

УНОО АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UNOO AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УНОО ОМСК/Центральный
UNOO OMSK/Tsentrallyy

УНОО АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UNOO AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	545802с 0731837в. Центр ВПП 545802N 0731837E. Centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	ЮЗ окраина г. Омск. SW outskirts of Omsk.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	95.0 м/20°C 95.0m/20°C
4.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	12°В 12°E
5.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ОАО «Омский аэропорт», 644103, г. Омск, ул. Транссибирская, 18 Open joint stock company "Omsk Airport", 18, Transsibirskaya Ulitsa, Omsk, 644103, Russia Тел./Tel: (3812) 517-516, 517-382 Факс/Fax: (3812) 517-382 AFS: УНООАПКО, УНООКОБЬ/UNООАРКО, UNООКОХХ E-mail: office@aeroomsk.ru
6.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УНОО АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UNOO AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН–ПТ 0200–1000; СБ, ВС, праздники не работает MON–FRI 0200–1000; 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 САИ 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	Тм= UTC+7час. LT= UTC+7HR

УНОО АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UNOO 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/МС-8П TS-1 (equivalent Jet A-1)/MS-8P
3.	Средства заправки топливом/емкость Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет. AVBL without limitation.
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются. AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	Мелкий ремонт в АТБ. Minor repairs at aircraft repair base.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УНОО АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UNOO AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта, гостиницы в городе. Airport hotel, city hotels.
2.	Рестораны Restaurants	Имеется. AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси. Buses, taxi.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, комнаты отдыха, поликлиника, служба скорой помощи, больницы в г. Омске Aid post at Airport Terminal, rest rooms, polyclinic, ambulance service, hospitals in Omsk
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются. AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется. AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УНОО АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
UNOO AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 7 H24, CAT 7
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеется AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УНОО АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UNOO 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.

УНОО АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ ПРОВЕРОК.
UNOO AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA.

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	МС / Stands: 0-3 – Асфальтобетон/Asphalt-Concrete PCN 58/F/C/W/T 4-23 – Асфальтобетон/Asphalt-Concrete PCN 32/R/C/X/T 24-26 – Грунт/ Grass 8.5kgf/cm ² 27-34 – Асфальтобетон/Asphalt-Concrete PCN 16/R/C/X/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: А, В – 22.5m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 46/F/C/X/T С, 6 – 16.0m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 32/R/C/X/T D – 19.0m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 46/F/C/X/T Е – 22.5m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 49/F/C/W/T М – 22.5m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 41/F/C/X/T ← 7 – 20m, грунт/Grass, 8.5 kgf/cm ² (лето/ Summer), снег/Snow, 8 kgf/cm ² (зима/Winter)
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	На ВПП On RWY
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	РД А, В, D, Е, М имеют закрепленные обочины шириной по 9 метров. TWY А, В, D, Е, М have strengthened shoulders 9 m wide.

УНОО АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
UNOO AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления постановки на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance signs boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки, огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, edge, landing magnetic track value, and taxi holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УНОО АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UNOO AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

В зонах захода на посадку и взлета In approach/TKOF areas				В зоне полета по кругу и на аэродроме In traffic circuit area and at AD			Примечания Remarks
1				2			3
ВПП/зона RWY/area	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	
Смотри раздел AD2 UNOO, карты AOC-ICAO тип A и IAC - ICAO See AD2 UNOO, Charts AOC-ICAO type A and IAC-ICAO							

УНОО АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UNOO AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Омск Omsk
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service, MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	Омск 9, 24 часа Omsk 9, 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 1 час TREND 1HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация. Personal consultation.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам, рус., англ. 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	S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , SWH, SWM, SWL, T
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	Омск-Круг, Старт, РДЦ Omsk-Radar, TWR, ACC
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УНОО АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UNOO 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
Designations RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordi- nates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
07	076°55' 065°	2501x45	Asphalt-Concrete PCN 50/F/C/X/T	545752.5N 0731728.4E — —	THR 95.0 m
25	256°55' 245°	2501x45	Asphalt-Concrete PCN 50/F/C/X/T	545810.8N 0731945.3E — —	THR 89.5 m
Уклон ВПП и КПП	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY and SWY	SWY dimensions (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	400x150	3300x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02
See AOC type A	нет/NIL	400x150	3300x300	нет/NIL	PZ-90.02 coordinate system

