

УУОЛ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UUOL AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УУОЛ ЛИПЕЦК
UUOL LIPETSK

УУОЛ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UUOL AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	524209с 0393218в. В центре ВПП 524209N 0393218E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from the city	11 км СЗ г. Липецк 11 KM NW of Lipetsk
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	587 фт/ 179 м/ 33.2°С 587 FT/ 179 M/ 33.2°С
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	10°В (2017)/ 6.6'В 10°E (2017)/ 6.6'E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	Липецк. Россия, 398501, Липецкая область, Липецкий район, село Кузьминские Овражки, аэропорт. Lipetsk. Airport, Selo Kuzminskiye Ovrazhki, Lipetskiy Rayon, Lipetskaya Oblast, 398501, Russia. Тел./Tel.: (4742) 34-88-20, 38-14-10, 38-14-51 Факс/Fax: (4742) 34-72-72 АФТН/AFTN: УУОЛЫДЫБ / UUOLYDYX E-mail: airport@lipetsk.ru
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УУОЛ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UUOL AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0530-1400 СБ, ВС, праздники: не работает MON-FRI: 0530-1400 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	По согласованию By arrangement
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм = UTC + 3 часа LT = UTC + 3 HR

УУОЛ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UUOL 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 TS-1, RT
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

УУОЛ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UUOL AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Имеются AVBL
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт, больница в г. Липецк Medical post, hospital in Lipetsk
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Банкомат ATM
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УУОЛ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
UUOL AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат. 6 CAT 6
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	1. 2 тягача колесного типа. 2. Автокран грузоподъемность не менее 40 т. 3. Трал грузоподъемность не менее 60 т. 4. 3 аварийно-спасательных прицепа. 1. Two wheel-tyre tractors. 2. Crane truck of not less than 40 T lifting capacity. 3. Trawl of not less than 60 T lifting capacity. 4. Three emergency trailers.
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УУОЛ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UUOL AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearing priorities	См. раздел AD 1.2 See AD 1.2
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон 1 / Apron 1: асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 16/R/B/X/T Перрон 2 / Apron 2: асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 41/R/B/W/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: 1 - 18 М, цементобетон / Cement-Concrete A2 - 18 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 20/R/B/X/T 3 - 18 М, цементобетон / Cement-Concrete A4 - 18-68-33 М, цементобетон / Cement-Concrete A6 - 22.5 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 41/R/B/W/T МРД / MAIN TWY: 18 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete
3.	Местоположение и превышение мест проверки высо- томеров Altimeter check points location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УУОЛ АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
UUOL 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	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 всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY side stripe, landing magnetic track value, taxi-holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УУОЛ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UUOL AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

Смотри раздел GEN 3.1.6 АИП России
See GEN 3.1.6 of AIP Russia

УУОЛ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UUOL AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Липецк Lipetsk Aeronautical Meteorological Station (Civil)	
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с H24	
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМСГ Липецк Lipetsk Aeronautical Meteorological Station (Civil)	9 часов 9 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 30 мин TREND 30 MIN	
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Консультации экипажей (брифинг) The crews consultations (briefing)	

6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	SIGWX, UWT, METAR/SPECI, TAF, SIGMET/AIRMET, GAMET при полетах ниже / for flights below FL100, W/T, карта ветра и температуры воздуха на высотах, карта особых явлений погоды (SWH, WM) / forecasts of upper wind and upper-air temperature, SIGWX (SWH, WM) рус / RUS
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , T, SWH, SWM, снимки ИСЗ, информация от станций метеорологической автоматизированной радиолокационной сети МАРС, предупреждения по аэродрому вылета, данные специальных наблюдений с борта ВС, приземные карты погоды, карты барической топографии, прогноз траектории смещения радиозонда, консультативная информация о вулканическом пепле и тропических циклонах по всему маршруту полета /satellite images, the information received from MARS (meteorological automated radar system) stations, departure aerodrome warnings, aircraft observations during flight, surface weather charts, constant pressure maps, forecast trajectories of radiosonde balloon, volcanic ash and tropical cyclone advisory information relevant to the whole route
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	Внешнее информационное устройство External equipment
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Вышка TWR
10.	Дополнительная информация (ограничение обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УУОЛ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UUOL AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначения ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
15	159.92° 150°	2193x45	PCN 41/R/B/W/T Cement-Concrete	524244.78N 0393156.08E ---	THR 578 FT / 176.3 M
33	339.93° 330°	2193x45	PCN 41/R/B/W/T Cement-Concrete	524133.59N 0393238.91E ---	THR 568 FT / 173.0 M
Displaced THR 33	339.93° 330°		PCN 41/R/B/W/T Cement-Concrete	524142.69N 0393233.41E ---	DTHR 571 FT / 174.2 M
Уклон ВПП и КПП	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	250x150	2693x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	250x150	2693x300	нет/NIL	Порог ВПП 33 смещен на 300 м в сторону КТА THR 33 displaced by 300 M towards ARP

