

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	514854с 0391347в в центре ВПП. 514854N 0391347E in the centre of RWY.
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	18 км С г.Воронежа. 18 KM N of Voronezh.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	157 м / 26.5°C 157 M / 26.5°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	Нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	9°В(2013)/6.4°В 9°E(2013)/6.4°E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ООО УК «Авиасервис», Россия, 396023, Воронежская обл., Рамонский р-н, Аэропорт Limited Liability UK "Aviaservice", Voronezhskaya oblast, Ramonskiy Rayon, Airport, 396023, Russia Тел./Tel.: (473) 210-77-85 Факс/Fax: (473) 210-77-85 E-mail: mail@voz.aero AFTN: УУООДУЬЬ UOOODUXX
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0500-1330 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0500-1330 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро АИС по инструктажу AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД (ARO) 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 час. LT= UTC+ 3 HR

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

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 7 тонн. Modern facilities for handling of cargo up to 7 tons.
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1 TS-1
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются, 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	Имеются AVBL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта, гостиницы в городе. Airport hotel, city hotels.
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси. Bus, taxi.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, больницы в Воронеже - 10 км, машина скорой помощи. Aidpost at airport terminal, hospitals in Voronezh – 10 KM, ambulance service.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	нет NIL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеются AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

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

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

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется. AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	См. раздел AD 1.2 See AD 1.2
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM. See SNOWTAM.

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	MC/Stand: 1-3, 1A, 1B, 2A, 2B, 3A, 3B, 5-8, 9-22, 24-26 ← - цементобетон/Cement-Concrete, PCN 38/R/A/W/T 27-29 - цементобетон/Cement-Concrete, PCN 40/R/A/W/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: A, B - 21 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 52/F/D/X/T C - 21 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 51/F/D/X/T 6 - 10 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, 10 tons.
3.	Местоположение и превышение мест проверки высот- меров ACL location and elevation	На ВПП On RWY
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки INS INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	РД 4, 5 - закрыты TWY 4, 5 - CLSD

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

UOOO AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

1.	Использование опознавательных знаков места стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	T-образные знаки остановки ВС, обозначения РД, МС, контур зон обслуживания ВС. T-shaped signs of ACFT stop; signs of TWY, aircraft stand identi- fication, stand safety lines.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, цифрового значения МПУ, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, land- ing 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

УУОО АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.

UOOO AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

Смотри раздел GEN 3.1-5, "Электронные данные о местности и препятствиях", AIP России Книга 1
 See GEN 3.1-5, "Electronic Terrain and Obstacle Data" of AIP Russia Book 1

УУОО АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UOOO AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Воронеж Voronezh 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	Воронеж, 9 час. Voronezh, 9 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 1 час, TAF 3 часа TREND 1 HR, TAF 3 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Брифинг Briefing/consultation provided Briefing	Индивидуальная консультация Personal consultation
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used.	Карты, прогноз ветров и температуры на высотах Информация SIGMET. Charts, forecasts of upper wind and upper air temperature Information SIGMET
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	SWN, SW
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	Метеостанция «МАРС» Meteostation "MARS"
9.	Органы УВД, обеспечиваемые информацией ATC units provided with information	Подход, Вышка, Посадка APP, TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

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

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designation RWY NR	TRUE & 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 APCH RWY
1	2	3	4	5	6
12	130°49'09" 122°	2300x45	PCN 42/R/B/X/T Асфальтобетон/ Asphalt-Concrete	514918.31N 0391301.44E — —	THR 156 M
30	310°50'21" 302°	2300x45	PCN 42/R/B/X/T Асфальтобетон/ Asphalt-Concrete	514829.66N 0391432.28E — —	THR 148.0 M
Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	300x150	2600x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02
See AOC type A	нет/NIL	300x150	2600x300	нет/NIL	PZ-90.02 coordinate system

УУОО АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UOOO AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция прерванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная дистанция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
12	2300	2600	2300	2300	нет/NIL
От РД А From TWY A	2080	2380	2080		нет/NIL
От РД В From TWY B	1150	1450	1150		нет/NIL
30	2300	2600	2300	2300	нет/NIL
От РД С From TWY C	2088	2388	2088		нет/NIL
От РД В From TWY B	1150	1450	1150		нет/NIL

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

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечания
RWY designator	APCH LGT type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
12	CAT I 900.5 M LIH	зеленые green	PAPI Left/2°40'	нет NIL	нет NIL	2300 M, 60 M 1700 M white last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
30	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI Left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2300 M, 60 M 1700 M white last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL

УУОО АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UOOO 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 and LGT. Anemometer location and LGT	На расстоянии 340 м от порога ВПП 12 и 132 м от оси ВПП, на расстоянии 320 м от порога ВПП 30 и 132 м от оси ВПП. Цвет красный. At 340 M from RWY 12 THR and at 132 M from RWY centre line, at 320 M from RWY 30 THR and at 132 M from RWY centre line. Red colour.
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на РД А, В, С. Осевые: нет Edge: on TWY A, B, C. Centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	дизель-генератор IVECO GENEV-125 M R980/13 сек. дизель-генератор IVECO GENEV-160 MA R980/8 сек. Diesel generator unit IVECO GENEV-125M R980/13 SEC Diesel generator unit IVECO GENEV-160MA R980/8 SEC.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO Волна геоида Geoid undulation	Вертолёты принимаются на ИВПП Helicopters shall be accepted on RWY — —
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	нет NIL
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	нет NIL

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

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Воронеж (Чертовицкое)диспетчерская зона 1 / Voronezh (Chertovitskoye) CTR 1: 515636N 0382700E – далее по дуге по часовой стрелке радиусом 60 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 60 KM centred at 513706N 0390830E до/to 520906N 0390206E – 515606N 0395036E – далее по дуге по часовой стрелке радиусом 60 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 60 KM centred at 513706N 0390830E до/to 513748N 0400018E – 514400N 0390900E – 515636N 0382700E Воронеж (Чертовицкое)диспетчерская зона 2 / Voronezh (Chertovitskoye) CTR 2: 515606N 0395036E – далее по дуге по часовой стрелке радиусом 60 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 60 KM centred at 513706N 0390830E до/to 520906N 0390206E – 515606N 0395036E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Воронеж (Чертовицкое)диспетчерская зона 1 / Voronezh (Chertovitskoye) CTR 1: От земли до FL100 / GND – FL100 Воронеж (Чертовицкое)диспетчерская зона 2 / Voronezh (Chertovitskoye) CTR 2: От земли до FL100 / GND – FL100
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Воронеж-Подход русский, английский Voronezh-Approach RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	–/(600) м –/(600) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500 124.000	H24 H24	Emergency FREQ Reserve FREQ
Подход APP	Воронеж-Подход Voronezh-Approach	125.900 134.500	0515–1815 1815–0515	FL200 or below
Вышка TWR	Воронеж-Вышка Voronezh-Tower	118.300 (Reserve 121.800)	к/с H24	
Посадка TWR	Воронеж-Посадка Voronezh-Tower	118.300	к/с H24	
АТИС ATIS	Воронеж-АТИС Voronezh-ATIS	120.800	к/с H24	рус., англ. RUS, ENG
Транзит Transit	Воронеж-Транзит Voronezh-Transit	131.600	к/с H24	

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

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
VORDME (9°E/-)	ИБЖ IWV	114.9	к/с H24	514917N 0391326E	180 М	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 12 LOM 12	ВР WR	289	ПП HS	515038.0N 0391032.5E		302°MAG/3.77 KM to RWY12 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 12 LMM 12	В W	595	ПП HS	514939.5N 0391221.8E		302°MAG/0.99 KM to RWY12 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 30 ИЛС кат I (9°В/-) LOC 30 ILS CAT I (9°E/-)	ИАП IAP	111.9	ПП HS	514926.7N 0391245.8E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 30 GP 30		331.1	ПП HS	514837.8N 0391426.8E		3°00', RDH 16.0 М Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 30 LOM 30	АП AP	289	ПП HS	514636.9N 0391805.0E		122°MAG/5.37 KM to RWY30 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 30 LMM 30	А A	595	ПП HS	514811.9N 0391505.4E		122°MAG/0.85 KM to RWY30 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС GBAS(H) SID/STAR RNAV RNAV GNSS	УУОО UUOO	116.800 CH 22407	к/с H24			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 12 GLS кат I GBAS (H) 12 GLS CAT I	G12A	CH 20763	к/с H24	514912.2N 0391325.8E		3°00' TCH 15.0 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 30 GLS кат I GBAS (H) 30 GLS CAT I	G30A	CH 21174	к/с H24			3°00' TCH 16.0 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

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

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

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

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

2. Руление на места стоянки и с них

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер «Вышки» на частоте 118.300 (резерв. 121.800) МГц. Без разрешения диспетчера руление и буксировка запрещаются.

