

УВУУ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.  
UWUU AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УВУУ УФА  
UWUU UFA

УВУУ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.  
UWUU AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	543328с 0555226в 543328N 0555226E
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	25 км ЮЮЗ г. Уфа 25 KM SSW of the city of Ufa
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	450 фт/ 137 м/ 23.4°C 450 FT/ 137 M/ 23.4°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	- 8 м - 8 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	13°В (2021)/ 4.8°В 13°E (2021)/ 4.8°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 Уфа» Россия, 450501, Республика Башкортостан, муниципальный район Уфимский, сельское поселение Булгаковский сельсовет, село Булгаково, микрорайон Аэропорт, д. 131. Joint stock company "Ufa International Airport", 131, Microrayon Aeroport, Selo Bulgakovo, selskoye poselenie Bulgakovskiy selsoviet, Ufimskiy munitsipalnyy rayon, Republic of Bashkortostan, 450501, Russia. Тел./Tel.: администрация/Administration – 8(347)229-54-45, 8(347)272-83-00, ПДСП/AD Operation and Control Service – 8(347)229-55-97, Брифинг/Briefing – 8(347)229-54-17. Факс/Fax: 8(347) 273-06-09 E-mail: mau@airportufa.ru AFTN: УВУУЫДЫЬ / UWUUUDYX
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

УВУУ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.  
UWUU AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0300-1200 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0300-1200 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	0300-1500
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
	Обслуживание Handling	к/с H24
	Обеспечение безопасности Security	к/с H24
	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

УВУУ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.  
UWUU AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеются AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	TC-1/MC-8 TS-1 (equivalent to Jet A-1)/MS-8
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	Ограничено Limited
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	Имеется для вертолетов AVBL for HEL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УВУУ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.  
UWUU AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

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

УВУУ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.  
UWUU AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 8 – ВПП 14L/32R, 14R/32L H24, CAT 8 – RWY 14L/32R, 14R/32L
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	1. Полный комплект приспособлений типа «Майна-Вира»; 2. Аварийный пневматический подъемник АПТП-25 – 1 комплект, станция компрессорная ВВП6/7 – 1 шт.; 3. Буксировочные тросы для ВС; 4. Передвижной подъемный кран грузоподъемностью 25 т – 1 шт.; 5. Трейлер грузоподъемностью 40 т – 1 шт.; 6. Тягачи: SCHOFF-300 – 2 шт., BelAZ-7421 – 1 шт. 1. Complete set of lifting and loading/unloading devices; 2. APTP-25 emergency lifting bag - 1 set, VVP6/7 compressor station - 1 unit; 3. Tow ropes for ACFT; 4. Mobile crane, 25 tons lifting capacity – 1 unit; 5. Trailer, 40 tons lifting capacity – 1 unit; 6. Tow tractors: SCHOFF-300 – 2 units, BelAZ-7421 – 1 unit.
4.	Примечания Remarks	нет NIL

## УВУУ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.

UWUU AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	CJS 914 SUPER – 3 шт., Vammas VS5500 – 3 шт., RS-400 – 1 шт., Mercedes-Benz ATEGOS 1823K – 1 шт., Урал 4320 – 4 шт., Mercedes-Benz Actros 3336A – 1 шт. CJS 914 SUPER – 3 units, Vammas VS5500 – 3 units, RS-400 – 1 unit, Mercedes-Benz ATEGOS 1823K – 1 unit, Ural 4320 – 4 units, Mercedes-Benz Actros 3336A – 1 unit.
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	1-я очередь: очистка ВПП на всю длину и ширину, спланированной части ЛП на ширину 10 м от границы ВПП; РД в первую очередь необходимых для выпуска и приёма ВС, огни системы ССО на лётной полосе, подготовка зон КРМ и ГРМ; 2-я очередь: очистка перронов и МС, остальных РД; обочин РД на ширину 10 м; 3-я очередь: очистка спланированной части ЛП на ширину 25 м от боковых границ ВПП на всю длину лётной полосы, обочин перронов и МС с планировкой сопряжений очищенных участков с неочищенными; очистка подъездных путей к объектам ГСМ, РТО, ТП, ОВИ-I, ОВИ-II, внутриаэропортовых дорог, привокзальных площадей и т.д. Очистка элементов лётного поля, относящихся к первой очереди, проводится с начала снегопада методом патрулирования (в соответствии с «Планом зимнего содержания аэродрома «Уфа»). 1. RWY over the full length and width, graded portion of runway strip to a width of 10 M from RWY edges; TWY required for ACFT departures and arrivals; lights of lighting system on runway strip; treatment of LOC and GP areas. 2. Aprons and stands, other TWY; TWY shoulders to a width of 10 M; 3. Graded portion of runway strip over the full length to a width of 25 M from RWY edges; shoulders of aprons and stands with a layout of junctions of cleared segments with not cleared ones; access roads to fuel-lubricant points, radio-technical equipment, transformer substation, LIH-I, LIH-II, inner airport roads, terminal squares, etc. Inspection of runway surface and cleaning of the runway strip segments of the first priority is carried out from the beginning of the snowfall (in accordance with the "Winter maintenance plan of the Ufa Airport").
3.	Примечания Remarks	нет NIL

## УВУУ АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ/ПУНКТАМ ПРОВЕРОК.

UWUU AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA.

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	MC / Stands: 1A, 1B, 1-3, 3A, 3B, 32-38, 36A, 38A – бетон / Concrete PCN 88/R/B/W/T; 4, 4A, 21-26 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete PCN 76/F/B/W/T; 7, 8, 8A, 9-11 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete PCN 65/F/D/W/T; 5, 6 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete PCN 78/F/D/W/T; 12, 14-20, 27-31 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete PCN 74/F/D/W/T; Вертолетный перрон/HEL apron – асфальт / Asphalt. Несущая способность/ Strength – 13.5 т.
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	RД / TWY: A – 22.5 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 107/F/D/W/T; B – 17 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 65/F/D/W/T; C – 16 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 27/F/D/X/T; D – 22.5 М, бетон / Concrete, PCN 83/R/B/W/T; E – 22.5 М, бетон / Concrete, PCN 83/R/B/W/T; E2 – 22.5 М, бетон / Concrete, PCN 88/R/B/W/T; F – 22.5 М, бетон / Concrete, PCN 87/R/B/W/T; G – 9 М, асфальт / Asphalt; H (от РД A до B) / (from TWY A to TWY B) – 22.5 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 107/F/D/W/T; I – 27 М, грунт / grass; J – 22.5 М, бетон / Concrete, PCN 88/R/B/W/T; MP K1 / Route K1 (Маршрут руления на перроне от РД B до РД D / Taxi route on apron from TWY B to TWY D) – 22.7 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 107/F/D/W/T; MP K2 / Route K2 (Маршрут руления на перроне от РД D до МС 1A / Taxi route on apron from TWY D to stand 1A) – 22.7 М, бетон / Concrete, PCN 88/R/B/W/T; MP K3 / Route K3 (Маршрут руления на перроне от МС 1A до МС 1C / Taxi route on apron from stand 1A to stand 1C) – 9.5 М, асфальт / Asphalt.
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотеров ACL 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