УУОЛ Ад 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UUOL AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция прерван- ного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная дистан- ция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
15	2193	2443	2193	2193	нет/NIL
От РД А2 / from TWY А2	1140	1390	1140	—	нет/NIL
33	2193	2443	2193	2043	нет/NIL
От РД А2 / from TWY А2	1050	1300	1050	—	нет/NIL

УУОЛ Ад 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UUOL AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протяженность и сила света огней приближения APCH LGT type LEN INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления TDZ LGT LEN	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (M) colour	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
15	SALS 900 M LIL	зелёные green	PAPI left/3.0°	нет NIL	нет NIL	2193 M, 60 M 1593 white last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
33	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2193 M, 60 M 1593 white last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL

УУОЛ Ад 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UUOL 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.	Местоположения указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location. Anemometer location and LGT	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: РД А2, А6; Осевых нет. Edge: TWY А2, А6; Centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни Ад / 15 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 15 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УУОЛ Ад 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UUOL AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	524201.17N 0393138.68E — 524201.17N 0393138.68E —
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	нет NIL
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Цементобетон / Cement-Concrete
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	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УУОЛ Ад 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UUOL AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Липецк диспетчерская зона/Lipetsk CTR: 530600N 0385642E - далее по дуге по часовой стрелке радиусом 60 км с центром/then clockwise by arc of circle radius of 60 KM centred at (523900N 0392606E) до/to 531006N 0391118E - 530400N 0391500E - далее по дуге по часовой стрелке радиусом 45 км с центром/then clockwise by arc of circle radius of 45 KM centred at (524212N 0393224E) до/to 521842N 0394212E - 520930N 0394730E - далее по дуге по часовой стрелке радиусом 60 км с центром/then clockwise by arc of circle radius of 60 KM centred at (523900N 0392606E) до/to 520812N 0394200E - 522400N 0391000E - 530600N 0385642E Липецк узловой диспетчерский район/Lipetsk TMA - См./See ENR 2.1
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Липецк диспетчерская зона: от земли до FL110 Lipetsk CTR: GND - FL110 Липецк узловой диспетчерский район / Lipetsk TMA: См./See ENR 2.1
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Липецк-Вышка рус, англ Lipetsk-Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	5000 фт/ - 5000 FT/ -
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УУОЛ Ад 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UUOL AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500	к/с H24	Аварийная частота Emergency FREQ
		124.000	к/с H24	Для ВС госавиации State ACFT FREQ
Вышка TWR	Липецк-Вышка Lipetsk-Tower	126.300	к/с H24	Липецк-Вышка выполняет функции Подхода, Круга, Старта, Руления Lipetsk-Tower serves as Approach Control Unit, Circuit Control Unit, Start Control Unit, Ground Control Unit
	Липецк-Транзит Lipetsk-Transit	127.400	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel
АТИС ATIS	Липецк-АТИС Lipetsk-ATIS	122.200	к/с H24	RUS ENG

УУОЛ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.

UUOL AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций	Обозначения	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение передающей антенны DME	Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км)	Примечания
Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
ОПРМ 15 NDB/MKR 15	Д D	400	к/с H24	524315.4N 0393137.5E			330° MAG/0.9 KM RWY15 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРМ 33 NDB/MKR 33	И I	400	к/с H24	524110.8N 0393252.6E			150° MAG/0.9 KM RWY 33 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККК/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УУОЛ UUOL	114.000 CH 22295	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККК 15 GLS кат. I GBAS(H) 15 GLS CAT I	G15A	CH 20651	к/с H24	524202.5N 0393201.6E			3.0°, TCH 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККК 33 GLS GBAS (H) 33 GLS	G33A	CH 21062	к/с H24				3.0°, TCH 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Движение ВС по рабочей площади осуществляется рулением (в т.ч. выруливанием с МС и заруливанием на них) на тяге собственных двигателей или буксировкой.