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

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

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

Заруливание ВС Ил-76Т(ТД), В767-200(ER), В767-300(ER) на МС 26-29 выполнять на тяге собственных двигателей только по РД С. Выруливание ВС с МС 26-29 производится буксировкой, далее руление выполняется на тяге собственных двигателей на ВПП только по РД С.

Заруливание ВС Ил-76Т(ТД), В767-200(ER), В767-300(ER) на МС 1-3 выполнять на тяге собственных двигателей по РД А или на МС 1, МС 3 по РД В. Выруливание ВС с МС 1-3 производится буксировкой, далее руление выполняется на тяге собственных двигателей на ВПП только по РД А или РД В.

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

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

4. Зона стоянки для вертолетов

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

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

Прием/вылет вертолетов на ползковом шасси производится только в светлое время суток.

5. Перрон. Руление в зимних условиях

Ось руления может быть невидима из-за снега.

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

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power or towing by special tow tractors. Taxiing and towing shall be carried out along the centre lines of established taxi routes.

After landing, the ACFT weighing more than 30 tons shall carry out 180° turn within the RWY turn pad only.

Taxiing (towing) shall be carried out by TWR controller's instruction. The taxiing speed shall be chosen by the pilot-in-command.

For communication with a technical specialist during towing, the frequency 126.000 MHz and the call sign "Voronezh-Ground" are established.

2. Taxiing to and from stands

TWR controller controls the movement of ACFT about the aerodrome on frequency 118.300 (Reserve 121.800) MHz. Taxiing and towing without controller's permission are prohibited.

Taxiing into stands 1, 1A, 1B, 2, 2A, 2B, 3, 3A, 3B shall be carried out under own engines power. Taxiing out of stands 1, 1A, 1B, 2, 2A, 2B, 3, 3A, 3B shall be carried out by towing.

Parking onto stands 5-8 shall be carried out by towing. Taxiing out of stands 5-8 shall be carried out under own engines power. Helicopter taxiing-in and taxiing-out shall be carried out under own engines power.

Taxiing into stands 19-22 shall be carried out under own engines power or by towing. Taxiing out of stands 19-22 shall be carried out by towing or under own engines power when the ACFT are parked facing the RWY.

Taxiing of Il-76T (TD), B767-200(ER), B767-300(ER) ACFT into stands 26-29 shall be carried out under own engines power via TWY C only. Taxiing out of stands 26-29 shall be carried out by towing, then under own engines power to the RWY via TWY C only.

Taxiing of Il-76T (TD), B767-200(ER), B767-300(ER) ACFT into stands 1-3 shall be carried out under own engines power via TWY A or into stand 1, stand 3 via TWY B. Taxiing out of stands 1-3 shall be carried out by towing, then under own engines power to the RWY via TWY A or TWY B only.

3. Parking area for small aircraft (General aviation)

General aviation ACFT shall be parked on stands designated for them.

4. Parking area for helicopters

Stands 5-8, 19-22 on the apron are designated for parking of Mi-8 and lower class HEL. Stands 26-29 are designated for parking of Mi-26 HEL.

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

Skid-equipped landing gear helicopters shall arrive/depart during daylight hours only.

5. Apron – taxiing during winter conditions

The taxi guide line may be invisible because of snow.

6. Ограничение при рулении

Руление ВС индекса 6 между МС 5-8 и 19-22 запрещается.

УУОО АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

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

1. Общие положения

1.1 Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты выполняются экипажами всех воздушных судов.

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

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

2. Ограничения

2.1 Ограничения на взлет

2.1.1. Взлет воздушного судна с попутной составляющей скорости ветра до 5 м/сек разрешается производить при следующих условиях:

- ВПП сухая или влажная;
- Ксц= 0.5 и более;
- боковая составляющая ветра не более 5 м/сек.

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

Первый разворот ВС категории В, С, D выполняется на высоте не менее (200) м, а ВС 4-го класса и вертолетов на высоте (100) м.

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

2.2 Ограничения на посадку

2.2.1 Специальные процедуры захода на посадку на ВПП 12/30

Процедура захода на посадку заключается в том, что снижение на посадку производится, как правило, с прямой, выходом в район 3-го и 4-го разворотов. Экипажи начинают снижение с расчетом пройти ОПРС входных коридоров на эшелонах:

- Тербуны – FL190 и ниже
- Задонск – FL190 и ниже
- Петровское – FL200 и ниже.