## УВУУ АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.

UWUU 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 МГУ, места ожидания при рулении; осевая линия на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, edge, landing magnetic track value and taxi-holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии «стоп», огни защиты ВПП Stop bars, runway guard lights	Огни линии «стоп» на РД F, огни защиты ВПП на РД F, J Stop bars on TWY F, runway guard lights on TWY F, J
4.	Другие средства защиты ВПП Other runway protection measures	Нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

## УВУУ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.

UWUU 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

## УВУУ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

UWUU AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Уфа Приволжского филиала ФГБУ «Авиаметтелеом» Ufa Aeronautical Meteorological station (civil), Privozhskiy Branch of FSBI (FSBE) "Aviamettelecom" of "Roshydromet"
2.	Часы работы Метеорологический орган, предоставляющий информацию в другие часы Hours of service MET Office outside hours	к/с  H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия, частота составления Office responsible for TAF preparation Periods of validity Interval of issuance	АМСГ Уфа 24 часа Ufa Aeronautical Meteorological station (civil) 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 1 час TREND 1 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация 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, VA, TC. Рус, анг METAR, SPECI, TAF (AMD), GAMET (AMD), SIGMET, AIRMET, SIGWX, forecasts of upper wind and upper-air temperature, VA, TC. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Карты S, U <sub>85</sub> -U <sub>20</sub> , P <sub>85</sub> -P <sub>20</sub> , прогноз ветра и температуры по высотам, SWH, SWM, AIREP, предупреждения по аэродрому, предупреждения о сдвиге ветра, данные доплеровского метеолокатора С-диапазона. S, U <sub>85</sub> -U <sub>20</sub> , P <sub>85</sub> -P <sub>20</sub> charts, forecasts of upper wind and upper-air temperature, SWH, SWM, AIREP, aerodrome warnings, wind shear warnings, C-Band Doppler weather radar data.
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	Доплеровский метеолокатор С-диапазона, грозопеленгатор TSS 928. C-Band Doppler weather radar, Thunderstorm Local Lightning Sensor TSS928.
9.	Органы ОВД, обеспечивающие информацией ATS units provided with information	ДПК, СДП TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УВУУ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.  
UWUU AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность покрытия (PCN) и поверхность ВПП и КПТ	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 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
14L	150.75° 138°	2516X49	PCN 79/F/D/W/T Asphalt-Concrete	543400.47N 0555229.99E 543249.47N 0555338.37E	THR 395 FT/120.0 M
32R	330.77° 318°	2516X49	PCN 79/F/D/W/T Asphalt-Concrete	543249.47N 0555338.37E 543400.47N 0555229.99E	THR 406 FT/124.0 M
14R	150.75° 138°	3761x45	PCN 87/R/B/W/T Concrete	543423.47N 0555057.64E 543237.34N 0555239.87E - 7.7 M	THR 372 FT/113.3 M TDZ 396 FT/120.7 M
32L	330.77° 318°	3761x45	PCN 87/R/B/W/T Concrete	543237.34N 0555239.87E 543423.47N 0555057.64E - 7.8 M	THR 450 FT/137.1 M TDZ 450 FT/137.1 M
Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Размеры концевых зон безопасности ВПП (м)	Зона, свободная от препятствий
Slope of RWY - SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	Dimensions of RWY end safety areas (M)	OFZ
7	8	9	10	11	12
+ 0.135%	нет/NIL	нет/NIL	нет/NIL	нет/NIL	нет/NIL
- 0.135%	нет/NIL	нет/NIL	нет/NIL	нет/NIL	нет/NIL
+0.63%	нет/NIL	150x150	4061x300	нет/NIL	нет/NIL
-0.63%	нет/NIL	150x150	4061x300	нет/NIL	нет/NIL

УВУУ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.  
UWUU 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
14L	нет/NIL	нет/NIL	нет/NIL	нет/NIL	нет/NIL
32R	нет/NIL	нет/NIL	нет/NIL	нет/NIL	нет/NIL
14R	3761	3911	3761	3761	нет/NIL
От РД F/From TWY F	1871	2021	1871		нет/NIL
32L	3761	3911	3761	3761	нет/NIL
От РД F/From TWY F	1911	2061	1911		нет/NIL

УВУУ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.  
UWUU AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозна- чение ВПП	Тип, протя- женность и сила света огней приближе- ния		Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны приземле- ния	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света поса- дочных огней ВПП	Цвет огра- ничитель- ных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяжен- ность и цвет огней концевой полосы торможения	Примеча- ния
	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			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
14L	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/2°40'	нет NIL	нет NIL	2516 M, 57 M 1921 M white last 595 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	CCO ВПП не исполь- зуется.	
32R	CAT I 895 M LIH	зеленые green	PAPI left/2°40'	нет NIL	нет NIL	2516 M, 57 M 1931 M white last 585 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	RWY LGT U/S	
14R	CAT II 870 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	888 M	3761 M, 15 M 2861 M white next 600 M 2 red/2 white last 300 M red	3761 M, 60 M 3169 M white last 592 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL	
32L	CAT II 898 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	900 M	3761 M, 15 M 2873 M white next 591 M 2 red/2 white last 297 M red	3761 M, 60 M 3169 M white last 592 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL	

УВУУ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.  
UWUU AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местополо- жение 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	300 м от торцов ВПП 14R/32L  300 M from RWY 14R/32L extremities
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД. Осевых нет. Edge: all TWY. Centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / 1 сек. Secondary power supply AVBL to all lighting at AD / 1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УВУУ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.  
UWUU AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	1) ПП 1 / Helipad 1 – 543401.83N 0555235.72E — 2) ПП 2 / Helipad 2 – 543351.81N 0555342.41E — 3) ПП 3 / Helipad 3 – 543333.23N 0555314.03E — 4) ПП 4 / Helipad 4 – 543318.34N 0555328.38E —
2.	Превышение TLOF и/или FATO (м/фт) TLOF and/or /FATO elevation (M/FT)	1) 392 FT / 119.4 M 2) 381 FT / 116.1 M 3) 389 FT / 118.6 M 4) 387 FT / 117.8 M

3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	1) Круг диаметром/Circle 21 M in diameter, бетон / Concrete, PCN 88R/B/W/T, дневная маркировка / day marking. 2) Круг диаметром/Circle 26 M in diameter, асфальт / Asphalt, 13.5 tons, дневная маркировка / day marking. 3) Круг диаметром/Circle 26 M in diameter, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 107/F/D/W/T, дневная маркировка / day marking. 4) Круг диаметром/Circle 26 M in diameter, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 107/F/D/W/T, дневная маркировка / day marking.
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	1) 150.65°/138° – 330.65°/318° 2) 195.19°/180° – 015.19°/360° 3) ----- 4) -----
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APP and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УВУУ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.  
UWUU AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Уфа диспетчерская зона / Ufa CTR: Окружность радиусом 40 км с центром 543328N 0555226E A circle radius of 40 KM centred at 543328N 0555226E Уфа узловой диспетчерский район / Ufa TMA: Cm. / See ENR 2.1
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Уфа диспетчерская зона: от земли до FL080 Ufa CTR: GND - FL080 Уфа узловой диспетчерский район / Ufa TMA: Cm. / See ENR 2.1
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Уфа-Подход, Уфа-Круг, Уфа-Старт, Уфа-Вышка, Уфа-Руление рус, анг Ufa-Approach, Ufa-Radar, Ufa-Tower, Ufa-Ground, Ufa-Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	5000 фт/(1410) м 5000 FT/(1410) M
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УВУУ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.  
UWUU AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
				1            2            3            4            5
Для всех служб For all ATS units		129.000	к/с H24	Резервная частота При возникновении помех на основных частотах Reserve FREQ in case of inter- ference on primary frequencies
ДПП APP	Уфа-Подход Ufa-Approach	126.000	к/с H24	нет NIL
ДПК TWR	Уфа-Круг Ufa-Radar	120.900	к/с H24	нет NIL
СДП TWR	Уфа-Старт Ufa-Tower	120.900	к/с H24	нет NIL
		124.000		