Буксировка ВС используется:

- при невозможности самостоятельного движения ВС;
- при выруливании со стоянок, с которых самостоятельное выруливание запрещено или невозможно.

Запуск двигателей ВС может выполняться в процессе буксировки, если это предусмотрено руководством по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) ВС и согласовано с техническим составом буксировочной бригады.

Запуск двигателей (включая опробование), начало руления (буксировки) осуществляются по запросу экипажа и только с разрешения диспетчера «Липецк-Вышка».

1.1 Противообледенительная обработка

Противообледенительная обработка (ПОО) ВС выполняется на МС 7-9.

Необходимость ПОО определяется совместно командиром ВС (КВС) и инженером службы наземного обслуживания (СНО) ВС.

ПОО ВС с работающими двигателями производится, если этого требует Руководство по летной эксплуатации (РЛЭ) ВС.

ПОО ВС, имеющих воздушные винты, с работающими двигателями ЗАПРЕЩЕНА.

Экипаж ВС обязан соблюдать осторожность в отношении персонала и транспортных средств, связанных с выполнением ПОО.

Выруливание с МС по окончании ПОО производится после получения разрешения диспетчера «Липецк-Вышка».

2. Руление на места стоянок и с них

Прибывающие ВС заруливают по РД А2 на перрон 1 или по РД А6 на перрон 2 самостоятельно или с помощью автомобиля сопровождения.

Выруливание ВС с МС осуществляется по сигналам технического специалиста.

Предупреждение:

Занятие воздушным судном ВПП производится с обязательной остановкой у линии предварительного старта на РД А2 или РД А6. Дальнейшее движение ВС на ВПП выполняется только по команде диспетчера «Липецк-Вышка».

3. Зона стоянки легких и сверхлегких воздушных судов

Легкие и сверхлегкие ВС сопровождаются спецмашинами на выделенные для них МС.

4. Зона стоянки для вертолетов

Для взлета и посадки вертолетов используется ВПП 15/33, а также посадочная площадка «Н» на РД А2.

Вертолеты на ползковом шасси перемещаются (рулят) по воздуху:

- после посадки - строго вдоль оси РД А2 до перрона 1 (на МС 2, 3);

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

ACFT movement on the movement area shall be carried out by taxiing (including taxiing into/out of stands) under own engines power or by towing.

Towing is provided in the following cases:

- ACFT self-manoeuving is impossible;
- for taxiing out of stand, where taxiing out under own engines power is prohibited or impossible.

The flight crew can carry out engines start-up in the process of towing, if this procedure is envisaged by the Aeroplane Flight Manual and coordinated with the technicians of the towing team.

Engines start-up (including run-up), start of taxiing (towing) shall be carried out on the request of the flight crew and only by permission of TWR controller.

1.1 De-icing treatment

De-icing treatment of ACFT is carried out on stands 7-9.

The necessity of de-icing treatment of ACFT is determined by pilot-in-command jointly with an engineer of ground handling service.

De-icing treatment of ACFT with running engines may be carried out if it is required by the Aeroplane Flight Manual.

De-icing treatment is PROHIBITED for propeller-driven ACFT with running engines.

Flight crew must exercise caution with regard to personnel and vehicles involved in de-icing treatment operation.

After completion of de-icing treatment, taxiing out of the stand shall be carried out after obtaining clearance of "Lipetsk-Tower" controller.

2. Taxiing to and from stands

Arriving ACFT shall taxi via TWY A2 to apron 1 or via TWY A6 to apron 2 under own engines power or with the escort of the "Follow-me" vehicle.

Taxiing out of stand shall be carried out according to the signals of the marshaller.

Warning:

ACFT entering RWY must be executed with a mandatory stop at runway-holding position on TWY A2 or TWY A6. Further ACFT movement to the RWY shall be carried out only by the instruction of TWR controller.

3. Parking area for light and ultralight ACFT

Light and ultralight ACFT shall be escorted by "Follow-me" vehicle to the designated stands.

4. Parking area for helicopters

RWY 15/33 and landing site "H" on TWY A2 are used for take-off and landing of HEL.

