M
26	269.53° 259°	2500x42	PCN 57/R/B/X/T Asphalt-Concrete (mixed)	514744.91N 0552829.11E — —	THR 384 FT / 116.9 M TDZ 387 FT / 117.8 M

1	2	3	4	5	6	
Уклон ВПП и КПП	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	400x150	2800x300	нет/NIL	Имеется/AVBL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	400x150	2800x300	нет/NIL	Имеется/AVBL	

УВОО АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UWOO 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
08	2500	2900	2500	2500	нет/NIL
from TWY A	1218	1618	1218		нет/NIL
26	2500	2900	2500	2500	нет/NIL
from TWY A	1282	1682	1282		нет/NIL

УВОО АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UWOO 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 огней 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
08	HIALS CAT I 900 M	зеленые green	PAPI right/2°40'	нет NIL	нет NIL	2500 M, 60 M 1900 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
26	HIALS CAT I 900 M	зеленые green	PAPI left/2°40'	нет NIL	нет NIL	2500 M, 60 M 1900 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УВОО АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UWOO 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	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на РД А. Осевых: нет. Edge: on TWY A. Centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / 1сек. Secondary power supply to all lighting at AD /1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УВОО АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UWOO AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	514734.54с 0552808.50в — 514734.54N 0552808.50E —
2.	Превышение TLOF и/или FATO (м/ффт) TLOF and/or /FATO elevation (M/FT)	374 фт / 114 м 374 FT / 114 M
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность, маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	6 площадок 20x20 м, бетон, максимально 20 тонн, дневная маркировка 6 helipads 20x20 M, Concrete, MAX 20 tons, 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	нет NIL
7.	Примечания Remarks	1. ЗАПРЕЩЕНЫ полеты в секторе Ам 169° (протяженностью 600 м) – Ам 259° (до траверза торца ВПП 08) с центром в точке пересечения РД 3 и РД 4. 2. ЗАПРЕЩЕНЫ полеты в зоне влияния «воздушной подушки» в секторе Ам 089° (до конца мест хранения ВС АОН) – Ам 169° (протяженностью 600 м) с центром стоянки 1 вертодрома. 3. Система координат ПЗ-90.11. 1. Flights within sector AZM 169° (DIST 600 M) – AZM 259° (to abeam RWY 08 extremity) centred at intersection of TWY 3 and TWY 4 are PROHIBITED. 2. Flights in the area of influence of air cushion within sector AZM 089° (up to the end of stands for general aviation aircraft) – AZM 169° (DIST 600 M) centred at heliport stand 1 are PROHIBITED. 3. PZ-90.11 coordinate system.

УВОО АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UWOO AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Оренбург диспетчерская зона / Orenburg CTR : 1. 515859N 0551434E - 515700N 0551800E - 515444N 0554843E - 514758N 0554837E - 513707N 0553803E - 514200N 0550548E - 514700N 0545823E - 515859N 0551434E 2. 521351N 0553239E - 521040N 0561215E - 514557N 0561034E - 513312N 0560357E - 512731N 0555627E - 513707N 0553803E - 514200N 0550548E - 515737N 0544238E - 520817N 0545845E - 521351N 0553239E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Оренбург диспетчерская зона / Orenburg CTR: 1. от земли до 400 м / 1400 фт AMSL/GND – 400 M/1400 FT AMSL 2. выше 400 м/1400 фт AMSL до FL070/ above 400 M/1400 FT AMSL – FL070
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Оренбург-Круг, Оренбург-Вышка рус, анг Orenburg-Radar, Orenburg-Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	3000 фт/ – 3000 FT/ –
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УВОО АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UWOO 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
ДПК TWR	Оренбург-Круг Orenburg-Radar	120.400	к/с H24	нет NIL
ПДСР TWR	Оренбург-Вышка Orenburg-Tower	128.000	к/с H24	Дополнительно выполняет функции Руления Additionally serves as Taxiing
АТИС ATIS	Оренбург-АТИС Orenburg-ATIS	126.400	к/с H24	Рус/RUS
	Оренбург-Транзит Orenburg-Transit	131.700	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel Рус/RUS

