

УВВВ Ад 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UWWW AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УВВВ САМАРА/Курумоч
UWWW SAMARA/Kurumoch

УВВВ Ад 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UWWW AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	533004с 0500914в. На пересечении перпендикуляров из центров ВПП, 349.4 м ЮВ ВПП 05/23 533004N 0500914E. At intersection of perpendiculars from centres of RWY, 349.4 M SE of RWY 05/23
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	35 км С г. Самара, 8 км СВ н.п. Курумоч 35 KM N of Samara, 8 KM NE of Kurumoch settlement
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	145 м/24°C 145 M/24°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	12°В(2016)/5.4°В 12°E(2016)/5.4°E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	АО «Международный аэропорт Курумоч» Россия, 443901, г. Самара, аэропорт Самара Joint stock company "Kurumoch International Airport", Samara airport, Samara, 443901, Russia Тел./Tel.: (846) 966-55-19, 966-53-59 Факс/Fax: (846) 966-58-83, 966-55-21 E-mail:brif@uwww.aero, dir_cou@uwww.aero AFTN: УВВВАПДУ/UWWWAPDU SITA: КУФАРХН, КУФКР7Х
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП/ГНСС IFR/VFR/GNSS
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УВВВ Ад 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UWWW AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0400-1300 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0400-1300 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро AIS по инструктажу AIS, Briefing Office	к/с для экипажей ВС 1, 2, 3 класса Тел./Факс: (846) 966-55-21 H24 for crews of class 1, 2, 3 ACFT Tel/Fax: (846) 966-55-21
5.	Бюро информации ОБД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	к/с, H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОБД 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+4 час. LT= UTC+4 HR

УВВВ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UWWW AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 5 тонн Modern facilities for handling of cargo up to 5 tons
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/МС-8П, СМ-4, 5 TS-1 (equivalent to Jet A-1), RT/MS-8P, SM-4, 5
3.	Средства заправки топливом/емкость/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет AVBL, without limitation
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УВВВ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UWWW AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта на 300 мест, гостиницы в городе. Airport hotel for 300 beds, city hotels.
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, комнаты отдыха, служба скорой помощи, больницы в г.Самаре. Aidpost in Airport Terminal, restrooms, ambulance services, hospitals in Samara.
5.	Ветеринарный контроль Veterinary control	Имеется AVBL
6.	Санитарно-эпидемиологический контроль Sanitary-and-epidemiologic control	Имеется AVBL
7.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
8.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
9.	Примечания Remarks	нет NIL

УВВВ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
UWWW AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 8 – ВПП 05/23, кат.8 – ВПП 15/33 H24, CAT 8 – RWY 05/23, CAT 8 – RWY 15/33
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	Тел./Tel: (846) 966-51-76

УВВВ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UWWW 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	нет NIL

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	1. Перрон ЦЕНТРАЛЬНЫЙ/ TSENTRALNY Apron : - асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 39/F/D/X/T, PCN 58/F/D/X/T (участок маршрута руления длиной 400 м от траверза MC 32 до траверза MC 47/taxi-route segment 400 M long from abeam of stand 32 to abeam of stand 47) 2. Перрон ЗАПАДНЫЙ/ WESTERN Apron: - асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 36/R/B/X/T 3. Перрон ВОСТОЧНЫЙ/ EASTERN Apron: - цементобетон/Cement-Concrete, PCN 52/R/A/W/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: A1 - 18 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 45/F/D/X/T A2 - 16 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, (PCN 58/F/D/X/T участок длиной 170 м от РД А4 до маршрута руления центрального перрона/ seg - ment 170 M long from TWY A4 to taxir-oute the TSEN- TRALNY Apron) - асфальтобетон/Asphalt-Concrete,(смешанное/mixed) (PCN 40/R/C/X/T участок длиной 220 м от ВПП 05/23до РД А4/segment 220 M long from RWY 05/23 toTWY A4) A3 - 22.5 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 70/F/D/W/T A4 - 18 М, цементобетон/Cement-Concrete, PCN 52/R/A/W/T B1, B7, М - 22.5 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 65/R/C/X/T (смешанное/mixed) B2, B3 - 22.5 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 63/R/B/X/T (смешанное/mixed) B4 - 22.5 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 63/R/C/X/T (смешанное/mixed) B5 - 23 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 65/R/C/X/T (смешанное/mixed) B6 - 22.5 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 58/R/B/W/T
3.	Местоположение и превышение точек проверки высо- томеров Altimeter checkpoint location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки INS INS checkpoints	РД А2 / TWY А2 533017.06N 0500902.20E
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11. PZ-90.11 coordinate system.

**УВВВ АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.****UWWW 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 signs 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 зна- чения МПУ, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY edge, landing magnetic track value, taxi-holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	Сдвоенные огни красного цвета на РД А3, В1, В4, В6, М. Doubled red lights on TWY А3, В1, В4, В6, М.
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УВВВ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UWWW AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

Смотри раздел GEN 3.1.6, "Электронные данные о местности и препятствиях", AIP России Книга 1
See GEN 3.1.6, "Electronic Terrain and Obstacle Data" of AIP Russia Book 1