Air taxiing of HEL with skid-equipped landing gear is AVBL:

- after landing - strictly along centre line of TWY A2 up to apron 1 (to stands 2, 3);

- перед взлетом – с МС строго вдоль оси РД А2 на посадочную площадку «Н» или на ВПП 15/33.

5. Перрон. Ограничения при рулении.

Ось руления может быть невидима из-за снега. Экипаж ВС в этом случае может запросить через диспетчера «Липецк-Вышка» помощь автомобиля сопровождения.

Руление ВС по перронам выполняется на минимально допустимой скорости и при повышенном внимании экипажа.

Смотри AD 2.1 UUOL-39.

6. Удаление ВС, потерявших способность двигаться

Удаление ВС, потерявших способность двигаться, производится с помощью специальных средств (буксировочные водила, буксировочные тросы и т.д.), поставляемых комплектами для конкретных типов ВС.

Буксировка ВС при помощи буксировочного водила производится только на бетонном основании МС (перрона), РД, ВПП. По твердому грунту допускается буксировка ВС массой до 20 тонн.

7. Учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты, использование ВПП.

Учебно-тренировочные полеты на аэродроме Липецк не производятся.

8. Ограничения полетов вертолетов

Взлет вертолетов с посадочной площадки «Н» в секторе 190°-250° ЗАПРЕЩЕН.

УУОЛ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

1. Общие положения

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапах взлета, набора высоты, захода на посадку выполняются экипажами всех ВС.

Экипажи ВС обязаны строго выдерживать заданные маршруты вылета и прибытия в целях исключения полетов над населенными пунктами.

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

2. Использование системы ВПП в дневное время

ВПП 33 является приоритетной для взлета.

3. Использование системы ВПП в ночное время

Под термином «ночь» следует понимать промежуток времени 2000-0400 UTC.

Разрешены вылеты (прибытие) ВС, уровень шума которых соответствует требованиям, установленным Приложением 16, главой 3 ИКАО.

Опробование силовых установок ЗАПРЕЩЕНО.

ВПП 15 является приоритетной для посадки.

ВПП 33 является приоритетной для взлета.

Отклонения от указанных ограничений возможны в связи с запретами использования ВПП 15/33 из-за эксплуатационных ограничений или метеорологических условий.

Реверс тяги двигателей после посадки ночью рекомендуется использовать в режиме малого газа, за исключением случаев, угрожающих безопасности полета.

4. Ограничения на взлет

Смещение порога ВПП при взлете не используется в качестве меры снижения шума.

- before take-off – from stands strictly along centre line of TWY A2 to landing site “H” or to RWY 15/33.

5. Apron. Taxiing – limitations.

Taxi guide line may be unseen due to snow. Assistance of the “Follow-me” vehicle may be requested via TWR controller.

ACFT taxiing along the aprons shall be carried out at minimum speed and with increased caution of the flight crew.

See AD 2.1 UUOL-39.

6. Removal of disabled aircraft

Removal of disabled aircraft is carried out using special facilities (tow bars, tow ropes, etc.), supplied as a set for specific aircraft types.

Towing of ACFT using tow bar is carried out only on the concrete foundation of the stand (apron), TWY, RWY. Towing on the firm ground is permitted for ACFT with a mass less than 20 tons.

7. Practice and training flights, technical test flights, use of runway

Practice and training flights are not carried out at Lipetsk aerodrome.

8. Helicopter traffic - limitation

HEL take-off from landing site “H” in sector 190°-250° is PROHIBITED.

УУОЛ АД 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. General provisions

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

Flight crews must maintain the assigned SID and STAR routes to avoid overflying the settlements.

Execution of noise abatement procedures shall not be carried out at the expense of reduction of flight safety.

2. Use of the runway system during the day period

RWY 33 is preferential for take-off.

3. Use of the runway system during the night period

The used term “night” means the period 2000-0400 UTC.

Departure and arrival are permitted for the aircraft, the noise level of which does not exceed the requirements envisaged by the ICAO Annex 16, Chapter 3.

Run-up of power units is PROHIBITED.

RWY 15 is preferential for landing.

RWY 33 is preferential for take-off.

Deviations from the given restrictions are possible due to the prohibitions to use RWY 15/33 because of operational restrictions or meteorological conditions.

After landing in the night-time it is recommended to use the engines reverse thrust at idle power except for the cases connected with flight safety.

4. Take-off restrictions

Displacement of the runway threshold shall not be used as a noise abatement measure.