1	2	3	4	5
КДП МВЛ LCU/TWR	Уфа-Вышка Ufa-Tower	131.000	к/с H24	В границах диспетчерской зоны Уфа: От земли до 500 м/1700 фут AMSL Для вертолетов и самолетов кат. А Within Ufa CTR: GND-500 M/1700 FT AMSL For HEL and CAT A ACFT
ДПР GND	Уфа-Руление Ufa-Ground	119.000 124.000	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Уфа-АТИС Ufa-ATIS	124.800 119.400	к/с H24	рус/RUS анг/ENG
	Уфа-Транзит Ufa-Transit	131.700	к/с H24	нет NIL
	Уфа-Перрон Ufa-Apron	118.800	к/с H24	Связь с наземным инженерно-техническим составом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up

УВУУ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.  
UWUU AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное скло- нение, тип обес- печиваемых операций	Обозна- чения	Частота	Часы работы	Координаты места установ- ки передающей антенны	Превыше- ние переда- ющей ан- теннны DME	Радиус зоны обслугива- ния от контрольной точки GBAS (км)	Примечания
Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordi- nates	Elevation of DME transmitting antenna	Service volume radius from the GBAS refer- ence point (KM)	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
VORDME (13°E/-)	РГ RG	112.3 CH 70X	к/с H24	543222.2N 0555313.0E	500 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 14L ЛОМ 14L	РГ RG	212	к/с H24	543558.8N 0555036.0E			318° MAG/4.2 KM RWY 14L Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 14L ЛММ 14L	Р R	435	п/з O/R	543432.5N 0555159.1E			318° MAG/1.2 KM RWY 14L Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРМ 32R NDB/MKR 32R	Л L	435	п/з O/R	543223.5N 0555403.2E			138° MAG/0.9 KM RWY 32R Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 14R ILS кат. II (13°B/-) LOC 14R ILS CAT II (13°E/-)	ИПТ IPT	110.3	П/Р HS	543205.5N 0555310.5E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 14R GP 14R		335.0	П/Р HS	543413.7N 0555059.2E		3.0°, RDH 59 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system	
DME 14R DME 14R	ИПТ IPT	CH 40X	П/Р HS	543413.7N 0555059.3E	380 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРМ 14R NDB/MKR 14R	П R	1215	к/с H24	543456.3N 0555025.9E			318° MAG/1.2 KM RWY 14R Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 32L ILS кат. II (13°B/-) LOC 32L ILS CAT II (13°E/-)	ИНМ INM	108.7	к/с H24	543435.0N 0555046.5E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

1	2	3	4	5	6	7	8
ГРМ 32L GP 32L		330.5	П/Р HS	543244.6N 0555223.3E			3.0°, RDH 56 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
DME 32L DME 32L	ИHM INM	CH 24X	П/Р HS	543244.6N 0555223.4E	440 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРМ 32L NDB/MKR 32L	H N	1215	к/с H24	543204.3N 0555311.7E			138° MAG/1.2 KM RWY 32L Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УВҮҮ UWUU	113.350 CH 22269	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 14R GLS кат. I GBAS (H) 14R GLS CAT I	G14B	CH 21447	к/с H24			37	3.0°, TCH 59 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 32L GLS кат. I GBAS (H) 32L GLS CAT I	G32B	CH 21858	к/с H24	543328.5N 0555140.7E		37	3.0°, TCH 56 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 14L GLS кат. I GBAS (H) 14L GLS CAT I	G14A	CH 20625	к/с H24			37	3.0°, TCH 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 32R GLS кат. I GBAS (H) 32R GLS CAT I	G32A	CH 21036	к/с H24			37	3.0°, TCH 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Указание главного оператора аэропорта является приоритетным в случае необходимости отклонения от схем расстановки и организации движения ВС. Для перемещения ВС по перрону необходимо получить разрешение диспетчера ДПР.

Лидирование ВС производится по требованию экипажа ВС, если не действуют процедуры по обеспечению полетов в условиях ограниченной видимости. Запрос лидирования осуществляется на частоте ДПР.

Порядок опробования двигателей ВС согласовывается с главным оператором аэропорта.

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

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

Место стоянки (запуска двигателей), порядок постановки ВС на место стоянки определяет главный оператор аэропорта.

Указания по выполнению маршрута руления выдаются диспетчером ДПР.

**Отправление**

Разрешение на буксировку ВС или запуск двигателей, а также указания по выполнению маршрута руления выдаются диспетчером ДПР.

Запуск двигателей экипаж может выполнять в процессе буксировки ВС, если эта процедура предусмотрена РЛЭ самолета и согласована со специалистами по наземному обслуживанию.

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

Для обслуживания самолетов авиации общего назначения с размахом крыла не более 22 м и длиной фюзеляжа не более 15 метров может использоваться перрон Ан-2. Места стоянок на перроне Ан-2 оборудованы швартовочными устройствами.

**4. Зона стоянки для вертолетов**

Для обслуживания вертолетов с диаметром несущего винта не более 26 м может использоваться перрон зоны посадки вертолетов.

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

Стоянки ВС 1-1В, 4-4А, 8-8А являются стоянками с едиными контурами зоны обслуживания без возможности постановки ВС на обе стоянки одновременно.

Стоянки ВС 3, 3А, 3В являются стоянками с единым контуром зоны обслуживания, с возможностью одновременной постановки двух ВС на МС 3В и МС 3А или только одного ВС на МС 3. На МС 3 установлено два телескопических трапа с маркировкой 3А, 3В.

Стоянки ВС 36, 37, 36А являются стоянками с единым контуром зоны обслуживания, с возможностью одновременной постановки двух ВС на МС 36 и МС 37 или только одного ВС на МС 36А.

МС 23-24 оборудованы швартовочными устройствами.

**6. Ограничение при рулении**

Руление ВС индекса 7 по РД F и РД D ЗАПРЕЩЕНО. Руление ВС индекса 6 по РД F запрещено при наличии ВС индексов 4-6 в кармане уширения РД F. Для размещения на аэродроме ВС индекса 7 на перроне предназначена МС 36А.

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

The instruction of AD operator has priority in case it is necessary to deviate from ACFT parking and taxi procedures. ACFT movement on the apron is subject to GND controller's clearance.

ACFT can be escorted by "Follow-me" vehicle upon request of the flight crew, if low visibility procedures are not applied at the AD. "Follow-me" vehicle shall be requested on GND controller's frequency.