УВОО АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UWOO AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км) Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
VORDME (11°E)	ОРН ORN	113.6 CH 83X	к/с H24	514751.3N 0552712.3E	120 M / 400 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 08 ILS кат. I (11°B) LOC 08 ILS CAT I (11°E)	ИВП IWP	109.9	к/с H24	514745.0N 0552906.0E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 08 GP 08		333.8	к/с H24	514749.6N 0552634.1E			2°40, RDH 15.2 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 08 DME 08	ИВП IWP	CH 36X	к/с H24	514749.7N 0552634.1E			Zero indication at RWY 08 THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 08 LOM 08	ВП WP	415	к/с H24	514744.5N 0552251.7E			259°MAG/4.0 KM RWY 08 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 08 LMM 08	В W	843	к/с H24	514744.7 N 0552521.0E			259°MAG/1.1 KM RWY 08 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 26 ILS кат. I (11°B) LOC 26 ILS CAT I (11°E)	ИЛМ ILM	109.3	к/с H24	514744.7N 0552524.2E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 26 GP 26		332.0	к/с H24	514750.7N 0552812.0E			2°40, RDH 15.1 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 26 LOM 26	ЛМ LM	415	к/с H24	514745.4N 0553207.2E			079°MAG/4.2 KM RWY 26 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 26 LMM 26	Л L	843	к/с H24	514745.0N 0552926.4E			079°MAG/1.1 KM RWY 26 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

1	2	3	4	5	6	7	8
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УВОО UWOO	115.700 CH 22363	к/с H24			300	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 08 GLS кат. I GBAS (H) 08 GLS CAT I	G08A	CH 20719	к/с H24	514745.7N 0553206.0E		37	2°40', TCH 15.0 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 26 GLS кат. I GBAS (H) 26 GLS CAT I	G26A	CH 21130	к/с H24			37	2°40', TCH 15.0 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецтранспортом. Руление и буксировка производятся по установленной маркировке.

Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния РД, перрона, погодных условий и в соответствии с РЛЭ. Лидирование за машиной сопровождения выполняется в случаях: при введении процедуры ограниченной видимости, при затруднении в определении разметки, по требованию экипажа ВС, при прибытии литерных рейсов.

Обработка ВС противообледенительной жидкостью (Тип I и Тип IV) производится на МС 1.

Процедура противообледенительной обработки ВС с запущенными двигателями не производится. Передача информации между наземным персоналом и летным экипажем осуществляется по самолетному переговорному устройству или радиосвязи (частота 119.200 МГц).

Специалист, ответственный за выпуск ВС, обязан передать экипажу информацию о противообледенительной защите (код противообледенительной обработки ВС).

2. Руление на места стоянки и с них**Перрон 1 Центральный**

МС 1 предназначена для обработки ВС ПОЖ. Заруливание ВС выполняется буксировкой, выход с МС 1 выполняется на тяге собственных двигателей. При установке ВС на МС 2, 2А, площадка ПОЖ должна быть свободна.

При заруливании и выруливании ВС с МС 2А на тяге собственных двигателей, должны быть свободны МС 2, 3, 4. Руление осуществлять за машиной сопровождения.

Заруливание на МС 3-12 производится на тяге собственных двигателей. Выход с МС 3-12 производится буксировкой.

На МС 5А-9А заруливание и выход ВС на тяге собственных двигателей выполняется за машиной сопровождения строго по разметке для ВС, размеры которых не превышают размах крыла 32.0 м, длины 30.0 м.

На МС 10А-12А заруливание ВС на тяге собственных двигателей через свободные соседние МС, руление осуществлять за машиной сопровождения строго по разметке для ВС, размеры которых не превышают размах крыла 25.0 м, длины 20.5 м.

На МС 13-18 заруливание ВС производится буксировкой, выход с МС 13-18 выполняется на тяге собственных двигателей.

На МС 13А, 13В, 14А, 14В для ВС типа DA-40/42, заруливание и выруливание ВС выполняется на тяге собственных двигателей.

На МС 10А-12А, 15-17 заруливание ВС типа Ми-8 на тяге собственных двигателей выполняется через свободные соседние стоянки.

МС 18 - карантинная.

Движение ВС индекса 6 от МС 9 до МС 18 ЗАПРЕЩЕНО на тяге собственных двигателей.

Перрон 2 Западный

Закрит для эксплуатации ВС.

Перрон 3 Восточный (грунт)

Предназначен для хранения ВС авиации общего назначения.

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

Movement of ACFT on the aerodrome shall be carried out under own engines power or by towing using special vehicles. ACFT taxiing and towing shall be carried out along the established marking.

Taxiing speed shall be determined by pilot-in-command, depending on condition of TWY, apron, weather conditions, in accordance with the Aeroplane Flight Manual. Assistance of "Follow-me" vehicle is provided in the following cases: when LVP are implemented, when marking is hard to trace, upon request of the flight crew, for arriving VIP flights.

ACFT de-icing treatment with de-icing fluids (Type I and Type IV) is executed on stand 1.

De-icing treatment of ACFT with running engines is not carried out. Transfer of information between ground personnel and flight crew shall be executed via interphone system or radio communication (frequency 119.200 MHz).