УВВВ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UWWW AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Самара Samara
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	Самара 9, 24 часа Samara 9, 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 and language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам. Рус., англ. Psw, P2, P3, SWH, SWM, SWL, GAMET Charts, AD forecast texts. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S3, U85, U7, U5, U4, U3, U2, Psw, P2, P3, P4, P5, P25, SWH, SWM, SWL
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	нет NIL
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПП, ДПК, СДП, ДПР APP, Radar, TWR, GND
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УВВВ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UWWW AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначения ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП Волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN), surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
05	061.33° 049°	2554x60	PCN 43/F/D/X/T (16 MAR-30 APR, 01 OCT-30 NOV) PCN 50/F/D/X/T (01 MAY-30 SEP) PCN 52/F/D/X/T * (01 DEC-15 MAR) Asphalt-Concrete смешанное/mixed	532954.22N 0500805.73E ----- -----	THR 145.4 M
23	241.36° 229°	2554x60	PCN 43/F/D/X/T (16 MAR-30 APR, 01 OCT-30 NOV) PCN 50/F/D/X/T (01 MAY-30 SEP) PCN 52/F/D/X/T * (01 DEC-15 MAR) Asphalt-Concrete смешанное/mixed	533033.83N 0501007.34E ----- -----	THR 125.5 M
15	160.37° 148°	3001x45	PCN 82/R/C/X/T Asphalt-Concrete смешанное/mixed	533106.82N 0501006.54E ----- -----	THR 128.3 M
33	340.38° 328°	3001x45	PCN 82/R/C/X/T Asphalt-Concrete смешанное/mixed	532935.39N 0501101.22E ----- -----	THR 118.5 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 нет/NIL	150x160 400x160	2854x300 2854x300	нет/NIL нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11
See AOC type A	нет/NIL нет/NIL	400x160 400x160	3301x300 3301x300	нет/NIL нет/NIL	PZ-90.11 coordinate system

* - Глубина промерзания грунта > 0.2 м

* - The depth of soil freezing > 0.2 M

УВВВ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UWWW AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	РДР (м) TORA (M)	РДВ (м) TODA (M)	РДПВ (м) ASDA (M)	РПД (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
05	2554	2704	2554	2554	нет/NIL
from TWY A2	1297	1447	1297	---	
23	2554	2954	2554	2554	нет/NIL
from TWY A2	1256	1656	1256	---	
15	3001	3401	3001	3001	нет/NIL
from TWY B2	2522	2922	2522	---	
33	3001	3401	3001	3001	нет/NIL
from TWY B3	1594	1994	1594	---	нет/NIL

УВВВ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UWWW АД 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 RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	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 end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
05	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/ 3°00'	нет NIL	нет NIL	2553 M, 60 M 1953 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL
23	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/ 2°40'	нет NIL	нет NIL	2553 M, 60 M 1953 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL
15	CAT III 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/ 2°40'	900 M	3003 M, 15 M 2100 M white next 600 M red/white, last 300 M red, LIH	3003 M, 60 M 2403 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL
33	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/ 2°40'	нет NIL	3003 M, 15 M 2100 M white next 600 M red/white, last 300 M red, LIH	3003 M, 60 M 2403 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL

УВВВ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UWWW АД 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	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: РД А1-А4, В1-В7, М. Осевые: РД В1, В4-В7, М Edge: TWY А1-А4, В1-В7, М. Centre line: TWY В1, В4-В7, М
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД/ 1 сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УВВВ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UWWW АД 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO	ВПП 05/23 или ВПП 15/33 в зависимости от воздушной обстановки. RWY 05/23 or RWY 15/33 depending on the air situation.
----	---	--

УВВВ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UWWW AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Самара/Курумоч диспетчерская зона/ Samara/Kurumoch CTR: 533601N 0504402E – 533230N 0503600E – 531812N 0502048E – 530918N 0501312E – 531106N 0500006E – 530938N 0495745E – далее по дуге по часовой стрелке радиусом 40 км с центром/ then clockwise by arc of a circle radius of 40 KM centred at 533004N 0500914E до/to 533601N 0504402E Самара/Курумоч узловой диспетчерский район/ Samara/Kurumoch TMA – См/See ENR 2.1
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Самара/Курумоч диспетчерская зона/ Samara/Kurumoch CTR: от земли до FL070/GND-FL070 Самара/Курумоч узловой диспетчерский район/ Samara/Kurumoch TMA – См/See ENR 2.1
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C *Класс С в период, когда предоставляется диспетчерское об- служивание воздушного движения органом ОВД (управления полетами). *Class C during the period when the air traffic control service is provided by ATS unit (flight control).
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Самара-Подход, Самара-Круг Рус., англ. Samara-Approach, Samara-Radar RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	–/(900) м –/(900) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УВВВ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UWWW AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500	к/с H24	Emergency FREQ
ДПП APP	Самара-Подход Samara-Approach	124.600	к/с H24	
ДПК Radar	Самара-Круг Samara-Radar	128.000	к/с H24	
СДП TWR	Самара-Старт Samara-Tower	118.200	к/с H24	
ДПР GND	Самара-Руление Samara-Ground	119.000	к/с H24	
АТИС ATIS	Самара-АТИС Samara-ATIS	134.900 134.100	к/с H24	RUS ENG
	Самара-Транзит Samara-Transit	131.600	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel
	Самара-Перрон Samara-Apron	118.800	к/с H24	Связь с инженерно-техническим соста- вом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up

УВВВ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UWWW AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное скло- нение, тип обес- печиваемых 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 coordi- nates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmit- ting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DVORDME (12°В/–) (12°Е/–)	МОФ MOF	108.8 CH 25X	к/с H24	533036.5N 0501037.8E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 05 ILS кат II (12°В/–) LOC 05 ILS CAT II (12°Е/–)	ИБЕ IBE	110.5	к/с H24	533043.2N 0501036.3E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 05 GP 05		329.6	к/с H24	532955.2N 0500825.6E		3.0°, RDH 17.5 М Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 05 LOM 05	БЕ BE	287	п/з O/R	532846.2N 0500435.3E		229°MAG/4.4 KM to RWY05 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 05 LMM 05	Б B	588	п/з O/R	532937.4N 0500713.6E		229°MAG/1.1 KM to RWY05 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 23 ILS кат I (12°В/–) LOC 23 ILS CAT I (12°Е/–)	ИФК IFK	109.7	п/з O/R	532937.6N 0500714.8E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 23 GP 23		333.2	п/з O/R	533033.3N 0500948.3E		2.7°, RDH 15.5 М Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 23 LOM 23	ФК FK	287	п/з O/R	533134.6N 0501314.3E		049°MAG/3.9 KM to RWY23 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 23 LMM 23	Ф F	588	п/з O/R	533050.5N 0501058.7E		049°MAG/1.1 KM to RWY23 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 15 ILS кат III (12°В/–) LOC 15 ILS CAT III (12°Е/–)	ИВГ IWG	111.9	к/с H24	532905.7N 0501119.0E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 15 GP 15		331.1	п/з O/R	533057.7N 0501019.2E		2.7°, RDH 15.1 М Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 15 DME 15	ИВГ IWG	CH 56 X	п/з O/R	533057.6N 0501019.2E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 15 LOM 15	ВГ WG	287	п/з O/R	533310.9N 0500852.2E		328°MAG/4.1 KM to RWY15 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 15 LMM 15	В W	588	п/з O/R	533137.8N 0500947.9E		328°MAG/1.0 KM to RWY15 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 33 ILS кат II (12°В/–) LOC 33 ILS CAT II (12°Е/–)	ИАЗ IAZ	111.1	п/з O/R	533135.8N 0500949.2E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