5. Ограничения на посадку

Перед конечным этапом захода на посадку по возможности избегать повышенных скоростей снижения.

Изменения конфигурации ВС и/или скорости полета, связанные с приемами снижения шума, выполняются согласно РЛЭ ВС.

Полет ниже глиссады ILS ЗАПРЕЩЕН.

Процедуры снижения шума должны исключать превышение приборных скоростей снижения, установленных РЛЭ ВС.

УУОЛ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Процедуры в условиях ограниченной видимости

Процедуры в условиях ограниченной видимости применяются на аэродроме при значениях видимости на ВПП 600 м и менее.

О начале применения процедур экипажи ВС извещаются органом ОВД фразой «*Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум*».

Маршрут руления ВС к линии предварительного старта ВПП 15/33 определяется диспетчером «Липецк-Вышка». Экипажу ВС следует повторять все указания диспетчера «Липецк-Вышка».

В период действия процедур в условиях ограниченной видимости ЗАПРЕЩАЮТСЯ:

- взлет не от начала ВПП;
- взлет без остановки на исполнительном старте.

Аэродром допущен к выполнению взлета с ВПП 15/33 при видимости не менее 300 м.

2. Процедуры полетов по ППП в пределах узлового диспетчерского района Липецк

Полеты в пределах узлового диспетчерского района Липецк осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам и по правилам визуальных полетов.

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 органу ОВД.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению органа ОВД. Запрещается принуждать пилота (командира воздушного судна) выполнять полеты по ПВП без его согласия.

3. Потеря радиосвязи

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

Заход на посадку осуществляется по приборам в соответствии с порядком, установленным для данного навигационного средства.

5. Landing restrictions

High speeds of descent shall be avoided (when possible) before the final approach.

The change of ACFT flight configuration and/or speed connected with noise abatement procedures shall be made according to the requirements of the Aeroplane Flight Manual of the given ACFT type.

Flying below ILS glide path is PROHIBITED.

Noise abatement procedures must not require exceeding of the indicated air speed of descent established by the Aeroplane Flight Manual.

UJOL AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Low visibility procedures

Low visibility procedures are implemented when RVR values are 600 m or less.

ATS unit informs flight crews about LVP implementation using the phrase: "*Low visibility procedures in progress, check your minimum*".

ACFT taxi route to the runway-holding position of RWY 15/33 is assigned by "Lipetsk-Tower" controller. Flight crew shall read back all instructions of "Lipetsk-Tower" controller.

When LVP are in progress, it is PROHIBITED:

- to take off not from the RWY beginning;
- to take off without stop at line-up position.

AD is AVBL for take-off from RWY 15/33 when visibility is 300 m or above.

2. Procedures for IFR flights within Lipetsk TMA

The flights within Lipetsk TMA shall be carried out in accordance with the Instrument Flight Rules and Visual Flight Rules.

IFR flights shall be operated 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 ACFT and assignment of safe flight level is placed 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 (encounter with dangerous weather phenomena, aircraft equipment failure and other) the right is given to the pilot to change flight level at his own discretion with immediate reporting it to ATS unit.

A change from IFR flight to VFR flight shall be executed only by ATS unit clearance. It is prohibited to force the pilot (the pilot-in-command) to carry out VFR flights without his agreement.

3. Communication failure

In case of radio communication failure during IFR flight, when it is impossible to change to visual flight, aircraft shall proceed to the destination aerodrome according to the flight plan. In this case the flight crew shall maintain the assigned flight level till joining radio navigation facility of the planned landing aerodrome and initiate descending at the estimated time of arrival (ETA) or as close as possible to the ETA indicated in the flight plan.

Approach shall be carried out under IFR according to procedure established for specified navigation facility.

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

При потере радиосвязи после взлета (если на высоте 657 фт от уровня земли связь с «Липецк-Вышка» не установлена) командир воздушного судна продолжает набор высоты круга, выполняет полет по схеме захода на посадку и в зависимости от метеоусловий и посадочного веса производит посадку на аэродроме Липецк. Командир воздушного судна имеет право произвести посадку при метеоусловиях ниже минимума. Если по метеоусловиям или другим причинам произвести посадку на аэродроме вылета невозможно, командир воздушного судна имеет право следовать на запасной аэродром (выбранный при принятии решения на вылет) на специально установленном для полета без связи эшелоне (FL140, FL150 или FL240, FL250).