The specialist in charge of ACFT departure must provide the flight crew with information about de-icing/anti-icing procedure (de-icing/anti-icing code).

2. Taxiing to and from stands**Apron 1 Central**

Stand 1 is designated for de-icing/anti-icing treatment of ACFT. ACFT shall taxi into stand 1 under tow and out of the stand – under own engines power. When ACFT are parking onto stands 2, 2A, de-icing/anti-icing pad must be vacant.

When ACFT are taxiing into/out of stand 2A under own engines power, stands 2, 3, 4 must be vacant. ACFT shall taxi after "Follow-me" vehicle.

ACFT shall taxi into stands 3-12 under own engines power. ACFT shall vacate stands 3-12 under tow.

ACFT shall taxi into/out of stands 5A-9A under own engines power after "Follow-me" vehicle strictly along the marking for ACFT with a wingspan of not above 32.0 m and 30.0 m long.

ACFT shall taxi into stands 10A-12A under own engines power through adjacent vacant stands after "Follow-me" vehicle strictly along the marking for ACFT with a wingspan of not above 25.0 m and 20.5 m long.

ACFT shall taxi into stands 13-18 under tow and out of the stands – under own engines power.

Stands 13A, 13B, 14A, 14B are AVBL for DA-40/42 ACFT. ACFT shall taxi into/out of the stands under own engines power.

Mi-8 HEL shall taxi into stands 10A-12A, 15-17 under own engines power through adjacent vacant stands.

Stand 18 is a quarantine stand.

Taxiing of index 6 ACFT from stand 9 to stand 18 under own engines power is PROHIBITED.

Apron 2 West

The apron is closed for ACFT operations.

Apron 3 East (grass)

The apron is designated for storage of general aviation ACFT.

Рулением по аэродрому руководит диспетчер «Оренбург-Вышка» на частоте 128.000 МГц.

Ответственность за вырубивание ВС со стоянки и заруливание на стоянку возлагается на специалиста АТБ.

Лидирование ВС осуществляется от места запуска ВС до сопряжения РД А с перроном при вылете, от линии предварительного старта на РД А до МС при прилете.

Экипажи ВС докладывают диспетчеру ОВД о прибытии ВС на МС при прилете.

В случае непреднамеренного пересечения границы критической зоны ILS при вылете экипаж незамедлительно прекращает руление и докладывает диспетчеру ОВД.

Для связи наземного технического персонала с экипажем ВС при буксировке и запуске двигателей используется СПУ.

3. Зона стоянки для небольших ВС (авиация общего назначения)

Воздушные суда общего назначения по запросу сопровождаются спецмашиной, в сопровождении которой рулят на места стоянок, выделенные для них.

4. Зона стоянки для вертолетов

Вертолетная стоянка расположена между РД 3 и РД 4. Шесть бетонированных площадок размером 20x20 м обозначены и маркированы МС 1-6.

Выход на МС 1-6 выполняется по воздуху.

5. Перрон. Руление в зимних условиях

Осевая линия руления может быть невидима из-за снега. Помощь со стороны машины сопровождения может быть запрошена через диспетчера «Оренбург-Вышка».

6. Ограничения при рулении



Пересечение критических зон РМС (ILS) воздушными судами, специальным автотранспортом и средствами механизации производится с разрешения диспетчера УВД.

Примечание:

Учебные и тренировочные полеты выполняются согласно заданий, после подачи и утверждения плана на использование воздушного пространства, по схемам и в установленных зонах маневрирования.

УВОО АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

Указанные процедуры на аэродроме Оренбург не выполняются ввиду значительного удаления от населенных пунктов.

Ограничения и специальные процедуры на этапе взлета, на этапе снижения и захода на посадку не устанавливаются.

УВОО АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Общие положения

Отступлений от требований и правил полетов, действующих на территории Российской Федерации, нет.

2. Процедуры полетов по ППП в пределах диспетчерской зоны Оренбург

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

Taxiing of ACFT on the aerodrome is directed by "Orenburg-Tower" controller on frequency 128.000 MHz.

The responsibility for ACFT taxi operations (into/out of stands) is placed on the specialist of the Aircraft maintenance base.

Departing ACFT are escorted from start-up position to junction of TWY A with the apron, arriving ACFT are escorted from the runway-holding position on TWY A to the stand.

Flight crews of arriving ACFT shall report to ATS unit controller after ACFT is parked onto the stand.

In case departing ACFT inadvertently crosses ILS critical area boundary, flight crew shall stop taxiing immediately and report to ATS unit controller.

Intercom is used for communication of ground technical personnel with flight crew during towing and engine start-up operations.