Engines run-up sequence is subject to approval of the AD operator.

ATS unit clearance is required if ACFT, special vehicles, machinery intend to cross ILS critical areas.

**2. Taxiing to and from stands****Arrival**

ACFT parking (engines start-up) position and procedure are assigned by AD operator.

Taxi instructions are issued by GND controller.

**Departure**

Clearance for towing or engines start-up operations, and taxi instructions are issued by GND controller.

Engines can be started, when ACFT is under tow, if this procedure is prescribed by the Aeroplane Flight Manual and approved by ground handling specialists.

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

An-2 apron may be used for handling of general aviation ACFT with wingspan not exceeding 22 m and fuselage length not exceeding 15 m. Stands located on An-2 apron are equipped with mooring devices.

**4. Parking area for helicopters**

Apron of the Heliport may be used for handling of HEL with rotor diameter not exceeding 26 m.

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

Stands 1-1B, 4-4A, 8-8A are Multiple Aircraft Ramp System stands that are not AVBL for simultaneous parking of two ACFT.

Stands 3, 3A, 3B are Multiple Aircraft Ramp System stands that are AVBL for simultaneous parking of two ACFT on stands 3B and 3A or only one ACFT on stand 3. Stand 3 is equipped with two aerobridges marked 3A, 3B.

Stands 36, 37, 36A are Multiple Aircraft Ramp System stands that are AVBL for simultaneous parking of two ACFT on stands 36 and 37 or only one ACFT on stand 36A.

Stands 23-24 are equipped with mooring devices.

**6. Taxiing - limitations**

Taxiing of index 7 ACFT via TWY F and TWY D is prohibited. If Holding Bay on TWY F is occupied by index 4-6 ACFT, taxiing of index 6 ACFT via TWY F is PROHIBITED. Stand 36A is designated for parking of index 7 ACFT on the apron.

При прибытии – установка на МС 36А осуществляется методом буксировки под контролем специалиста ИАС, при отсутствии ВС на МС 35 и МС 38.

При отправлении – руление на тяге собственных двигателей, при отсутствии ВС на МС 35 и МС 38.

## **7. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться**

Эвакуация самолёта может быть начата только после получения разрешения председателя комиссии по расследованию причин авиационного происшествия или по указанию главного оператора, если воздушное судно препятствует выполнению полётов.

Основные силы, принимающие непосредственное участие в эвакуации самолёта, комплектуются из специалистов по наземному оперативному обслуживанию ВС главного оператора с привлечением представителя эксплуатанта, которые должны выполнять подъём самолётов с помощью имеющихся технических средств согласно требованиям инструкций по эвакуации или Руководства по удалению ВС заводов-изготовителей, предоставленных авиакомпаниями.

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

Учебные, тренировочные и технические испытательные полеты производятся в соответствии с утвержденным планом полетов независимо от времени суток. Перед подачей плана полета, КВС необходимо согласовать период и особенности выполнения полета с главным оператором аэропорта и руководителем полетов. Разрешается производить учебные, тренировочные и технические испытательные полеты одновременно не более чем двум ВС.

## **9. Ограничение полетов вертолетов**

Руление по воздуху вертолетам разрешается выполнять по маршрутам руления на перроне, над РД G, РД I до пересечения пограничных маркеров, далее до FATO, TLOF.

Маневрирование вертолетов при взлете и заходе на посадку разрешено:

- на ПП 1 (РД E2) в секторе с МПУ 138°-318° от FATO/TLOF;
- на ПП 2 (вертодром) в секторе с МПУ 307° – 217° от FATO/TLOF;
- на ПП 3, ПП 4 (на MP K1) в секторе с МПУ 138°-282° от FATO/TLOF ПП 3.

ПП 1, ПП 3 и ПП 4 предназначены для приема ВС, выполняющих рейсы под литерами «А», «К» и «ПК». В исключительных случаях допускается прием ВС, выполняющих другие виды полетов по предварительному согласованию.

## **10. Противообледенительная обработка ВС**

Для выполнения ПОО ВС используются следующие передвижные средства – спец установка JBT TEMPEST-2 (3 шт.).

Противообледенительная обработка ВС производится на МС 1А или в месте, определенном главным оператором аэропорта в процессе оперативного обслуживания ВС.

Работы по противообледенительной обработке ВС выполняются специалистами наземного обслуживания ВС под руководством ответственного за вылет ВС. Проверка полноты и качества удаления обледенения с ВС проводится специалистом, выполняющим противообледенительную обработку ВС.

Решение о необходимости проведения противообледенительной защиты ВС может быть принято, когда присутствует одно или более из следующих условий:

Arriving ACFT shall be parked on stand 36A by towing under control of aerodrome engineering service specialist, provided stands 35 and 38 are vacant.

Departing ACFT shall taxi under own engines power, provided stands 35 and 38 are vacant.

## **7. Removal of disabled aircraft**

Disabled ACFT recovery operations may be started only after permission from the Head of Aircraft Accident and Incident Investigation Commission is obtained or by instruction of the AD operator, when ACFT disrupts flight operations.

The main forces, directly involved in removal of disabled aircraft, are staffed with specialists of ACFT ground operational service of the aerodrome operator with assistance from the representative of ACFT operator, who must lift the aircraft using the available technical equipment provided by the airlines according to the requirements of the Aircraft Recovery Instruction or the Aircraft Recovery Manual of producing plants.

## **8. Practice and training flights, technical test flights, use of runway**

Practice, training and technical test flights are executed H24 in accordance with the approved flight plan. Before submitting the flight plan, pilot-in-command shall coordinate the period and details of the flight operation with the AD operator and the Flight Control Officer. Not more than 2 ACFT are permitted to simultaneously execute practice, training and technical test flights.

## **9. Helicopter traffic – limitations**

HEL are permitted to air taxi along taxi routes on the apron over TWY G, TWY I till crossing the boundary markers, then to FATO, TLOF.

Manoeuvring of helicopters over the course of take-off and approach operations is allowed:

- on HeliPad 1 (TWY E2) within sector 138° - 318° MAG from FATO/TLOF;
- on HeliPad 2 (Heliport) within sector 307° - 217° MAG from FATO/TLOF;
- on HeliPads 3, 4 (on Route K1) within sector 138° - 282° MAG from FATO/TLOF of HeliPad 3.

HeliPad 1, HeliPad 3 and HeliPad 4 are designated for ACFT performing Head of State, official delegation flights and special flights under special control. In exceptional cases the helipads may be used for ACFT performing other kinds of flights by prior arrangement.

## **10. De-icing/anti-icing treatment of aircraft**

The following mobile facilities are used for ACFT de-icing/anti-icing treatment – JBT TEMPEST-2 de-icer (3 units).

ACFT de-icing/anti-icing treatment is performed on stand 1A or in the area designated by AD operator in the process of ground handling of aircraft.

De-icing procedures are performed by ground handling specialists under the supervision of the person responsible for ACFT departure. De-icing/anti-icing treatment check is done by the specialist who performed ACFT de-icing/anti-icing procedure.