4. Процедуры полетов по ПВП в границах узлового диспетчерского района Липецк

При полетах по ПВП необходимо:

- иметь двухстороннюю радиосвязь;
- иметь разрешение соответствующего органа ОВД;
- сообщать местонахождение, когда это необходимо;
- выполнять команды диспетчеров ОВД.

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

a) предоставляется план полета в отношении разрешения органа ОВД с заполненными пунктами 7-18 и с указанием целей полета;

b) разрешение органа ОВД должно быть получено непосредственно перед входом воздушного судна в диспетчерский район;

c) отклонения от разрешения органа ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;

d) полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей, в противном случае данный полет может осуществляться в соответствии с правилами полетов по приборам;

e) на установленной частоте поддерживается двухсторонняя радиосвязь.

5. Процедуры полетов по ПВП в диспетчерской зоне Липецк

a) для соответствующего полета представляется план полета;

b) разрешение запрашивается у АДЦ (аэродромный диспетчерский центр);

c) отклонения от разрешения (выданного ранее органом ОВД) могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;

d) полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей;

e) осуществляется двухсторонняя радиосвязь на установленной частоте до входа в контролируемую зону.

Правила визуальных полетов предусматривают выдерживание установленных интервалов между воздушными судами без изменения заданной высоты (эшелона) путем визуального наблюдения экипажами за полетами воздушных судов, а при полетах на высотах ниже нижнего эшелона, кроме того, выдерживание истинной безопасной высоты путем визуального наблюдения за впереди расположенной местностью и обхода препятствий, выдерживание установленного маршрута (схемы полета) с помощью визуальной ориентировки и с использованием имеющихся навигационных средств.

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

In case of radio communication failure after take-off (if at 657 ft AGL radio communication with "Lipetsk-Tower" is not established) the pilot-in-command shall continue to climb to aerodrome traffic circuit height, proceed in accordance with approach procedure and land at Lipetsk aerodrome depending on meteorological conditions and landing weight. The pilot-in-command has the right to carry out landing under meteorological conditions below the minimum. If unable to land at the aerodrome of departure due to meteorological conditions or other reasons, the pilot-in-command has the right to proceed to the alternate aerodrome (chosen when making a decision for departure) at the flight levels especially assigned for flights without radio communication (FL140, FL150 or FL240, FL250).

4. Procedures for VFR flights within Lipetsk TMA

During VFR flights in the TMA it is necessary:

- to have two-way radio communication;
- to have a clearance of the appropriate ATS unit;
- to report position if required;
- to carry out ATS controllers instructions.

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

a) a flight plan concerning the clearance of ATS unit containing filled in items 7 to 18 and indicating flight purpose shall be submitted;

b) ATS unit clearance shall be obtained immediately before the aircraft enters the TMA;

c) deviations from ATS unit clearance may be made only when prior permission for these deviations has been obtained;

d) the flight shall be conducted with vertical visual reference to the ground otherwise the flight can be conducted in accordance with IFR;

e) two-way radio communication shall be maintained on prescribed frequency.

5. Procedures for VFR flights within Lipetsk CTR

a) The flight plan for the corresponding flight shall be submitted;

b) clearance shall be requested from the Aerodrome Control Centre;

c) deviations from the clearance (issued earlier by ATS unit) can be carried out only provided prior clearance for these deviations has been obtained;

d) flight shall be conducted with vertical visual reference to the ground;

e) two-way radio communication shall be maintained on prescribed frequency before entry into the controlled zone.

Visual flight rules envisage maintaining the prescribed intervals between ACFT without change of assigned altitude (flight level) by visual observations of ACFT flights by the flight crews. Besides that, during the flights at altitudes below the lower flight level visual flight rules envisage maintaining the absolute safe altitude by visual observation of the terrain located in front of the ACFT and obstacle avoidance, maintaining the established route (flight procedure) by visual orientation and using the available navigation facilities.