3. Parking area for small aircraft (General aviation)

General aviation ACFT are escorted by "Follow-me" vehicle to designated stands upon flight crew's request.

4. Parking area for helicopters

Parking area for helicopters is located between TWY 3 and TWY 4. Six concrete slabs with dimensions 20x20 m each are marked and designated as stands 1-6.

Taxiing to stands 1-6 shall be carried out by air.

5. Apron – taxiing during winter conditions

Taxi guide line may not be visible due to snow. Assistance of "Follow-me" vehicle may be requested via "Orenburg-Tower" controller.

6. Taxiing – limitations

ACFT, special vehicles and mechanical aids shall cross ILS critical areas by clearance of the ATC controller.

Note:

Training and practice flights shall be executed in accordance with tasks, after submission and approval of a plan for airspace use, according to procedures and within the established manoeuvring areas.

UWOO AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Noise abatement procedures are not applied at Orenburg AD as it is located at a significant distance from populated areas.

Restrictions and special procedures are not established for take-off, descent and approach.

UWOO AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. General

There are no deviations from flight rules and requirements in force on the territory of the Russian Federation.

2. Procedures for IFR flights within Orenburg CTR

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

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 органу ОВД аэродрома.

ВС, находящееся на конечном этапе захода на посадку, имеет преимущество перед вылетающим.

2.1 Вылет

Перед началом выполнения процедуры запуска (буксировки) ВС, при первой связи с диспетчером, экипаж ВС должен доложить индекс прослушанной информации АТИС, указать номер МС и получить условия выхода, код ответчика ВОРЛ, разрешение на выполнение полета.

Условия выхода должны содержать:

- порядок маневрирования при взлете;
- высоту первоначального набора;
- позывной органа ОВД, с которым необходимо установить радиосвязь после взлета и частоту, на которой он работает.

Стандартные условия выхода, выдаваемые диспетчером «Оренбург-Вышка» (частота 128.000 МГц), предусматривают выход на связь с диспетчером ДПК после выполнения взлета (позывной «Оренбург-Круг», частота 120.400 МГц). Если органом ОВД, при выдаче условий выхода, указывается только наименование стандартного маршрута вылета по приборам (SID) – это означает, что заданы стандартные условия выхода.

Если экипаж не располагает данными о параметрах стандартного маршрута вылета по приборам (SID) или выдерживание стандартного маршрута вылета по приборам не представляется возможным, экипаж обязан доложить об этом диспетчеру ОВД и получить другие условия маневрирования после взлета.

Взлет от РД А в обоих направлениях ВПП 08/26 разрешается только для ВС категории А. Взлет от РД А ВС категории А выполняется по запросу экипажа ВС или по инициативе соответствующего органа ОВД. Ответственность за принятие решения о производстве такого взлета возлагается на командира ВС.

Взлет и первоначальный набор высоты осуществляется:

- по стандартным маршрутам вылета по приборам (SID);
- по траекториям, задаваемым органом ОВД методом радиолокационного векторения, при наличии непрерывного радиолокационного контроля.

В случае отсутствия конфликтного движения и других ограничений, диспетчер, в зависимости от воздушной обстановки, назначает процедуру «Прямо на», с целью уменьшения времени полета и расхода топлива.

2.2 Прибытие

Снижение и подход к аэродрому осуществляется:

- по маршрутам (STAR) и схемам захода на посадку с применением процедуры «Прямо на»;
- по траекториям, задаваемым органом ОВД методом радиолокационного векторения, при наличии непрерывного радиолокационного контроля;
- методом визуального захода на посадку.

The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is placed on appropriate ATS units. Change of flight level is permitted by ATS unit instruction.

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

ACFT, which is on final approach, has priority over departing ACFT.

2.1 Departure

Prior to engines start-up (towing) operations, on initial radio contact with the controller, flight crew must report code letter of the latest ATIS broadcast, stand number and obtain departure instructions, SSR squawk, ATC clearance for flight operation.

Departure instructions must contain:

- manoeuvring procedure after take-off;
- initial climb altitude;
- call sign and FREQ of the ATS unit to be contacted after take-off.

Standard departure instructions issued by “Orenburg-Tower” controller (FREQ 128.000 MHz) require establishing radio communication with “Orenburg-Radar” controller on FREQ 120.400 MHz after take-off. The fact that ATS unit provides only SID designator, means that standard departure instructions are assigned.

If flight crew has no information on SID parameters or if unable to maintain SID, flight crew must report it to the ATS unit and request another manoeuvring procedure after take-off.