The decision on whether de-icing/anti-icing treatment is required is based on one or more of the following conditions:

- ВС простояло на земле всю ночь в условиях обледенения;
- во время руления на место стоянки присутствовали условия обледенения;
- после инспекции или проверки ВС летным экипажем на месте стоянки;
- по результатам проверки квалифицированным персоналом;
- при условиях активного образования инея или выпадения замерзающих осадков;
- когда на ВС была произведена противообледенительная защита за некоторое время до прибытия летного экипажа.

В зависимости от условий наземного обледенения, применяется одноэтапная или двухэтапная процедура противообледенительной обработки ВС. При необходимости, процедура противообледенительной обработки выполняется на узкофюзеляжных ВС с запущенными двигателями двумя установками TEMPEST-2 одновременно.

Одноэтапная процедура противообледенительной обработки ВС применяется в таких условиях наземного обледенения, когда используется противообледенительная жидкость тип I (de-icing), обеспечивающая удаление снежно-ледяных отложений с поверхности ВС и обеспечивается необходимое время защитного действия до момента взлета ВС.

Двухэтапная процедура выполняется в случае, когда на первом этапе (исходя из погодных условий или по требованию экипажа) целесообразно использовать противообледенительную жидкость тип I для удаления снежно-ледяных отложений, а на втором этапе использовать противообледенительную жидкость тип IV (anti-icing), используемая для максимального увеличения времени защитного действия противообледенительной жидкости и предотвращения образования снежно-ледяных отложений на поверхности ВС. При выполнении двухэтапной обработки минимизируются интервалы времени между первым и вторым этапами.

После выполнения работ по противообледенительной обработке ВС и проведения соответствующего осмотра поверхностей самолета, специалист наземного обслуживания ВС, ответственный за вылет, передает летному экипажу «Код обработки».

## УВУУ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

### 1. Общие положения

Основная цель применения эксплуатационных приемов снижения шума в условиях непосредственной близости населенных пунктов состоит в том, чтобы обеспечить такой эксплуатационный режим, при котором уровень воздействия шума был бы минимальным.

### 2. Использование системы ВПП в дневное время

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

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

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

- ACFT remained on the ground all night in icing conditions;
- ACFT taxied to the stand in icing conditions;
- after an inspection of the ACFT was conducted or ACFT was checked by the flight crew on the stand;
- after an inspection of the ACFT by authorised personnel;
- in conditions of hoar frost formation or freezing precipitation;
- if aircraft de-icing treatment was performed some time before the flight crew arrived.

Depending on ground icing conditions, one-step or two-step aircraft de-icing procedure is applied. If deemed necessary, de-icing of narrow-body aircraft with running engines is executed using two TEMPEST-2 units simultaneously.

One-step de-icing procedure is used in such conditions of ground icing when type I de-icing fluid is used, which ensures removal of snow and ice deposits from the aircraft surface and provides the required time of protection until the ACFT take-off.

Two-step de-icing procedure is performed when in the first step (due to weather conditions or upon request of the flight crew) it is advisable to use type I de-icing fluid to remove snow and ice deposits, and in the second step to use type IV (anti-icing) fluid used to maximize the holdover time of de-icing fluid and prevent formation of snow and ice deposits on the aircraft surface. The time intervals between the first and second steps are minimized when performing the two-step treatment.

Upon completion of the de-icing/anti-icing procedure and the associated check of ACFT surfaces, the flight crew is provided with de-icing/anti-icing code by ground handling specialist responsible for ACFT departure.

## UWUU AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

### 1. General provisions

The main purpose of applying noise abatement procedures when settlements are located in close proximity is to ensure operating conditions that enable to bring the level of noise impact to a minimum.

### 2. Use of the runway system during the day period

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

Flight crews must maintain the assigned SID and STAR routes and in case of diversion from them - immediately join the assigned track.

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

### 3. Использование системы ВПП в ночное время

В период действия процедур по борьбе с шумом используемый термин «ночь» означает период 1800-0200 UTC.

В ночное время разрешаются вылеты и прибытие ВС, уровень шума которых не превышает требования, предусмотренные главой 3 Приложения 16 ИКАО.

Запрещено опробование силовых установок ВС на аэродроме в ночное время.

Запрещена эксплуатация ВС Ту-134, Ту-154Б и Ил-86 за исключением случаев выполнения полетов с целью оказания срочной медицинской помощи, выполнения аварийно-спасательных работ, выполнение полетов государственной авиации с 1800 до 0200 UTC.

После посадки в ночное время рекомендовано использование реверса тяги двигателей в режиме малого газа, за исключением случаев, связанных с безопасностью полета.

В ночное время на местах стоянок с наземными силовыми установками и устройствами для кондиционирования воздуха следует избегать и/или ограничивать использование ВСУ после прибытия на место стоянки и перед началом выруливания со стоянки.

### 4. Ограничения на взлет

При вылете с аэродрома строго выдерживать установленные схемы выхода.

Применяется процедура уменьшения шума вблизи аэродрома NADP 1 (ICAO Doc 8168).

Выполнение процедуры снижения шума начинается на высоте не менее 800 фут над уровнем аэродрома.

Начальная скорость набора высоты до точки начала выполнения процедуры снижения шума составляет не менее V2+20 км/ч (10 узлов).

По достижении высоты 800 фут или выше над уровнем аэродрома, скорректировать и выдерживать мощность/тягу двигателей в соответствии с графиком регулирования мощности/тяги в целях снижения шума, приведенным в Руководстве по эксплуатации ВС. Выдерживать скорость набора высоты V2+(20-40) км/ч (10-20 узлов) при положении закрылков и предкрылок во взлетной конфигурации. На высоте 3000 фут над уровнем аэродрома, выдерживая положительную скорость набора высоты, осуществить ускорение и убрать в установленном порядке закрылки/предкрылки для завершения перехода на обычную скорость набора высоты при полете по маршруту.

### 5. Ограничения на посадку

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

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

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

### Примечания:

Соблюдение требуемых приемов снижения шума над пролетаемой местностью не производится:

а) если на ВПП имеется лед, слякоть, вода или грязь, резина, масло и т.д. и коэффициент сцепления при этом равен 0.4 или меньше;

б) при метеорологических условиях, когда высота нижней границы облаков менее 150 м или горизонтальная видимость менее 1800 м;

### 3. Use of the runway system during the night period

When noise abatement procedures are in force the term "night" indicates the period 1800-0200 UTC.

In the night-time departure and arrival are permitted for ACFT producing noise at level not exceeding the requirements envisaged by ICAO Annex 16, Chapter 3.

Run-up of ACFT engines at the AD in the night-time is prohibited.

From 1800 to 0200 UTC flight operations of Tu-134, Tu-154B and Il-86 ACFT are prohibited, except for medical, emergency and SAR, state aviation flights.

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

In the night-time on the stands with ground power units and air conditioning units, operation of APU should be avoided and/or limited after arrival to a stand and before starting taxiing out of a stand.

### 4. Take-off restrictions

During departure from the aerodrome the flight crews shall strictly adhere to the established departure procedures.

Noise abatement procedure close to the aerodrome NADP 1 shall be applied (ICAO Doc 8168).

Noise abatement procedure shall be initiated at height not less than 800 ft AAL.

Initial climbing speed to the noise abatement initiation point shall not be less than V2+20 km/h (10 kt).