УУОЛ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

UUOL AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Миграция птиц

1. Bird migration

Скопление птиц в окрестностях аэродрома Bird concentrations in the vicinity of the airport						
Сезонная миграция/ Seasonal migration			Суточная миграция/ Daily migration			
Сроки перелетов / Migration periods	Основное направление миграции / Main direction of migration	Высота миграции (фт) / Migration height (FT)	Время миграции / Time of migration	Основное направление полёта / Main direction of migration	Высота миграции (фт) / Migration height (FT)	Примечания / Remarks
Весна / Spring	Северо-Восток / North-East	от уровня земли до 164-4920 / GND – 164-4920	Утренняя: Время всх + 2 ч / Morning: SR + 2HR	Север/North, Северо-Запад / North-West	от уровня земли до 90-3280 / GND – 90-3280	нет / NIL
Осень / Autumn	Юго-Запад / South-West		Вечерняя: Время зах + 4 ч / Evening: SS + 4HR	Юг/South, Юго-Восток / South-East		нет / NIL

2. Передача информации

2.1 Экипажи ВС обеспечиваются метеорологической и полетной информацией по каналу АТИС (122.200 МГц) и по каналу радиосвязи с органом ОВД («Липецк-Вышка», 126.300 МГц).

Полетно-информационное обслуживание (ПИО) означает предоставление экипажам ВС информации:

а) о фактических и/или ожидаемых явлениях погоды по маршруту полета ВС, влияющих на безопасность полета, а также о вероятных их изменениях во времени и в пространстве;

б) о фактических и/или ожидаемых явлениях погоды для полета по маршруту на малых и/или предельно малых высотах, которые не были включены в прогноз погоды по району полетов;

с) о вулканической деятельности и облаках вулканического пепла;

д) о выбросах в атмосферу радиоактивных и/или токсических химических веществ;

е) об изменениях в работе радионавигационных средств;

ф) об изменении состояния аэродрома и связанных с ним средств, включая информацию о состоянии рабочих площадей аэродрома при их покрытии водой, снегом или льдом;

г) о беспилотных неуправляемых аэростатах;

h) любой иной информации, влияющей на безопасность полетов.

2.2 Запрос, отмена, изменения в параметры любого полета предоставляются в центр управления производством (ЦУП) формализованным сообщением SCR в соответствии с действующими стандартами Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) не позднее 24-х часов до планируемой даты выполнения полета.

Запросы, составленные с нарушением действующих стандартов IATA, к рассмотрению не принимаются.

2. Information broadcast

2.1 Flight crews are provided with meteorological and flight information via ATIS broadcast (122.200 MHz) and via the channel of radio communication with ATS unit ("Lipetsk-Tower", 126.300 MHz).

Flight information service means providing the flight crews with information on:

a) actual and/or expected en-route weather phenomena which may affect the safety of flights, and of the development of those phenomena in time and space;

b) actual and/or expected en-route weather phenomena which may affect the safety of flights at low and/or extremely low altitudes and which were not included in the forecast issued for region concerned;

c) volcanic activity and volcanic ash clouds;

d) release of radioactive materials and/or toxic chemicals into the atmosphere;

e) changes in operation of radio navigation aids;

f) changes in the condition of the aerodrome and related facilities, including information on the condition of operating areas if they are covered with water, snow or ice;

g) presence of unmanned free balloons;

h) any information, which may affect flight safety.

2.2 A request, a cancellation and a change of the parameter of any flight operation must be submitted to the Operational Control Centre in the form of a formalized message SCR (Slot clearance request/reply) in accordance with the valid IATA standards not later than 24 hours before the planned date of a flight.

Requests made with violation of the valid IATA standards shall not be accepted for consideration.

Информационное взаимодействие осуществляется по следующим каналам связи:

- телефон: +7(4742) 38-14-09;
- e-mail: pdsp.2014@yandex.ru;
- АФТН: УУОЛАПБФ.

Примечания:

1. Допускается отклонение расчетного времени прибытия ВС от утвержденного слота в диапазоне ± 15 минут.

2. При прогнозировании отклонения времени прибытия и/или отправления ВС от утвержденного слота, а также при изменении типа ВС представитель пользователя воздушного пространства (авиакомпания) до подачи FPL обязан:

- согласовать с ЦУП новый слот на прибытие/отправление ВС;
- обеспечить своевременную подачу FPL и связанных с ним стандартных сообщений в адреса согласно ENR 1.11 АИП России.

3. При издании оператором аэродрома NOTAM о снижении пропускной способности аэродрома ЦУП согласовывает с пользователями воздушного пространства (авиакомпаниями) новое расчетное время прибытия/отправления для ВС, которые не приступили к движению по рабочей площади аэродрома.