Take-off from TWY A on both headings of RWY 08/26 is permitted for CAT A ACFT only. CAT A ACFT shall take off from TWY A upon request of the flight crew or at the initiative of the respective ATS unit. The responsibility for taking the decision to take off from TWY A is imposed on the pilot-in-command.

Take-off and initial climb shall be carried out:

- along SID routes;
- along tracks assigned by the ATS unit by radar vectoring, provided continuous radar control is AVBL.

Controller can give instructions to proceed “Direct to” for the purpose of reducing flight time and fuel consumption, depending on air situation, provided there is no conflicting traffic or other restrictions.

2.2 Arrival

Descent and arrival to the aerodrome shall be carried out:

- along STAR routes and Instrument approach procedures, applying "Direct to" instruction;
- along tracks assigned by the ATS unit by radar vectoring, provided continuous radar control is AVBL;
- by using a visual approach procedure.

Экипаж должен прослушать текущее сообщение АТИС. При первой радиосвязи с диспетчером ДПК, экипаж должен доложить индекс АТИС, текущий и занимаемый эшелон (высоту), выбранную систему захода на посадку.

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

При необходимости, например, в случае перегруженности аэродрома или его закрытии, прибывающие ВС могут получать указания о задержке в одной из зон ожидания, расположенных на схемах стандартного прибытия по приборам (STAR) в диспетчерской зоне Оренбург.

2.3 Процедура выполнения визуального захода

Визуальный заход на посадку (заход на посадку при полете по ППП, когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не соблюдается и заход выполняется по визуальным наземным ориентирам) выполняется по запросу командира ВС с разрешения диспетчера ОВД или инициируется органом ОВД по согласованию с экипажем ВС.

Полет ВС выполняется по ППП со снижением до высоты 3000 фт по согласованному маршруту STAR до момента выдачи органом ОВД разрешения на выполнение визуального захода на посадку, после доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами. Органом ОВД обеспечивается эшелонирование между воздушными судами, получившими разрешение на выполнение визуального захода на посадку, и другими прибывающими и вылетающими воздушными судами.

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

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

При потере визуального контакта с ВПП или ее ориентирами, экипаж ВС выполняет процедуру ухода на второй круг по ППП и немедленно информирует об этом орган ОВД.

Ответственность за выдерживание безопасных высот полета и безопасный пролет препятствий при выполнении визуального захода на посадку возлагается на экипаж ВС.

2.4 Выполнение полетов с использованием давления QNH

Назначение органом ОВД и выдерживание экипажем ВС высот ниже эшелона перехода осуществляется в величинах абсолютной высоты в футах по давлению QNH.

В сводке АТИС передается значение давления QNH в гПа.

Высоты полета ВС ниже эшелона перехода в метрах по давлению QFE выдаются органом ОВД только по запросу экипажа ВС.

Flight crew must listen to the latest ATIS broadcast and, after establishing radio communication with "Orenburg-Radar" controller, report its code letter, present flight level (altitude) and flight level (altitude) to be reached, selected approach procedure.

If flight crew has no information on STAR and/or approach procedure parameters or if unable to maintain STAR/approach procedure, flight crew must report it to "Orenburg-Radar" controller and request vectoring for arrival and/or approach.

If necessary, for example in case of aerodrome congestion or closure, arriving aircraft may be instructed to hold in one of the holding areas located on STAR routes in Orenburg CTR.

2.3 Visual approach

Visual approach (an approach during an IFR flight, when the instrument approach procedure either in part or in whole is not executed and the approach is executed in visual reference to terrain) shall be requested by the pilot-in-command and is subject to ATS unit clearance or is initiated by the ATS unit after coordination with the flight crew.

ACFT shall proceed under IFR along the assigned STAR descending to 3000 ft until cleared for visual approach by the ATS unit after flight crew reports establishing visual contact with RWY and (or) its references. ATS unit must provide separation between ACFT cleared for visual approach and other arriving and departing ACFT.

ATS unit issues visual approach clearance to an ACFT operating under IFR, provided:

- flight crew is able to maintain visual contact with RWY or its references;
- the reported ceiling (height of the lowest cloud layer) corresponds to or exceeds the altitude at IAF for ACFT cleared for visual approach;
- flight crew reports that weather conditions are such, that allow visual approach and landing to be executed.

If visual contact with RWY or its references is lost, flight crew shall execute missed approach under IFR, immediately reporting to the ATS unit.

Flight crew is responsible for maintaining safe flight altitudes and safe obstacle clearance over the course of a visual approach.

2.4 Flight operations using QNH pressure

ATS unit assigns and flight crew shall maintain altitudes below the transition level in feet based upon QNH pressure.

The value of QNH pressure in hPa is included in ATIS broadcast.