On reaching 800 ft AAL or above, adjust and maintain engine power/thrust in accordance with noise abatement power/thrust schedule indicated in the Aeroplane Flight Manual. Maintain climb speed of V2+(20-40) km/h (10-20 kt) with flaps and slats in the take-off configuration. At 3000 ft AAL, while maintaining a positive rate of climb, accelerate and retract flaps/slats on schedule to complete the transition to normal en-route climb speed.

### 5. Landing restrictions

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

When executing instrument approach or visual approach, proceeding below ILS glide path is PROHIBITED.

Noise abatement procedures must not envisage exceeding of the indicated airspeed in descent defined by the Aeroplane Flight Manual for the specified ACFT type.

### Note:

The required noise abatement procedures are not observed over the overflowed areas in the following cases:

а) if there are ice, slush, water or mud, rubber, oil and etc. on RWY and friction coefficient is 0.4 or less;

б) under meteorological conditions when ceiling is less than 150 m or horizontal visibility is less than 1800 m;

- с) когда боковая составляющая скорости ветра на ВПП (включая порывы) превышает 7 м/сек;
- д) когда попутная составляющая скорости ветра на ВПП более 2.5 м/сек;
- е) когда прогнозируется или сообщается о наличии сдвига ветра или ожидается, что неблагоприятные погодные условия (например, грозы) могут повлиять на заход и посадку воздушного судна.

## УВУУ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

### 1. Общие положения

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

### 2. Процедуры полетов по ППП

Для маневрирования в районе аэродрома используются стандартные схемы с применением RNAV.

Экипаж ВС запрашивает выполнение стандартной схемы вылета, отличающейся от схемы RNAV у диспетчера ДПР при запросе на запуск (буксировку).

Указание о порядке маневрирования после взлета, первоначально разрешенный эшелон (высота), распределенный код вторичного обзорного радиолокатора передается экипажу ВС диспетчером ДПР после выдачи разрешения на руление для вылета.

Если время, необходимое для руления в обратном направлении по ВПП для занятия исполнительного стартса, составит более 4 минут или принимается решение выполнить взлет не от начала ВПП, то экипаж ВС информирует диспетчера ДПР об этом при запросе на запуск (буксировку).

Основная процедура захода на посадку по приборам – система точного захода ILS Z. Информацию о возможности захода на посадку по ILS экипаж ВС получает из сводки АТИС. Экипаж ВС сообщает диспетчеру ДПР намерения выполнить заход, отличающийся от системы, передаваемой АТИС,

### 3. Процедуры наблюдения ОВД

#### Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора

Процедуры наблюдения ОВД и радиолокационного наведения с использованием первичного обзорного радиолокатора применяются в радиусе 50 км от КТА аэродрома Уфа на высотах полета ВС выше 1700 футов (500 м) AMSL.

#### Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора

Диспетчерское разрешение на вход в контролируемое воздушное пространство ВС, не оборудованных ответчиками ВОРЛ, может быть выдано с учетом воздушной обстановки и возможности выполнения процедуры опознавания.

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

Наблюдение с использованием АЗН-В (ADS-B) применяется при отказе первичного обзорного радиолокатора и систем наблюдения ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора. АЗН-В (ADS-B) может использоваться для обеспечения эшелонирования воздушных судов, при условии, что имеется подтверждение от экипажей ВС о местоположении воздушного судна. Для передачи информации об аварийной обстановке или другой срочной информации воздушное судно, оснащенное АЗН-В (ADS-B), может использовать аварийный режим и/или режим срочности.

- c) when cross-wind component on RWY (including gusts) exceeds 7 m/s;
- d) when tail-wind component on RWY exceeds 2.5 m/s;
- e) when wind shear is forecasted or reported, or it is expected that adverse weather conditions (for example, thunderstorms) may influence aircraft approach and landing.

## UWUU AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

### 1. General

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

### 2. Procedures for IFR flights

Standard procedures applying RNAV are AVBL for manoeuvring within terminal area.

Flight crew shall request execution of a standard departure procedure different from RNAV procedure from GND controller when requesting engines start-up (towing).

Instructions on manoeuvring procedure after take-off, FL (altitude) of the initial climb, SSR squawk are given to the flight crew by the GND controller after issuance of a taxi clearance for departure.

If the time required for backtracking along the RWY to occupy the line-up position will be more than 4 minutes, or a decision was made to take off not from the RWY beginning, the flight crew shall inform the GND controller about it when requesting engines start-up (towing).

The basic instrument approach procedure is ILS Z approach. The flight crew shall obtain the information about the availability of ILS approach from ATIS. The flight crew shall report the intention to execute the approach different from the one transmitted by ATIS to APP controller.

### 3. ATS surveillance procedures

#### Radar control and ATS using primary surveillance radar

Radar control and ATS using primary surveillance radar are applied within a radius of 50 km from ARP of Ufa AD at flight altitudes above 1700 ft (500 m) AMSL.

#### Radar control and ATS using secondary surveillance radar

Clearance for entry into controlled airspace of ACFT not equipped with SSR transponders can be issued taking into account air situation and possibility to execute ACFT identification procedure.

#### Surveillance and ATS using ADS-B

Surveillance and ATS using ADS-B is applied when primary and secondary surveillance radars are inoperative. ADS-B can be used to provide ACFT separation on condition that there is confirmation from the flight crew concerning ACFT position. ADS-B equipped ACFT may use the emergency mode and/or urgency mode to transmit emergency or other urgent information.

## Потеря радиосвязи

В случае потери (отказе) радиосвязи экипаж ВС действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе ENR 1.6 АИП России, устанавливает код ВОРЛ 7600, прослушивает на частоте ДПРМ (RG 212 кГц) информацию и указания диспетчера. Во всех случаях экипаж ВС может использовать ВЧ-канал 4260 кГц, радиосвязь с другими ВС и органами ОВД, а также мобильную связь (руководитель полетов АДЦ ЕС ОрВД (Уфа), телефон +7 347 293 18 71).

Для производства посадки на аэродроме используются схемы с применением RNAV. В случае невозможности выполнения схем RNAV, используются схемы с применением NDB. После принятия решения о производстве посадки экипаж ВС выполняет полет в контрольную точку зоны ожидания схемы захода на разрешенном эшелоне (высоте). При необходимости занять эшелон (высоту) в соответствии с профилем схемы захода, снижение выполняется в зоне ожидания. После пролета контрольной точки зоны ожидания, экипаж ВС выполняет заход и производит посадку, выдерживая профиль схемы захода.

После принятия решения о следовании на аэродром назначения (запасной аэродром), экипаж ВС сохраняет разрешенный эшелон и траекторию полета в течение 2-х минут, далее выполняет полет в соответствии с условиями, указанными в плане полета или процедурами при уходе на запасной аэродром.

## 4. Процедуры полетов в условиях ограниченной видимости

### Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)

Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости вводятся в действие при выпуске АМСГ аэродрома Уфа местной специальной сводки погоды при ухудшении видимости на ВПП менее 550 м и прекращаются при выпуске регулярной сводки METAR, содержащей значение видимости на ВПП 550 м и более (с учетом данных действующего прогноза погоды для посадки TREND, предусматривающих улучшение видимости на ВПП).