При заходе со спрямленных маршрутов, рубеж 70 км проходить на эшелонах не выше FL150. При наличии ограничений возможен заход на посадку от ОПРС Тербуны - FL170, от ОПРС Задонск- FL150 с МКп - 302°, от ОПРС Петровское - FL160 с МКп - 122° без построения малого прямоугольного маршрута. Для предотвращения возможных нарушений экипажами поступательных и вертикальных скоростей снижения высота полета на рубеже 35 км не должна превышать высоту эшелона перехода.

6. Taxiing – limitations

Taxiing of index 6 ACFT between stands 5-8 and 19-22 is prohibited.

UOOO AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Noise abatement procedures during take-off and climbing phase.

1. General provisions

1.1 Noise abatement procedures during take-off and climbing phase shall be executed by crews of all aircraft.

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

1.3 Noise abatement procedures shall not be executed in case of one of the aircraft engines failure during take-off phase.

2. Restrictions

2.1 Take-off restrictions

2.1.1 Take-off of aircraft with a tail-wind component up to 5 m/s is allowed under the following conditions:

- RWY is dry or damp;
- friction coefficient is 0.5 or more;
- cross-wind component is not more than 5 m/s.

2.1.2 Take-off from RWY 30 shall be carried out according to noise abatement procedure as set forth in the Aeroplane Flight Manual for the specified aircraft type.

The initial turn shall be executed by CAT B, C, D aircraft at a height not less than (200) m and by class 4 aircraft and helicopters at (100) m.

Aircraft shall join the assigned route by reaching the assigned flight altitude according to the climbing pattern.

2.2 Landing restrictions

2.2.1 Special RWY 12/30 approach procedures

The approach-to-land procedure is as follows: descending for landing shall be carried out, as a rule, straight-in, proceeding into the area of base and final turns. The flight crews shall commence descending estimating to cross NDB of entry corridors at flight levels:

- Terbuny – FL190 or below
- Zadonsk – FL190 or below
- Petrovskoye – FL200 or below.

When approaching from direct routes the flight crews shall cross 70 km at flight levels not above FL150. In case of restrictions approach for landing is possible from Terbuny NDB - FL170, from Zadonsk NDB – FL150 on landing heading 302° MAG, from Petrovskoye NDB – FL160 on landing heading 122° MAG, without carrying out flight in accordance with short rectangular traffic pattern. To prevent possible deviations from the established forward and vertical speeds flight level at a distance of 35 km from ARP shall not exceed the transition level.

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

Полеты в пределах (узлового) диспетчерского района аэродрома Воронеж/Чертовичское осуществляется в соответствии с правилами полетов по приборам.

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

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

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

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

При необходимости, прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в одной из зон ожидания.

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

3. Процедуры наблюдения ОВД в границах узлового диспетчерского района Воронеж**3.1 Радиолокационное наведение и порядок следования**

Радиолокационное наведение в районе аэродрома осуществляется органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна.

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

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

В районе аэродрома осуществляется радиолокационный контроль за полетами воздушных судов.

3.2 Заход на посадку с помощью обзорной РЛС

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

3.3 Отказ связи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери), изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе GEN 3.4.5 настоящего AIP.

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

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

– следовать на аэродром назначения в соответствии с условиями, выданными органом ОВД;

– следовать на запасной аэродром на эшелоне, заданном органом ОВД.

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

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

2. Procedures for IFR flights within Voronezh TMA

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

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

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

When it deemed necessary, arriving aircraft may get instructions to hold in one of the holding areas.

A change from IFR flights to VFR flights shall be executed only by a controller's clearance. It is prohibited to the controller to force the pilot (pilot-in-command) to carry out VFR flights without pilot's agreement.

3. ATC surveillance procedures within Voronezh TMA**3.1 Radar vectoring and sequencing**

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

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

Radar vectoring charts are not published.

Radar control over aircraft flights is provided in CTA.

3.2 Surveillance radar approaches

SRA procedures are not applied.

3.3 Communication failure

In case of radio communication failure a flight crew (pilot) shall follow radio communication failure procedures set forth in ICAO Annex 2 and GEN 3.4.5 of the present AIP.