Flight heights below the transition level in metres based upon QFE pressure are issued by the ATS unit only upon request of flight crew.

Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчер дает указания на занятие определенного эшелона (абсолютной высоты), а также может устанавливать экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки, с учетом характеристик ВС.

В случае отсутствия или неисправности бортового ответчика ВОРП контроль полетов осуществляется с помощью первичного обзорного радиолокатора.

Потеря радиосвязи

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

Во всех случаях экипаж может:

- использовать мобильную связь:
руководитель полетов: +7 (3532) 56-01-74;
+7 (961) 947-94-64;

- прослушивать на частоте ДПРМ аэродрома информацию и указания диспетчера.

4. Процедуры полетов по ПВП в границах диспетчерской зоны Оренбург

Процедуры полетов по ПВП в границах диспетчерской зоны Оренбург осуществляются в соответствии с правилами, изложенными в разделе ENR 1.2 «Правила визуальных полетов» АИП России.

Командир ВС обязан соблюдать правила визуальных полетов и своевременно докладывать органу ОВД (управления полетами) о необходимости перехода к выполнению полета по ППП.

Решение о переходе от полета по ППП к полету по ПВП командир ВС принимает самостоятельно.

Переход от полета по ППП к полету по ПВП разрешается только в том случае, когда орган обслуживания воздушного движения получает составленное командиром ВС сообщение, которое содержит фразу: «Отменяю полет по ППП» и любые другие изменения, подлежащие внесению в его текущий план полета.

5. Процедуры в условиях ограниченной видимости

а) Ввод процедур в условиях ограниченной видимости

При фактической дальности видимости на ВПП менее 550 м (RVR менее 550 м хотя бы в одной из трех точек измерения видимости) на аэродроме инициируется введение процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости. О начале действия «Процедуры...» экипажи извещаются диспетчером ОВД фразой: «*Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости. Проверьте Ваш минимум*».

б) Наблюдение за видимостью на ВПП (RVR)

Наблюдение за видимостью на ВПП (RVR) производится в точке приземления, средней точке и дальнем конце ВПП.

При значениях видимости на ВПП во всех трех точках наблюдения 550 м и более, экипажу передается только значение видимости на ВПП в точке приземления, при этом наименование точки наблюдения не указывается. При значении видимости на ВПП хотя бы в одной из точек наблюдения менее 550 м, экипажу передается три значения RVR в последовательности: точка приземления, средняя точка, конец ВПП.

Критерием прекращения действия процедур LVP является значение RVR 550 м и более (во всех трех точках измерения видимости).

с) Прибытие в условиях ограниченной видимости

Для выполнения захода на посадку ВПП 08/26 оборудована по категории I ИКАО.

Controller can instruct flight crews to reach specified flight levels (altitudes) and apply vectoring to provide separation required for landing operations taking into account ACFT performance characteristics to regulate air traffic flow.

In the event of absence or failure of on-board SSR transponder, control of the flight is provided using primary surveillance radar.

Communication failure

In the event of radio communication failure flight crew shall follow radio communication failure procedures set forth in ENR 1.6 section of AIP of Russia, set the transponder to code 7600.

In all cases, flight crew can:

- use mobile communication:
Flight Control Officer: +7 (3532) 56-01-74;
+7 (916) 947-94-64;

- maintain a listening watch on LOM FREQ for information and controller's instructions.

4. Procedures for VFR flights within Orenburg CTR

VFR flights in Orenburg CTR are operated in accordance with Visual flight rules specified in ENR 1.2 section of AIP of Russia.

The pilot-in-command must follow visual flight rules and timely report the necessity to change to an IFR flight to ATS unit (flight management unit).

The decision to change from IFR flight to VFR flight shall be taken by the pilot-in-command at own discretion.

Change from IFR flight to VFR flight is permitted only, when ATS unit receives a message from the pilot-in-command containing the following phraseology: "*IFR flight cancelled*" and information about any changes that should be included in the current FPL.

5. Low visibility procedures

a) LVP implementation

Low visibility procedures are implemented at the aerodrome, when RVR is below 550 m at least at one of the three observation sites. LVP are implemented by the following phrase communicated to the flight crew by ATS unit controller: "*Low visibility procedures in progress. Check your minimum*".

b) RVR monitoring

RVR value is recorded at touchdown zone, mid-point and stop-end of the RWY.

When RVR value at all three observation sites is 550 m or above, only the value of RVR at the touchdown zone is communicated to the flight crew, the name of the observation site is not indicated. When RVR value at least at one of the three observation sites is below 550 m, all three RVR values are communicated to the flight crew in the following order: touchdown zone, mid-point, stop-end of the RWY.