Ввод (отмена) операций в условиях ограниченной видимости инициируются руководителем полётов. Экипажи ВС информируются о вводе в действие «Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости» сообщением, переданным по каналам связи органом ОВД, включаемым в информацию АТИС, а также экипажи ВС информируются об отсутствии оборудования, необходимого в условиях процедур ограниченной видимости.

Взлетно-посадочные и технологические операции на ВПП выполняются с интервалом, обеспечивающим отсутствие ВС и транспортных средств в критических зонах РМС к моменту пролета прибывающего ВС контрольной точки конечного этапа захода на посадку.

Разрешение на взлет может включать указание экипажу ВС о докладе начала разбега или производства взлета.

Экипаж ВС докладывает:

- а) об окончании пробега после посадки;
- б) об освобождении ВПП после пересечения на РД линии, обозначенной световыми знаками обозначения ВПП и огнями защиты ВПП;
- с) о занятии указанного места ожидания на площади маневрирования;
- д) о завершении постановки ВС на место стоянки.

## Communication failure

In case of radio communication failure the flight crew shall follow radio communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and ENR 1.6 section of AIP Russia setting SSR transponder to code 7600 and monitoring information and instructions of controller on LOM frequency (RG 212 kHz). In all cases the flight crew can use high frequency channel 4260 kHz, radio communication with other ACFT and ATS units, as well as mobile communication (Flight Control Officer of the ATS unit of the Joint ATM System (Ufa), phone +7 347 293 18 71).

Procedures applying RNAV are used for execution of landing at the AD. If unable to execute RNAV procedures, flight crews shall use NDB procedures. In case a decision to execute landing was taken, the flight crew shall proceed to the holding fix of the holding area of the approach procedure at cleared FL (altitude). If it is necessary to occupy a flight level (altitude) in accordance with the approach procedure, the descent is performed in the holding area. After passing holding fix of holding area, flight crew shall execute approach and landing, maintaining approach profile.

In case a decision to proceed to the destination aerodrome (alternate aerodrome) was made, the flight crew shall maintain the cleared flight level and flight track for 2 minutes and then performs the flight in accordance with the conditions specified in the flight plan or procedures of diversion to the alternate aerodrome.

## 4. Low visibility procedures

### Procedures for low visibility operations

Low visibility procedures are implemented when the Ufa Aeronautical meteorological station (civil) issues a local special weather report containing information concerning deterioration of runway visibility to the value less than 550 m and are terminated when the regular METAR report is issued, containing runway visibility value of 550 m or more (taking into account the current TREND weather forecast for landing, providing for improvement of runway visibility).

LVP implementation (cancellation) is initiated by the Flight Control Officer. Flight crews are informed about LVP implementation by ATS unit using the phrase "Low visibility procedures in progress", transmitted via the channels of aeronautical telecommunication or included in ATIS message. Flight crews are also informed about absence of equipment, required in low visibility conditions.

Take-off/landing and service operations on the runway shall be executed at intervals to ensure absence of ACFT and vehicles in ILS critical areas when arriving ACFT is passing FAF.

Take-off clearance may include instruction to flight crew to report start of run or airborne.

Flight crew shall report the following:

- а) end of landing run;
- б) RWY vacating after crossing the line on TWY designated by illuminated RWY designation signs (day/night marking) and runway guard lights;
- с) reaching the assigned holding position on manoeuvring area;
- д) parking on stand.

Для ожидания разрешения на занятие ВПП ВС используются места ожидания перед световыми знаками обозначения ВПП и огнями защиты ВПП на РД F, РД J.

Для ожидания разрешения на руление к месту ожидания вылетающего ВС, используются:

а) место запуска двигателей, если запуск двигателя производится на месте стоянки;

б) маршрут руления K1 на перроне;

с) маршрут руления K2 на перроне;

д) место ожидания перед уширением на РД F, обозначено огнями защиты ВПП и огнями стоп-линии.

Для ожидания разрешения на руление к МС, используются места ожидания на РД D, H непосредственно перед границей перрона.

Места ожидания на РД D, H обозначаются машиной сопровождения.

В период действия Процедур при ограниченной видимости на используемом месте ожидания допускается наличие не более одного ВС. При использовании мест ожидания, экипажи ВС информируются о взаимном расположении.

Контроль использования элементов площади маневрирования осуществляется по сообщениям экипажей ВС.

При вводе «Процедур при ограниченной видимости» руление ВС осуществляется за автомобилем сопровождения.

Процедура лидирования применяется:

а) для прибывающих ВС – от места сопряжения РД с перроном до места стоянки или на участке маршрута руления (по решению КВС);

б) для вылетающих ВС – от места запуска двигателей до места сопряжения РД с перроном или на участке маршрута руления (по решению КВС).

ВПП 14R/32L оборудована радиомаячными системами, светосигнальным оборудованием, а также метеорологическим оборудованием для выполнения точных заходов на посадку по категории II, а также выполнения вылетов в условиях дальности видимости на ВПП (RVR) менее 550 м.

## 5. Процедуры полетов по ПВП

Маневрирование вертолетов и самолетов категории «А» после взлета и для захода на посадку на аэродром Уфа выполняется в секторе с МПУ 330°–120° градусов от КТА.

Траектории ухода на второй круг должны исключать пресечение линии МПУ ВПП 14R/32L.

Для пересечения линии МПУ искусственных ВПП ближе, чем в 25 км от КТА аэродрома Уфа, необходимо получить разрешение диспетчера КДП МВЛ (СДП) не менее чем за 10 км (3 минуты) от места пересечения или перед получением разрешения на взлет.

## 6. Примечания

Перечень критериев по видимости и ВНГО для специальных наблюдений, проводимых в интервале между регулярными наблюдениями (местные специальные сводки и SPECI) для оперативного информирования экипажей ВС:

- видимость метеорологическая улучшается и достигает или становится больше, или ухудшается и становится меньше одного из следующих значений: 800 м, 1500 м, 3000 м, в случае выполнения значительного числа полетов по ПВП 5000 м;

ACFT shall hold while expecting clearance to occupy RWY on holding positions in front of illuminated RWY designation signs (day/night marking) and runway guard lights on TWY F, TWY J.

Departing ACFT shall hold while expecting clearance for taxiing to runway-holding position as follows:

а) on engines start-up positions, when engines start-up is executed on stands;

б) on Route K1 on the apron;

в) on Route K2 on the apron;

г) on Holding Bay on TWY F, designated by runway guard lights and stop bar lights.

ACFT shall hold while expecting clearance to taxi to stands on holding positions on TWY D, H just before apron boundary.

“Follow-me” vehicle parked on TWY D, H designates holding positions on TWY D, TWY H.

When LVP are in force, holding position can be occupied by one ACFT only. When holding positions are occupied, flight crews are informed on relative positioning.

Control of use of positions on manoeuvring area is executed according to reports of the flight crew.

When LVP are in force, taxiing of ACFT shall be executed after “Follow-me” vehicle.

ACFT escorting is applied:

а) for arriving ACFT – from junction of TWY with apron to the stand or on taxi route segment (by decision of the pilot-in-command);

б) for departing ACFT – from engines start-up point to junction of TWY with apron or on taxi route segment (by decision of the pilot-in-command).