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

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

– to proceed to the destination aerodrome according to ATS clearance;

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

При потере радиосвязи на этапе снижения командир воздушного судна обязан занять установленный ранее органом ОВД эшелон (высоту) полета и выполнить полет на ДПРМ WR(ВПП 12) или на БПРМ А (ВПП 30) на этом эшелоне (высоте) с последующим заходом на посадку по установленной схеме. При невозможности произвести посадку на аэродроме назначения командир воздушного судна имеет право принять решение о следовании на запасной аэродром на специально установленном для полетов без радиосвязи эшелоне (FL140, FL150 или FL240, FL250) в зависимости от направления полета.

4. Процедуры в условиях ограниченной видимости

Аэродром допущен к выполнению взлета с ВПП 12/30 при видимости 300 м и более. Процедуры применяются при RVR 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 12/30 определяется диспетчером Вышки. Экипажу ВС следует повторять все указания диспетчера «Воронеж-Вышка».

В период действия процедуры при ограниченной видимости:

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

5. Процедуры полетов по ПВП в пределах диспетчерского района Воронеж

При полетах по ПВП в пределах диспетчерского района необходимо:

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

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

In case of radio communication failure during descending a pilot-in-command shall continue flight at flight level (altitude), last assigned by ATC to LOM WR (RWY 12) or LMM A (RWY 30), then carry out the approach procedure according to chart. If it is impossible to carry out landing at the destination aerodrome, a pilot-in-command has the right to proceed to the alternate aerodrome at flight level specially established for a flight without communication (FL140, FL150 or FL240, FL250) depending on the flight direction.

4. Low visibility procedures

Take-off from RWY 12/30 is approved when visibility is 300 m or more. Procedures shall come into force when RVR value is 600 m or less.

The implementation of low visibility procedures will be advised by ATC: «Low visibility procedures in progress. Check your minimum».

Taxi route of ACFT to the runway-holding positions is designated by TWR controller. The flight crew should repeat all instructions of «Voronezh-Tower» controller.

During the operation of LVP:

- take-off is approved from the beginning of the RWY only;
- take-off is prohibited without stopping at the lineup position.

5. Procedures for VFR flights within Voronezh CTA

During VFR flights within CTA it is necessary:

- to have two-way radio communication;
- to have a clearance of appropriate ATC unit ;
- to report position if required;
- to follow the instructions of ATC controllers. If flight conditions permit, the clearance of ATS unit for VFR flights shall be issued under the following conditions:

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

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

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

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

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

The pilot-in-command must follow Visual Flight Rules and timely report ATS unit (flight management unit) the necessity of changing to IFR flight.

УУОО АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка во время сезонной миграции в районе аэродрома Воронеж/Чертовицкое обуславливается близостью рек Воронеж и Дон, богатым растительным покровом (лиственный лес, кустарник, земельные участки, поля), что способствует концентрации здесь различных видов птиц. Сезонные миграции проходят в весенний (с конца марта до середины мая) и осенний (с конца августа до конца ноября) периоды.

Основные направления сезонных миграций:

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

Высота полета 50-1000 м. Частота 6–11 часов.

.Суточная миграция проходит от начала рассвета до сумеречного времени суток. Перелеты к местам кормления, местам ночевки проходят от рассвета до сумерек. Интенсивность перелетов во всех направлениях увеличивается в период пахотных работ и созревания злаковых культур.

Высота полета 10-400 м. Частота 1-2 часа. Передача информации экипажам ВС о снижении и перелетах птиц передаются через диспетчера Вышки и каналу ATIS.

UOOO AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

During seasonal bird migration the ornithological situation in the vicinity of Voronezh/Chertovitskoye AD is conditioned by the proximity of the Voronezh and the Don rivers, rich plant cover (deciduous forest, bushes, land properties, fields) which favour the concentration of different kinds of birds here. Seasonal bird migrations take place in the spring period (from the end of March to the middle of May) and the autumn period (from the end of August to the end of November).

The main directions of the seasonal bird migrations:

- in spring (from the South, the South-West to the North, the North-East);
- in autumn (from the North, the North-East to the South, the South-West).

Height of bird flying is 50-1000 m. Periodicity of bird flying is 6-11 hours.

The daily bird migration is taking place from the beginning of dawn to twilight. The passages to the spots of feeding, roosting are taking place from dawn to twilight. The intensity of passages in all directions increases in the period of plowing and ripening of grain varieties.

Height of bird flying is 10-400 m. Periodicity of bird flying is 1-2 hours. Information about bird concentration and migrations shall be transmitted to the flight crews via TWR controller and ATIS channel.