1	2	3	4	5	6	7
ГРМ 33 GP 33		331.7	п/з O/R	532948.3N 0501100.7E		2.7°, RDH 15.2 M Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 33 DME 33	ИАЗ IAZ	CH 48 X	п/з O/R	532948.3N 0501100.7E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 33 LOM 33	A3 AZ	287	п/з O/R	532739.3N 0501210.7E		148°MAG/3.8 KM to RWY33 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 33 LMM 33	A A	588	п/з O/R	532903.4N 0501120.3E		148°MAG/1.0 KM to RWY33 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС/GBAS SID/STAR RNAV RNAV (GNSS)	УВВВ UWWW	114.35	к/с H24			Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 05 GLS кат I GBAS 05 GLS CAT I	G05A	CH 20665	к/с H24			3.0°, TCH 17.5 M Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 23 GLS кат I GBAS 23 GLS CAT I	G23A	CH 21076	к/с H24	533028.89N 0501112.39E		2.7°, TCH 15.5 M Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 15 GLS кат I GBAS 15 GLS CAT I	G15A					2.7°, TCH 15.1 M Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 33 GLS кат I GBAS 33 GLS CAT I	G33A					2.7°, TCH 15.2 M Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

Обработка ВС противообледенительной жидкостью производится на маршруте руления вдоль восточного, центрального, западного перронов и на МС 10-47, МС 70-72.

Разрешается производить запуск двигателей на маршруте руления вдоль восточного, центрального, западного перронов и на МС 10-47, МС 70-72, МС 8-9 (только для ВС индекса 1, 2).

На МС 1-9 разрешен запуск одного двигателя от УВЗ (установка воздушного запуска), при неработающей ВСУ.

Одновременный запуск двигателей ВС на маршруте руления вдоль восточного перрона от МС 1 до МС 9 разрешается не более трех ВС с обеспечением безопасного расстояния между ВС не менее 150м.

МС 35, МС 36, МС 70, МС 71, МС 72 дополнительно используются, как карантинные, а также для работ с опасными грузами.

МС 35, МС 36, МС 71, МС 72 дополнительно используются для опробования двигателей.

2. Руление на места стоянки и с них

ВС ATR-42, ATR-72 разрешается выруливание с МС 1, 8-23, МС 35-47 на реверсивной тяге собственных двигателей «хвостом вперед».

Для вертолетов на ползковом шасси установлен маршрут руления по воздуху на РД А1, А2, А3, В1, В2, В3, В4, В5, В6, М.

Заруливание на тяге собственных двигателей на МС 8, 9, 35 - 47 через соседние МС разрешено ВС индекса 1, 2.

При заруливании ВС В747, В777 на МС 34, МС 10-12 должны быть свободны.

Буксировка ВС В747, В777 для запуска производится на МС 11А-19А, маршрут руления.

Начало руления (буксировки) производится с разрешения диспетчера ДПР на частоте 119.000 МГц. Без разрешения диспетчера ДПР и постоянной двусторонней связи руление и буксировка запрещаются.

На любом этапе руления КВС может потребовать машину сопровождения.

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

Воздушные суда устанавливаются на МС 65-68 только буксировкой.

Запрещен запуск двигателей на МС 65-68.

4. Зона стоянки для вертолетов

Вертолеты могут устанавливаться на любую стоянку для ВС, соответствующую их геометрическим размерам.

Для вертолетов на ползковом шасси предназначены МС 35, 70, 72, РД А2.

5. Перрон. Руление в зимних условиях

Маркировка оси руления может быть невидима из-за снега, слякоти. Помощь со стороны машины сопровождения может быть запрошена через диспетчера ДПР.

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

Treatment of ACFT with de-icing fluid shall be carried out on taxi-route along the Eastern, Tsentralny, Western aprons and on stands 10 - 47, stands 70-72.

It is permitted to start up engines on taxi-route along the Eastern, Tsentralny, Western aprons and on stands 10-47, 70-72, stand 8-9 (only for index 1, 2 ACFT).

It is permitted to start up one engine on stands 1-9 using the air start unit, when APU is inoperative.

Simultaneous engines start-up on taxi-route along the Eastern apron from stand 1 to stand 9 is permitted for not more than three ACFT maintaining a safe distance of not less than 150 m between ACFT.

Stands 35, 36, 70, 71, 72 are additionally available as quarantine stands as well as for handling of dangerous goods.

Stands 35, 36, 71, 72 are additionally available for engines run-up.

2. Taxiing to and from stands

It is permitted for ATR-42, ATR-72 ACFT to taxi out of stands 1, 8-23, stands 35-47 under own engines reverse thrust with a tail ahead.

The air taxi-route for skidded helicopters is established on TWY A1, A2, A3, B1, B2, B3, B4, B5, B6, M.

It is permitted for index 1, 2 ACFT to taxi under own engines power into stands 8, 9, 35-47 through the adjacent stands.

During taxiing of B747, B777 ACFT into stand 34, stands 10-12 must be vacant.

Towing of B747, B777 ACFT for engines start-up shall be executed to stands 11A-19A, taxi-route.

Taxiing (towing) shall be carried out after receiving GND controller's clearance on frequency 119.000 MHz. Taxiing and towing are prohibited without GND controller's clearance and steady two-way communication.

The pilot-in-command can request the "Follow-me" vehicle at any stage of taxiing.