The criteria for LVP cancellation is RVR 550 m or above (at all three observation sites).

c) Arrival in low visibility conditions

RWY 08/26 is equipped for ICAO CAT I operations.

Орган ОВД гарантирует экипажам ВС, что сигналы КРМ и ГРМ полностью защищены от помех на конечном этапе захода на посадку.

Экипажу каждого прибывающего ВС до выхода на конечный этап захода на посадку дополнительно передаются:

- текущие значения дальности видимости на ВПП и высоты нижней границы облачности (вертикальной видимости);
- данные об отказах любых компонентов радио- и светотехнического оборудования и минимум аэродрома в случае, если отказы предусматривают его изменения;

Экипажи прибывающих ВС докладывают диспетчеру ОВД:

- о производстве посадки;
- об освобождении ВПП после проруливания линии, обозначающей критическую зону ILS.

d) Интервалы на конечном этапе захода на посадку

При использовании ВПП в смешанном режиме эшелонирование организуется следующим образом:

- вылетающее ВС должно пролететь над курсовым радиомаяком до того, как заходящее на эту ВПП ВС выйдет на конечный участок схемы захода на посадку;
- прилетающее ВС должно выполнить посадку и полностью освободить ВПП до момента, когда заходящее за ним ВС выйдет на конечный участок схемы захода на посадку.

При векторении для захода на посадку по ILS ВС выводятся на луч курсового радиомаяка с соблюдением требований, изложенных выше, и правил процедуры векторения.

Критические зоны ILS должны быть свободны от других ВС и ТС:

- перед прибывающим ВС с момента выхода на конечный участок захода на посадку по приборам и до окончания пробега при посадке;
- перед вылетающим ВС с момента начала разбега и до момента, когда ВС окажется в воздухе.

e) ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- взлет не от начала ВПП;
- взлет без остановки на исполнительном старте;
- при ожидании у ВПП пересекать границу места ожидания.

f) Движение по перрону

Доставка экипажей к ВС и от ВС производится только автотранспортом.

g) Примечания

Критерии дальности видимости на ВПП и высоты нижней границы облаков (вертикальной видимости), при изменении которых оперативно информируется экипаж ВС:

- дальность видимости на ВПП (RVR) улучшается и достигает или превышает одно или несколько из следующих значений или дальность видимости на ВПП ухудшается и становится менее одного или нескольких из следующих значений: 150 м, 350 м, 550 м, 600 м, 800 м.
- высота нижней границы нижнего слоя (Ннго) значительной (ВКН) или сплошной (ОВС) облачности (вертикальная видимость (VV) при тумане или, когда невозможно определить Ннго) достигает одного или нескольких из следующих значений: 30 м, 60 м, 150 м, 300 м.

ATS unit ensures that LOC and GP signals are fully protected from interference on the final approach segment.

The following information is additionally communicated to the flight crew of each arriving ACFT before it joins the final approach segment:

- present values of RVR and ceiling (vertical visibility);
- occurring failure of any components of radio or lighting equipment and aerodrome minima, if equipment failure leads to change of minima.

Flight crews of arriving ACFT shall report the following information to ATS unit controller:

- execution of landing;
- vacating of RWY after crossing ILS critical area marking.

d) Separation on the final approach segment

When RWY is operated in mixed mode, separation is organized as follows:

- departing ACFT must pass LOC before ACFT approaching the same RWY joins the final approach segment;
- arriving ACFT must land and vacate the RWY before succeeding approaching ACFT joins the final approach segment.

During vectoring for ILS approach ACFT are vectored to intercept the localizer beam in accordance with the requirements indicated above and vectoring procedure.

ILS critical areas must be clear of other ACFT and vehicles:

- for arriving ACFT from the moment ACFT joins the final approach segment till landing run is completed;
 - for departing ACFT from start of take-off run till ACFT is airborne.
- e) It is PROHIBITED:**
- to take off not from RWY beginning;
 - to take off without stop at the line-up position;

- to cross runway-holding position marking when holding at the RWY.

f) Movement on the apron

Flight crews are transferred to/from the ACFT by motor vehicles.

g) NOTE

The criteria for providing information on changes of RVR and the height of cloud base (vertical visibility) to the flight crew in a timely manner:

- runway visual range (RVR) improves and reaches or exceeds or deteriorates and drops below one or more of the following values: 150 m, 350 m, 550 m, 600 m, 800 m.
- height of base of the lowest cloud layer of BKN or OVC clouds (or vertical visibility in fog or, if unable to determine the height of base of the lowest cloud layer) changes to one or more of the following values: 30 m, 60 m, 150 m, 300 m.