RWY 14R/32L is equipped with ILS, lighting equipment and meteorological equipment for execution of CAT II precision approach, and flight operations when RVR is below 550 m.

## 5. Procedures for VFR flights

Manoeuvring of HEL and category “A” ACFT after take-off and for VFR approach at Ufa AD shall be executed in sector 330°–120° MAG from ARP.

Missed approach tracks should exclude crossing the RWY 14R/32L extended centre line.

To cross RWY extended centre line closer than 25 km from ARP of Ufa AD it is necessary to obtain the clearance of TWR controller at least at 10 km from (3 minutes before) the point of crossing or prior to obtaining take-off clearance.

## 6. Remarks

The list of criteria for visibility and height of cloud base for special observations, carried out between routine observations (local special reports and SPECI) to provide flight crews with operational information:

- when meteorological visibility is improving and changes to or exceeds one or more of the following values, or when meteorological visibility is deteriorating and passes through one or more of the following values: 800 m, 1500 m, 3000 m, in case a significant number of flights are operated in accordance with the visual flight rules - 5000 m;

- ухудшение или улучшение видимости ВПП до значений меньших или больших: 150 м, 350 м, 600 м, 800 м;

- ВНГО нижнего слоя значительной (BKN) или сплошной (OVC) достигает одного или нескольких из следующих значений: 30 м, 60 м, 150 м, 300 м, в случае выполнения значительного числа полетов по ПВП 450 м;

- если количество облаков в слое ниже 450 м изменяется:

- a) от NSC, FEW, SCT до BKN или OVC;
- b) от OVC, BKN, SCT до FEW или NSC.

- в случае когда невозможно определить состояние неба, а именно небо закрыто и вертикальная видимость достигает одного или нескольких из следующих значений: 30 м, 60 м, 150 м, 300 м.

## УВУУ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

### 1. Миграция птиц

Орнитологическая обстановка на территории аэродромной зоны имеет характерные особенности, связанные с рельефом местности, наличием большого количества рек и озер, а также с погодными условиями.

Вышеперечисленное создает благоприятные условия для гнездования и остановок при перелетах в переходные периоды весеннего и осеннего сезонов многих видов водоплавающих и других птиц.

#### Сезонная

Основные направления перелета птиц весной с юга на север, осенью – с севера на юг. Пролетные пути проходят вдоль рек Белая, Уфа, Дема, Уршак. Сроки перелета – весной с 25 марта до 10 июня, осенью с 25 августа до 05 сентября. Высота полета 500-600 м, скорость 70-100 км/ч, время - днем и ночью.

#### Суточная

Время – сумеречные, утренние и вечерние часы – в зависимости от стадии жизнедеятельности, времени года и погодных условий.

Направление – разнонаправленно – в зависимости от обстановки, которая складывается за пределами аэродрома (влияние оказывает деятельность сельхозпредприятий).

Высота – от 10-15 м до 250 м.

Частота – зависит от погодных условий и стадий жизнедеятельности.

Радиолокационный контроль за перемещением птиц отсутствует.

Информация о возможном наличии птиц в зоне взлета и посадки передается по каналу АТИС на частотах 124.800 рус и 119.400 анг.

При взлете и заходе на посадку пилотам рекомендуется включать посадочные фары.

- when RVR is improving or deteriorating and passes through one or more of the following values: 150 m, 350 m, 600 m, 800 m;

- when the height of base of the lowest cloud layer of BKN clouds or OVC reaches one or more of the following values: 30 m, 60 m, 150 m, 300 m, in case a significant number of flights are operated in accordance with the visual flight rules - 450 m;

- when the amount of clouds in a cloud layer below 450 m changes:

- a) from NSC, FEW, SCT to BKN or OVC;
- b) from OVC, BKN, SCT to FEW or NSC.

- when the sky is obscured, its condition cannot be determined and vertical visibility reaches one or more of the following values: 30 m, 60 m, 150 m, 300 m.

## UWUU AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

### 1. Bird migration

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by terrain relief, availability of many rivers and lakes and also by weather conditions.

All this creates conditions for birds nesting and stopping of many waterfowl and other birds varieties during migrations in spring and autumn critical periods.

#### Seasonal migration

The main directions of bird migration are from the south to the north in spring and from the north to the south in autumn. Paths of bird migration pass along the Belaya, the Ufa, the Dema, the Urshak rivers. Bird migration periods are from March 25 till June 10 in spring, from August 25 till September 05 in autumn. Migration height is 500-600 m, speed is 70-100 km/h, during the day and night period.

#### Daily migration

Time – twilight, morning and evening hours – depending on the stage of life activities, season and weather conditions.

Direction – in different directions depending on the situation, which is developing outside the aerodrome (the activities of agricultural enterprises exercise an influence).

Height – from 10-15 m up to 250 m.

Periodicity – depending on weather conditions and the stages of life activities.

No radar control over bird migration is available.

The information on possible presence of birds in take-off and landing areas is broadcasted via ATIS channel on frequencies 124.800 RUS and 119.400 ENG.

Pilots are recommended to switch on landing lights while executing take-off and approach.

## УВУУ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ

## UWUU AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UWUU-31
Aerodrome Obstacle Chart, Type A – ICAO. RWY 14R/32L	AD 2.1 UWUU-33
Precision Approach Terrain Chart – ICAO. RWY 14R	AD 2.1 UWUU-37
Precision Approach Terrain Chart – ICAO. RWY 32L	AD 2.1 UWUU-38
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2.1 UWUU-39
Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UWUU-40
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UWUU-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO	AD 2.1 UWUU-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 14R	AD 2.1 UWUU-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 32L	AD 2.1 UWUU-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 14R	AD 2.1 UWUU-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 32L	AD 2.1 UWUU-72
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 14R	AD 2.1 UWUU-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 32L	AD 2.1 UWUU-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 14R	AD 2.1 UWUU-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 32L	AD 2.1 UWUU-90
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I/II, LOC Z RWY 14R	AD 2.1 UWUU-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I/II, LOC Z RWY 32L	AD 2.1 UWUU-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I/II, LOC Y RWY 14R	AD 2.1 UWUU-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I/II, LOC Y RWY 32L	AD 2.1 UWUU-100
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I/II, LOC X RWY 14R	AD 2.1 UWUU-101
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I/II, LOC X RWY 32L	AD 2.1 UWUU-102
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 14R	AD 2.1 UWUU-103
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 32L	AD 2.1 UWUU-104
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 14R	AD 2.1 UWUU-105
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 32L	AD 2.1 UWUU-106
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 14R	AD 2.1 UWUU-107
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 32L	AD 2.1 UWUU-108
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 14R	AD 2.1 UWUU-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 32L	AD 2.1 UWUU-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 14R	AD 2.1 UWUU-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 32L	AD 2.1 UWUU-148
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 14R	AD 2.1 UWUU-149
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 32L	AD 2.1 UWUU-150
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 14R	AD 2.1 UWUU-151
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 14R	AD 2.1 UWUU-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 32L	AD 2.1 UWUU-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 14R	AD 2.1 UWUU-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 32L	AD 2.1 UWUU-158
VFR Departure Chart. RWY 14R/32L	AD 2.1 UWUU-203
VFR Arrival Chart. RWY 14R/32L	AD 2.1 UWUU-205