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

ACFT shall be parked onto stands 65-68 only by towing.

Engines start-up is prohibited on stands 65-68.

4. Parking area for helicopters

HEL can be parked onto any stand corresponding to their geometrical dimensions.

Stands 35, 70, 72, TWY A2 are designated for skidded helicopters.

5. Apron - taxiing during winter conditions

The marking of the taxi guide line may be invisible because of snow, slush. The assistance of the "Follow-me" vehicle can be requested via GND controller.

6. Ограничение при рулении

Руление ВС на перроне выполняется при повышенном внимании экипажа.

Руление по РД А1 – А4 к ВПП 05/23 и с ВПП 05/23 на РД А3 разрешено ВС индекса 1-3.

Определены маршруты руления для ВС индекса 4-6 при использовании ВПП 05/23:

- **ВПП 05 взлет:** перрон - РД В5 (В6) - М - В7 - ВПП 23 - торец ВПП 05 - разворот 180гр.

- **ВПП 23 взлет:** перрон - РД В5 (В6) - М - В7.

- **ВПП 05 посадка:** В7 - М - РД В5 (В6) - перрон.

- **ВПП 23 посадка:** торец ВПП 05 - разворот 180гр.- ВПП 05 - В7- М - РД В5 (В6) - перрон.

Руление по перрону от РД А1 до МС 34 разрешено ВС индекса 1-6.

Руление по РД А4 и далее вдоль по перрону до МС 23 разрешено ВС индекса 1-3.

Руление по РД В1- В5, М разрешено ВС индекса 1-7.

Руление по РД А3, В6, В7 разрешено ВС индекса 1-6.

При установке ВС на МС 11А, 13А, 15А, 17А, 19А сквозное руление по перрону от траверза МС 23 до РД А4 - **ЗАПРЕЩЕНО.**

6. Taxiing – limitations

ACFT taxiing on the apron shall be carried out with increased caution of the flight crew.

It is permitted for index 1-3 ACFT to taxi via TWY A1-A3 to RWY 05/23 and from RWY 05/23 to TWY A1 - A3.

The following taxi-routes for index 4 - 6 ACFT are established when using RWY 05/23:

- **RWY 05 take-off:** apron - TWY B5 (B6) - M - B7 – RWY 23 - RWY 05 extremity - 180-degree turn.

- **RWY 23 take-off:** apron - TWY B5 (B6) - M - B7.

- **RWY 05 landing:** B7 - M - TWY B5 (B6) - apron.

- **RWY 23 landing:** RWY 05 extremity - 180-degree turn - RWY 05 - B7 - M - TWY B5 (B6) - apron.

It is permitted for index 1-6 ACFT to taxi on the apron from TWY A1 to stand 34.

It is permitted for index 1-3 ACFT to taxi via TWY A4 and further along the apron to stand 23.

It is permitted for index 1-7 ACFT to taxi via TWY B1-B5, M.

It is permitted for index 1-6 ACFT to taxi via TWY A3, B6, B7.

When ACFT are parked on stands 11A, 13A, 15A, 17A, 19A, through taxiing on the apron from abeam stand 23 to TWY A4 is **PROHIBITED.**

УВВВ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

1. Общие положения

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

Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума не производится за счет снижения уровня безопасности полетов, при отказе одного из двигателей ВС на этапе взлета.

Экипажами ВС используются два варианта процедур взлёта и набора высоты: NADP 1 или NADP 2, причём для достижения необходимого эффекта командир ВС может использовать любой из них (ICAO Doc 8168, том I, раздел 7, гл.3).

2. Ограничения

2.1 Ограничения на взлет

Взлет воздушного судна с попутной составляющей скорости ветра разрешается в пределах ограничений РЛЭ.

2.2 Ограничения на посадку

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку не предусмотрены.

UWWW AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. General provisions

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

Noise abatement procedures shall not be executed at the expense of reduction of flight safety and in case of one of the aircraft engines failure during take-off phase.

The flight crews of aircraft shall apply two variants of take-off and climb procedures: NADP 1 and NADP 2, and the pilot-in-command may use any of them for reaching necessary effect (ICAO Doc 8168, Volume I, section 7, Chapter 3).

2. Restrictions

2.1 Take-off restrictions

ACFT take-off with a tail wind component is permitted within restrictions of the Aeroplane Flight Manual.

2.2 Landing restrictions

Noise abatement procedures are not established for approach procedure.

**УВВВ AD 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ
И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ****1. Общие положения**

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

Полёты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального и горизонтального эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов.

Особенностью выполнения полётов в диспетчерском районе аэродрома является близкое расположение зоны ограничения полётов UWR744, а также вхождение в диспетчерский район аэродромов государственной и экспериментальной авиации.

При полётах по ПВП и ППП в пределах диспетчерского района аэродрома необходимо:

- иметь разрешение органа ОВД, полученное до входа в соответствующую зону ответственности;
- по запросу органа ОВД сообщать местонахождение;
- выполнять указания соответствующего органа ОВД;
- иметь и постоянно поддерживать двустороннюю радиосвязь в ОВЧ-диапазоне;
- иметь средства связи ВЧ-диапазона и СЧ-диапазона, позволяющие прослушивание указаний органа ОВД, для обеспечения резервирования при отказе средств ОВЧ-диапазона.

ВС, находящиеся на конечных этапах захода на посадку, имеют преимущество перед вылетающими.

Для оптимизации потока ВС при сухой ВПП взлётно-посадочные операции могут выполняться с попутной составляющей ветра. КВС обязан запросить другое направление для взлёта и посадки, если выполнение взлёта или посадки с текущим ветром не обеспечивает безопасность полёта.

2. Вылет

Перед началом выруливания, при первой связи с диспетчером экипаж ВС должен доложить индекс прослушанной информации АТИС, указать номер МС и получить условия выхода, код ответчика ВОРЛ, разрешение на выполнение полёта.

Условия выхода должны содержать:

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

Стандартные условия выхода предусматривают:

- после выполнения взлёта выход на связь с диспетчером ДПК, частота 128.000 МГц;
- следование по назначенному маршруту вылета (SID);
- набор высоты в соответствии с указанной в схеме SID или назначенной диспетчером ОВД.