2.3 При ПИО экипажам ВС предоставляется следующая дополнительная информация:

- о фактических и прогнозируемых метеорологических условиях на аэродромах вылета, назначения и запасных аэродромах;
- об опасности столкновения для ВС в контролируемом воздушном пространстве.

2.4 ПИО экипажам ВС, выполняющим полеты по ПВП, включает предоставление информации о воздушной обстановке и метеорологических условиях по маршруту полета, влияющих на возможность выполнения полета по ПВП.

2.5 Информация о сложной орнитологической обстановке передается по каналу АТИС (122.200 МГц). В случае опасной для полетов орнитологической обстановке по решению главного оператора аэродрома и указанию руководителя полетов орган ОВД может передавать дополнительную информацию об орнитологической обстановке и/или ее особенностях.

2.6 В исключительных случаях изменения в последовательности отправления ВС могут координироваться с командно-диспетчерским пунктом аэродрома.

3. Совместное принятие решений

Процедура не применяется ввиду малой интенсивности рейсов.

Communication shall be carried out via the following channels:

- tel: +7(4742) 38-14-09;
- e-mail: pdsp.2014@yandex.ru;
- AFTN: UUOLAPBF.

Note:

1. Deviation of ETA from the confirmed slot is permitted within the range of ± 15 minutes.

2. When predicting deviation of ETA/ETD from the confirmed slot as well as when there is a change of aircraft type, representative of the airspace user (airline) before submitting a FPL must:

- approve the new arrival/departure slot with the Operational Control Centre;
- ensure timely submission of FPL and all related standard messages to the addresses indicated in ENR 1.11 of AIP Russia.

3. When AD Operator issues a NOTAM regarding decrease of aerodrome capacity, the Operational Control Centre confirms the new ETA/ETD for aircraft that haven't started movement on AD movement area with airspace users (airlines).

2.3 Flight information service provided for flight crews includes additional information on:

- actual and forecast meteorological conditions at the departure, destination and alternate aerodromes;
- possible collision hazards to aircraft operating within controlled airspace.

2.4 Flight information service provided to flight crews of ACFT, executing VFR flights, includes information on air situation and meteorological conditions on flight route, which affect the possibility of performing VFR flight.

2.5 Information on the ornithological situation is transmitted via ATIS channel (122.200 MHz). When ornithological situation is dangerous for operating flights, ATS unit can broadcast additional information on ornithological situation and/or its features by the decision of AD Operator and instruction of Flight Control Officer.

2.6 In exceptional cases, changes in ACFT departure sequence can be coordinated with the local control unit of the AD.

3. Collaborative Decision Making

The procedure is not applied due to low traffic intensity at the AD.

УУОЛ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ**UUOL AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME**

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UUOL-31 AD 2.1 UUOL-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO Type A RWY 15/33	AD 2.1 UUOL-33
Aerodrome Ground Movement And Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UUOL-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UUOL-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 UUOL-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO RWY 15	AD 2.1 UUOL-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO RWY 33	AD 2.1 UUOL-70
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO RWY 15	AD 2.1 UUOL-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO RWY 33	AD 2.1 UUOL-88
Instrument Approach Chart – ICAO NDB Z RWY 15	AD 2.1 UUOL-99
Instrument Approach Chart – ICAO NDB Z RWY 33	AD 2.1 UUOL-100
Instrument Approach Chart – ICAO NDB Y RWY 15	AD 2.1 UUOL-101
Instrument Approach Chart – ICAO NDB Y RWY 33	AD 2.1 UUOL-102
Visual Approach Chart – ICAO	AD 2.1 UUOL-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO RNP RWY 15	AD 2.1 UUOL-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO RNP RWY 33	AD 2.1 UUOL-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO RNP RWY 15	AD 2.1 UUOL-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO RNP RWY 33	AD 2.1 UUOL-148
Instrument Approach Chart – ICAO GLS RWY 15	AD 2.1 UUOL-155
Instrument Approach Chart – ICAO GLS RWY 33	AD 2.1 UUOL-156
Instrument Approach Chart – ICAO RNP RWY 15	AD 2.1 UUOL-157
Instrument Approach Chart – ICAO RNP RWY 33	AD 2.1 UUOL-158
VFR Departure Chart RWY 15/33	AD 2.1 UUOL-203
VFR Arrival Chart RWY 15/33	AD 2.1 UUOL-205