- высота нижней границы нижнего слоя (Ннго) значительной (BKN) или сплошной (OVC) облачности (вертикальная видимость (VV) при тумане или, когда невозможно определить Ннго) достигает одного или нескольких из следующих значений: **30 м, 60 м, 150 м, 300 м.**

УВОО АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Миграция птиц

Весенняя (апрель): 0500-1600, в направлении с юго-востока на северо-запад, высота 985-1650 фт (300-500 м), частота перелетов – 3-4 стаи в час.

Осенняя (октябрь): 0500-1600, в направлении с северо-запада на юго-восток, высота 985-1650 фт (300-500 м), частота перелетов – 4-5 стай в час.

Основные скопления и перелеты птиц – ранним утром и в вечерние часы, преимущественно с юга и юго-востока от КТА на север от земной поверхности до 1000 фт (300 м). Вблизи ВПП отдельные стаи голубей и грачей могут появляться в течение светлого времени суток.

В зимнее время особую опасность представляют куропатки, летающие у поверхности земли на высоте до 35 фт (10 м) в любое время суток.

Экипажи ВС информируются о текущей орнитологической обстановке по каналу АТИС «Оренбург-АТИС» (126.400 МГц). Информация об осложнении орнитологической обстановки оперативно доводится до диспетчера ОВД, для предупреждения экипажей о местах скопления птиц.

- height of base of the lowest cloud layer of BKN or OVC clouds (or vertical visibility in fog or, if unable to determine the height of base of the lowest cloud layer) changes to one or more of the following values: **30 m, 60 m, 150 m, 300 m.**

UWOO AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

Bird concentrations in the vicinity of the aerodrome

Spring migration (April): 0500-1600, from south-east to north-west, at 985 ft-1650 ft (300 m-500 m), 3-4 flocks per hour.

Autumn migration (October): 0500-1600, from north-west to south-east, at 985 ft-1650 ft (300 m-500 m), 4-5 flocks per hour.

Main bird concentrations and migration occur in morning and evening hours, mainly, from south and south-east of ARP towards north, at GND – 1000 ft (300 m). Flocks of pigeons and rooks can be encountered near the RWY in daylight hours.

In winter partridges that migrate close to the ground at heights up to 35 ft (10 m) throughout the day pose the greatest danger.

Flight crews are informed about present ornithological situation via ATIS ("Orenburg-ATIS", FREQ 126.400 MHz). ATS unit controller is timely informed in case the ornithological situation becomes dangerous, so flight crews can be warned about bird concentrations at the aerodrome.

УВОО АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ**UWOO AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME**

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UWOO-31 AD 2.1 UWOO-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 08/26	AD 2.1 UWOO-33
Precision Approach Terrain Chart – ICAO. RWY 08	AD 2.1 UWOO-35
Precision Approach Terrain Chart – ICAO. RWY 26	AD 2.1 UWOO-36
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2.1 UWOO-39
Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UWOO-40
Area Chart - ICAO	AD 2.1 UWOO-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO	AD 2.1 UWOO-57
Standard Departure Chart - Instrument (SID) – ICAO. RWY 08	AD 2.1 UWOO-69
Standard Departure Chart - Instrument (SID) – ICAO. RWY 26	AD 2.1 UWOO-70
Standard Departure Chart - Instrument (SID) – ICAO. RWY 08	AD 2.1 UWOO-71
Standard Departure Chart - Instrument (SID) – ICAO. RWY 26	AD 2.1 UWOO-72
Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) – ICAO. RWY 08	AD 2.1 UWOO-87
Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) – ICAO. RWY 26	AD 2.1 UWOO-88
Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) – ICAO. RWY 08/26	AD 2.1 UWOO-89
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I, LOC X RWY 08	AD 2.1 UWOO-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I, LOC X RWY 26	AD 2.1 UWOO-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I, LOC Y RWY 08	AD 2.1 UWOO-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I, LOC Y RWY 26	AD 2.1 UWOO-100
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I, LOC Z RWY 08	AD 2.1 UWOO-101
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I, LOC Z RWY 26	AD 2.1 UWOO-102
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 08	AD 2.1 UWOO-103
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 26	AD 2.1 UWOO-104
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 08	AD 2.1 UWOO-105
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 26	AD 2.1 UWOO-106
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 08/26	AD 2.1 UWOO-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 08	AD 2.1 UWOO-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 26	AD 2.1 UWOO-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 08	AD 2.1 UWOO-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 26	AD 2.1 UWOO-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 08	AD 2.1 UWOO-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 26	AD 2.1 UWOO-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 08	AD 2.1 UWOO-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 26	AD 2.1 UWOO-158