Если органом ОВД при выдаче условий выхода указывается только наименование стандартного маршрута вылета по приборам (SID) - это означает, что заданы стандартные условия выхода.

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

UWWW AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**1. General**

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

IFR flights shall be carried out at assigned flight levels (altitudes) in accordance with the rules of vertical and horizontal separation maintaining the established intervals.

The peculiarity of flight operations within CTA is a close location of restricted area UWR744 and presence of state and experimental aviation aerodromes within CTA.

Requirements for conducting IFR/VFR flights within CTA:

- obtain the ATS unit permission before entering the respective area of responsibility;
- report position on request from the ATS unit;
- follow instructions of the respective ATS unit;
- have and maintain two-way VHF-band radio communication on a permanent basis;
- have in place HF-band, MF-band communication facilities allowing to monitor the ATS unit instructions to ensure back-up in case of VHF-band communication equipment failure.

ACFT on final approach segment have priority over departing ACFT.

To optimize the air traffic flow when RWY is dry, take-off/landing operations can be executed with a tailwind component. In case take-off/landing procedures with current tailwind component do not ensure flight safety, the pilot-in-command must request another direction for take-off/landing.

2. Departure

Before taxiing out of stand, the flight crew shall report the last communicated ATIS information code letter and stand number on initial radio contact with the controller and receive the departure instructions, SSR transponder code and the flight clearance.

The departure instructions must contain the following information:

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

The standard departure instructions include:

- contacting Radar controller after take-off on frequency 128.000 MHz;
- proceeding along the assigned SID;

- climbing to the height indicated on the SID chart or assigned by the ATS unit controller.

If, when issuing the departure instructions, the ATS unit provides only SID designator – this means that the standard departure instructions are assigned.

If the flight crew has no information on the SID parameters or if unable to maintain the assigned SID, the flight crew must report it to GND controller and receive other instructions for manoeuvring after take-off.

Взлёт не от начала ВПП выполняется по запросу экипажа ВС или по инициативе соответствующего органа ОВД. Ответственность за принятие решения о производстве такого взлёта возлагается на командира ВС.

Взлёт и первоначальный набор высоты осуществляется:

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

Для всех направлений вылета безопасный пролёт препятствий обеспечивается при стандартном значении градиента набора высоты при взлёте равном 3.3%, за исключением стандартных маршрутов вылета (SID): URUKA 1T- 4%, URUKA 1E- 5%, URUKA 1C- 5%, LURIP 1C- 4.5%.

При установлении связи с диспетчером ДПП, частота 124.600 МГц, в режиме набора высоты экипаж ВС обязан доложить текущий и занимаемый эшелон (высоту).

SID RNAV (GNSS) применяется для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, с экипажами, имеющими соответствующее разрешение. Если экипаж не располагает данными о параметрах SID RNAV (GNSS) или его выдерживание не представляется возможным, экипаж обязан доложить об этом диспетчеру ДПП и запросить векторение для вылета.

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

3. Прибытие

Снижение и подход к аэродрому осуществляется:

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

При установлении радиосвязи с диспетчером ДПП в режиме снижения экипаж обязан доложить текущий и занимаемый эшелон (высоту).

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

STAR RNAV (GNSS) применяется для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, с экипажами, имеющими соответствующее разрешение. Если экипаж не располагает данными о параметрах STAR RNAV (GNSS) или его выдерживание не представляется возможным, экипаж обязан доложить об этом диспетчеру ДПП и запросить векторение для прибытия.

Экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС, доложить его индекс при первой радиосвязи с диспетчером ДПП.

Take-off not from RWY extremity shall be carried out on the flight crew's request or upon the initiative of the respective ATS unit. The pilot-in-command is responsible for making the decision to perform such take-off.

Take-off and initial climb shall be executed:

- via SID;

- via the tracks assigned by the ATS unit using radar vectoring under continuous radar control.

The safe passing of obstacles shall be provided for all directions of departure under the standard value of climb gradient 3.3% after take-off, except the following SID: URUKA 1T – 4%, URUKA 1E – 5%, URUKA 1C – 5%, LURIP 1C – 4.5%.

Having established radio contact with APP controller on frequency 124.600 MHz in climb, the flight crew must report the present FL and the FL (altitude) to be reached.

SID RNAV (GNSS) is available for ACFT and their flight crews having special certification and approval. If the flight crew has no information on SID RNAV (GNSS) parameters or if unable to maintain this SID, the flight crew must report it to GND controller and request vectoring for departure.

The controller can assign “Direct to” procedure, depending on the air situation and in case of absence of other restrictions, in order to reduce flight time and fuel consumption.

3. Arrival

Descent and approach to the aerodrome shall be carried out:

- via STAR and approach procedures following “Direct to” instructions;
- via tracks assigned by ATS unit using radar vectoring under continuous radar control;
- via visual approach procedure.

Having established radio contact with APP controller in descent, the flight crew must report present flight level and flight level (altitude) to be reached.

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

RNAV (GNSS) STAR is available for aircraft and their flight crews having special certification and approval. If the flight crew has no information on RNAV (GNSS) STAR parameters or if unable to maintain RNAV (GNSS) STAR, the flight crew must report it to APP controller and request vectoring for arrival.

The flight crew must listen to the current ATIS broadcast, report its code letter on initial radio contact with APP controller.

Допускается посадка с попутным ветром с целью ускорения потока ВС по запросу экипажа или по инициативе соответствующего органа ОВД. Ответственность за принятие решения о производстве такой посадки возлагается на командира ВС.

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

4. Процедуры полётов по ПВП в границах диспетчерского района ТМА

а) для соответствующего полёта представляется план полета;

б) разрешение на полёт запрашивается у диспетчера ОВД;

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

г) полёт осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землёй;

д) осуществляется двухсторонняя радиосвязь на установленной частоте.

Командир ВС обязан соблюдать правила визуальных полётов и своевременно докладывать органу ОВД о необходимости перехода к выполнению полёта по ППП. Переход от полётов по ППП к полётам по ПВП осуществляется только по разрешению диспетчера, однако, диспетчеру запрещается принуждать пилота (командира воздушного судна) выполнять полёты по ПВП без его согласия.

5. Процедуры при потере связи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе ENR 1.6 настоящего АИП РФ, устанавливает код ответчика 7600.

Во всех случаях экипаж может:

- использовать мобильную связь

Руководитель полётов

+7 846-279-18-60, +7 846-278-47-96,

+7 846-278-47-95, +7 846-255-62-71;

- прослушивать на частоте ДПРМ аэродрома информацию и указания диспетчера.

6. Полёты вертолётов

Запуск двигателей производится на стоянке. Прогрев и опробование двигателей производится на предварительном старте с учётом скорости и направления ветра. По согласованию с руководителем полетов (РП) взлёт вертолётов с ВПП 05/23 может производиться от РД А2.

7. Работа самолетного ответчика

Работа самолетного ответчика в режиме «MODE S» на земле:

- ответчик включается перед буксировкой (запуском двигателей);

- выключается после окончания парковки на место стоянки.

Downwind landing is allowed for the purpose of expediting traffic flow on flight crew's request or upon the initiative of the respective ATS unit. Pilot-in-command is responsible for making the decision to execute such landing.

If necessary, for example in case of aerodrome congestion or its closure, arriving aircraft can be instructed to hold in one of the holding areas located on STAR routes within Samara/Kurumoch CTR.

4. Procedures for VFR flights within Samara/Kurumoch TMA

a) FPL shall be filed for the flight concerned;

b) flight clearance shall be requested from ATS unit controller;

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

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

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

A pilot-in-command must comply with VFR and timely report ATS unit about necessity to change to IFR flight. Change from IFR flights to VFR flights shall be made only by controller's permission, however it is prohibited for controller to force a pilot (a pilot-in-command) to execute VFR flights without his consent.

5. Communication failure

In case of radio communication failure a flight crew must follow radio communication failure procedures set forth in ICAO Annex 2 and ENR 1.6 part of AIP Russia, set SSR transponder to code 7600.

In all cases the flight crew can:

- use the mobile communication

Flight Control Officer

+7 846-279-18-60, +7 846-278-47-96,

+7 846-278-47-95, +7 846-255-62-71;

- monitor the aerodrome LOM frequency for information and controller's instructions.

6. Helicopter flights

Engines start-up shall be carried out on a stand. Engines warm-up and run-up shall be carried out at the runway-holding position taking into account wind speed and direction. HEL take-off from RWY 05/23 can be executed from TWY A2 by coordination with Flight Control Officer.

7. Aircraft transponder operation

Aircraft transponder operation in Mode S on the ground:

- transponder shall be switched on before towing (engines start-up);

- transponder shall be switched off after completion of parking on a stand.

8. Процедуры в условиях ограниченной видимости

8.1 Общие положения

Для полетов по категории II и IIIA ИКАО допущена ВПП 15/33 с МК148гр. Для выполнения полетов по этим категориям эксплуатанту, экипажу и ВС требуется специальное разрешение (допуск).

Руление ВС осуществляется только по РД с включенными огнями осевой линии РД (при их наличии).

После посадки экипаж ВС действует по указанию диспетчера СДП. С целью контроля освобождения ВПП диспетчер СДП использует радиолокатор обзора летного поля РЛС ОЛП.

Выходы из критической зоны ILS от ВПП 15 в направлении РД М (РД В4) и от ВПП 33 в направлении РД М (РД В1) оборудованы цветными кодированными (чередующиеся желтые/зеленые) огнями осевой линии РД.

ВПП считается свободной, когда ВС пересечет последний огонь желтого цвета осевой линии РД, указывающий границу критической зоны ILS.

Для обеспечения точности сигнала ILS, на конечном этапе захода на посадку между ВС используется интервал не менее 15 км.

ВС выводятся векторением диспетчером ДПК в створ ВПП на расстоянии не менее 20 км от торца ВПП.

Диспетчер СДП выдаёт разрешение на занятие исполнительного старта вылетающему ВС при условии, что заходящее на посадку ВС находится на удалении 20 км и более от торца ВПП.

Ответственность за принятие решения о выполнении посадки (взлета) несет КВС в зависимости от условий на аэродроме, в соответствии с рассчитанным эксплуатационным минимумом аэродрома.

Ответственность за назначение маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на диспетчера ДПР.

Ответственность за несанкционированный выход на ВПП и не выдерживание назначенных маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на экипаж ВС.

Диспетчер СДП обязан сообщить экипажу ВС информацию о выходе из строя оборудования, относящегося к категории II/IIIA.

При выходе из строя РЛС ОЛП решением руководителя полетов может быть приостановлено, ограничено или прекращено действие процедур LVP.

В период действия процедур LVP запрещаются:

- взлеты не от начала ВПП;
- взлеты без остановки на исполнительном старте после выруливания на ВПП.

8.2 Прибытие

При значениях RVR от 2000 до 600 м (включительно) диспетчер СДП сообщает экипажу ВС до точки входа в глиссаду (FAP) значение RVR зоны приземления.

Значения RVR в середине ВПП и в конце ВПП передаются только если:

- хотя бы одно из значений менее 600 м, или
- эти значения запрошены экипажем.

После пролета FAP диспетчер СДП передает любые изменения этих параметров.

8. Low visibility procedures

8.1 General

RWY 15/33 is approved for precision approach Category II and IIIA operations on track 148° MAG. ACFT operator, the flight crew and ACFT are required to have special approval (certification) for carrying out flights in accordance with these categories.

ACFT taxiing is carried out only along TWY with TWY centre line lights (if AVBL) switched on.

After ACFT landing the flight crew shall follow TWR controller's instructions. TWR controller uses surface surveillance radar for the purpose of control over the runway vacaton.

Exits from ILS critical area from RWY 15 towards TWY M (TWY B4) and from RWY 33 towards TWY M (TWY B1) are marked by coloured coded (alternating yellow and green) taxiway centre line lights.

RWY is considered vacant when ACFT passes the last yellow light of the taxiway centre line, indicating the boundary of ILS critical area.

The interval of not less than 15 km between aircraft on final approach segment is used for providing the accuracy of ILS signal.

The aircraft are vectored by Radar controller onto the runway heading at a distance of not less than 20 km from RWY extremity.

TWR controller issues clearance to occupy the line-up position to departing ACFT, if the ACFT approaching to land is at a distance of 20 km or more from RWY extremity.

The pilot-in-command is responsible for making a decision to land (to take-off) depending on conditions at the aerodrome and calculated aerodrome operating minimum.

The responsibility for assignment of taxi routes within the manoeuvring area is rested on GND controller.

The responsibility for RWY incursion and non-adherence to the assigned taxi routes within the manoeuvring area shall be placed on the flight crew.

TWR controller must advise the flight crew about the failure of equipment relating to CAT II/IIIA.

Due to surface surveillance radar failure the operation of the low visibility procedures may be suspended, restricted or ceased by the decision of the Flight Control Officer.

The following is prohibited during the period of validity of LVP:

- take-off not from the runway beginning;
- take-off without stop at the line-up position after ACFT taxiing onto the runway.

8.2 Arrival

When the values of RVR are from 2000 to 600 m (inclusive) TWR controller advises RVR value of the touch-down zone before the glide path interception point (FAP) to the flight crew.

The RVR values in the middle and at the end of the runway are transmitted if:

- at least one of the values is less than 600 m; or
- these values have been requested by the flight crew.

After passing FAP TWR controller transmits any changes of these parameters.

Экипаж ВС докладывает диспетчеру СДП об освобождении ВПП только после того, как ВС пересечет последний огонь осевой линии РД желтого цвета, что указывает на освобождение критической зоны ILS.

ВС должно как можно быстрее освободить критическую зону ILS.

После посадки на ВПП 15 экипаж ВС должен освобождать ВПП только по РД В4: при освобождении ВПП 15 по РД В4 экипаж ВС, после доклада диспетчеру СДП об освобождении критической зоны ILS, по его команде переходит на связь с диспетчером ДПР. Под руководством диспетчера ДПР экипаж ВС продолжает следовать по указанному маршруту руления с использованием огней осевой линии РД М, РД В7, РД А3, если не последовало других указаний от диспетчера ДПР. Дальнейшее руление ВС осуществляется только за машиной сопровождения.

О прибытии ВС на место стоянки (МС) экипаж ВС докладывает диспетчеру ДПР, используя следующую фразеологию: *«Позывной ВС... + на МС...»*.

8.3 Вылет

Буксировка ВС производится с включенными аэронавигационными и проблесковыми огнями.

Экипаж вылетающего ВС осуществляет руление только по РД, оборудованным огнями осевой линии РД. При выходе из строя огней осевой линии РД или огней линии «стоп» экипаж ВС должен выполнять руление только за машиной сопровождения.

Руление ВС по площади перрона осуществляется только за машиной сопровождения под руководством диспетчера ДПР.

Экипажу ВС при рулении по площади перрона и по площади маневрирования следует постоянно проверять местоположение ВС, особенно в местах пересечения РД, чтобы быть уверенным в том, что руление производится в условиях полной безопасности.

В случае затруднения или сомнения в определении местоположения ВС, необходимо прекратить руление и сообщить об этом диспетчеру ДПР.

Места ожидания перед ВПП 15 (РД В1), ВПП 33 (РД В4), ВПП 23 (РД А3) обозначены огнями линии «стоп». Каждая линия состоит из восьми огней, расположенных поперек РД с равными интервалами между огнями 3,0 м, указывающих красным цветом заданное направление подхода к месту ожидания у ВПП.

Руление ВС для взлета с ВПП 15 осуществляется за машиной сопровождения, а также с использованием осевых огней РД В5, РД М, РД В1. По команде диспетчера ДПР на установленном рубеже "передачи обслуживания движения экипаж ВС переходит на связь с диспетчером СДП и продолжает руление до огней линии «стоп» красного цвета РД В1.

Руление ВС для взлета с ВПП 33 осуществляется за машиной сопровождения, а также с использованием осевых огней РД А3, РД В7, РД М, РД В4. По команде диспетчера ДПР на установленном рубеже передачи обслуживания движения экипаж ВС переходит на связь с диспетчером СДП и продолжает руление до огней линии «стоп» красного цвета РД В4.

Руление ВС для взлета с ВПП 23 осуществляется за машиной сопровождения; а также с использованием осевых огней РД А3. По команде диспетчера ДПР на установленном рубеже передачи обслуживания движения экипаж ВС переходит на связь с диспетчером СДП и продолжает руление до огней линии «стоп» красного цвета РД А3.

The flight crew shall report RWY vacation to TWR controller only after ACFT has passed the last yellow light of the taxiway centre line indicating the vacation of ILS critical area.

ACFT must vacate ILS critical area as soon as possible.

After landing on RWY 15 the flight crew must vacate the RWY only via TWY B4. After vacating RWY 15 via TWY B4 and reporting the vacation of ILS critical area to TWR controller the flight crew shall change over to the communication with GND controller by the instruction of TWR controller. The flight crew shall continue proceeding via the assigned taxi route using taxiway centre line lights of TWY M, B7, A3 under control of GND controller, unless otherwise instructed. Further ACFT taxiing shall be carried out only after the "Follow-me" vehicle.

The flight crew shall report ACFT entry into stand to GND controller as follows: *“ACFT call sign + on stand ...”*.

8.3 Departure

Towing is carried out with air navigation and flashing lights switched on.

The flight crew of departing aircraft shall carry out taxiing only along the taxiways equipped with TWY centre line lights. In case of a failure of TWY centre line lights or the stop bars the flight crew must carry out taxiing after the "Follow-me" vehicle only.

Taxiing of aircraft on the apron area shall be carried out only after the "Follow-me" vehicle under control of GND controller.

During taxiing on the apron and on the manoeuvring area the flight crew should constantly check the aircraft position, especially at TWY intersections, to be sure that taxiing is carried out under the conditions of complete safety.

In case of difficulty or doubt in determining the aircraft position, it is necessary to stop taxiing and report this to GND controller.

The runway-holding positions at RWY 15 (TWY B1), RWY 33 (TWY B4), RWY 23 (TWY A3) are designated by stop bar lights. Each stop bar consists of eight lights located across the taxiway with equal intervals of 3.0 m between the lights, showing the required direction of approach to the runway-holding position by the red colour.

ACFT taxiing for take-off from RWY 15 shall be carried out after the "Follow-me" vehicle using centre line lights of TWY B5, TWY M and TWY B1. At the established transfer of control limit the flight crew shall change over from GND to TWR controller by GND controller's instruction and continue taxiing to red stop bar lights on TWY B1.

ACFT taxiing for take-off from RWY 33 shall be carried out after the "Follow-me" vehicle using centre line lights of TWY A3, TWY B7, TWY M and TWY B4. At the established transfer of control limit the flight crew shall change over from GND to TWR controller by GND controller's instruction and continue taxiing to red stop bar lights on TWY B4.

ACFT taxiing for take-off from RWY 23 shall be carried out after the "Follow-me" vehicle using centre line lights of TWY A3. At the established transfer of control limit the flight crew shall change over from GND to TWR controller by GND controller's instruction and continue taxiing to red stop bar lights on TWY A3.

Экипаж вылетающего ВС должен следовать по осевой линии РД на предварительный старт и доложить диспетчеру ДПР, когда ВС достигнет огней линии «стоп» красного цвета. Пересекать линию предварительного старта (критическую зону ILS), обозначенную огнями линии «стоп» красного цвета и установленной дневной маркировкой без разрешения диспетчера СДП запрещается.

Экипажу ВС следует повторять все указания диспетчера СДП по ожиданию вблизи ВПП.

После получения диспетчерского разрешения на занятие исполнительного старта экипаж ВС должен начать руление только после выключения огней линии «стоп».

8.4 Критерии начала и прекращения действия процедур LVP

Подготовительный этап процедур LVP:

- значение RVR 600 м и менее (хотя бы в одной из трех точек измерения видимости).

Введение в действие процедур LVP:

- значение RVR 550 м и менее (хотя бы в одной из трех точек измерения видимости).

О начале применения процедур экипажи ВС извещаются по АТИС или диспетчером ОВД (при отсутствии АТИС) фразой: «*Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум*».

Прекращение действия процедур LVP:

- значение RVR более 600 м (во всех трех точках измерения видимости).

The flight crew of departing aircraft must proceed to the runway-holding position along TWY centre line and report ACFT reaching red stop bar lights to GND controller. Crossing the runway-holding position line (the boundary of ILS critical area) designated by red stop bar lights and day marking without TWR controller's clearance is prohibited.

The flight crew should read back all TWR controller's instructions on holding at the runway.

After receiving the line-up clearance the flight crew must start taxiing only after switching off the stop bar lights.

8.4 Criteria of LVP initiation and termination

The preparatory stage of LVP:

- RVR value is 600 m or less (at least at one of three points of visibility measurement).

Putting into operation of LVP:

- RVR value is 550 m or less (at least at one of three points of visibility measurement).

Flight crews will be informed about LVP initiation by ATIS or ATS unit controller (if ATIS is not AVBL): "*Low visibility procedures in progress, check your minimum*".

Termination of LVP:

- RVR value is more than 600 m (at all three points of visibility measurement).

УВВВ АД 2.23. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в окрестностях аэродрома обусловлена сезонной и суточной миграцией птиц.

Территория аэродрома с северо-восточной, восточной, южной и западной сторон окружена поймами рек: Кондурча, Сок и долиной реки Волга. Лесные массивы, сельхозугодья, свалки, очистные сооружения, птицефабрики и пос. Береза, прилегающие к зонам взлета и посадки, способствуют обитанию большого количества птиц. Узкое пространство между горами Жигули и Сокольими горами, прорезанное долиной Волги «Жигулевские ворота», способствует постоянной концентрации в этом месте птиц на небольших высотах. Особо опасные здесь периоды миграции птиц, с середины марта до середины мая и с сентября до середины ноября.

Наибольшую опасность представляют утренние (с 0500 до 0900 час) и сезонные перелеты птиц (время местное).

Большинство птиц совершают перелеты на высотах 100-600 м. Основные направления миграции весной с юго-запада на северо-восток, осенью – в обратном направлении.

При сложной орнитологической обстановке производится радиолокационный контроль за перемещением птиц.

Вся информация передается экипажам ВС, выполняющим взлет и заход на посадку, по каналу вещания АТИС и при необходимости через диспетчера органа ОВД.

Экипажи ВС, получив информацию об опасной орнитологической обстановке, усиливают осмотрительность и действуют по указанию РП (диспетчера), включают посадочные фары.

UWWW AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal and daily bird migration.

The territory of the aerodrome is surrounded by the flood plains of the Kondurcha, Sok rivers and the valley of the Volga river on the North-Eastern, Eastern, Southern and Western sides. Large forest, agricultural lands, refuse dumps, sewage works, poultry farms and Beryeza settlement adjoining take-off and landing areas favour the dwelling of a large number of birds. A narrow space between the Zhiguli and Sokolyi mountains cut through by the valley of the Volga river called "Zhigulevskiye Vorota" ("Zhiguli Gates") favours the permanent concentration of birds at low heights in this place. The most dangerous periods of bird migrations here are from the middle of March till the middle of May and from September till the middle of November.

Morning (0500-0900 local time) and seasonal migrations of birds present the greatest hazard.

The majority of birds migrate at heights 100-600 m. The main directions of bird migration are from south-west to north-east in spring and vice versa in autumn.

Radar control over bird migration is provided when the ornithological situation is complicated.

All information is broadcasted via ATIS to the flight crews carrying out take-off and approach and, if required - via ATS unit controller.

On receiving the information about the dangerous ornithological situation the flight crews shall increase caution and follow the instructions of the Flight Control Officer (controller), switch on landing lights.