УНОО АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UNOO 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
07	2400	2800	2400	2500	нет/NIL
25	2400	2800	2400	2500	нет/NIL

УНОО АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UNOO 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
07	SALS 900 m LIL	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2500m, 60m 2100m white last 600m yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL
25	SALS 887 m LIL	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2500m, 60m 2100m white last 600m yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL

УНОО АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UNOO 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.	Местоположение указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT. Anemometer location and LGT	См. карту АД See AD Chart
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД, осевые: нет Edge: all TWY, centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД/ 1сек. Secondary power supply to all lighting at AD/1 sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УНОО АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UNOO AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO Волна геоида Geoid undulation	Вертолетная площадка 1/Helipad 1 - 545746N 0732005E Вертолетная площадка 2/Helipad 2 - 545744N 0732004E — —
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	90 м 90 m
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Вертолетная площадка 1/ Helipad 1: 50x50 м/ 50x50 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 16/R/C/X/T, дневная маркировка/day marking. Вертолетная площадка 2/ Helipad 2: 50x50 м/ 50x50 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 16/R/C/X/T, дневная маркировка/day marking.
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	— —
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APP and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УНОО АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UNOO AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Омск/Центральный диспетчерский район / Omsk/Tsentrallyy CTA: 561502N 0735656E–550425N 0754859E–540409N 0752239E– далее по государственной границе до / then along the state border to 550507N 0710118E-553655N 0711326E-561502N 0735656E Омск/Центральный диспетчерская зона / Omsk/Tsentrallyy CTR: 552324N 0730930E – 552124N 0733112E – 551630N 0735630E – 545955N 0740551E – 543900N 0735200E – 543130N 0731600E – 543930N 0724230E – 545630N 0723206E – 551558N 0724617E – 552324N 0730930E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Омск/Центральный диспетчерский район / Omsk/Tsentrallyy CTA: выше FL060 до FL265 / above FL060–FL265 Омск/Центральный диспетчерская зона – от земли до FL070 Omsk/Tsentrallyy CTR – GND – FL070
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Омск-Подход, Омск-Круг русский, английский Omsk-Approach, Omsk-Radar RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	–/(800) м –/(800) m
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УНОО АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UNOO 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 Approach	Омск-Подход Omsk-Approach	131.200	к/с H24	нет NIL
Круг Radar	Омск-Круг Omsk-Radar	119.000	к/с H24	нет NIL
Старт TWR	Омск-Старт Omsk-Start	119.000	к/с H24	нет NIL
Руление GND	Омск-Руление Omsk-Taxiing	121.700	к/с H24	нет NIL
Перрон Apron	Омск-Перрон Omsk-Apron	118.800		Связь с наземным техническим персоналом при буксировке и запуске русский, английский. Communication with ground maintenance personnel during start-up and towing RUS/ENG
АТИС ATIS	Омск-АТИС Omsk-ATIS	126.400	к/с H24	RUS/ENG

УНОО АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UNOO 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
КРМ 07 ИЛС (12°В/-) LOC 07 ИЛС (12°Е/-)	ИРМ ИРМ	108.3	к/с H24	545817.7N 0732032.4E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 07 GP 07		334.1	к/с H24	545750.0N 0731746.7E		3°00' RDH 14.8m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 07 LOM 07	РМ RМ	950	к/с H24	545724N 0731354E		065°MAG/4.0 km to RWY 07 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 07 LMM 07	Р R	680	к/с H24	545745N 0731629E		065°MAG/1.1 km to RWY 07 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 25 ИЛС (12°В/-) LOC 25 ИЛС (12°Е/-)	ИТК ИТК	110.1	к/с H24	545744.8N 0731630.4E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 25 GP 25		334.4	к/с H24	545804.4N 0731931.8E		3°00' RDH 16.6m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 25 LOM 25	ТК ТК	950	к/с H24	545849N 0732421E		245°MAG/5.05 km to RWY 25 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 25 LMM 25	Т Т	680	к/с H24	545818N 0732037E		245°MAG/1.0 km to RWY 25 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УНОО АД 2.20. МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ.**1. Аэропортовые правила.**

Движение ВС по аэродрому осуществляется посредством самостоятельного руления на тяге двигателей или его буксировкой с помощью аэродромного тягача.

Воздушные суда с низкорасположенными двигателями буксируются как при вылете, так и после посадки.

Назначение маршрута руления и информацию о наличии ограничений по маршруту руления экипажу ВС выдает диспетчер Руления.

Меры предосторожности при рулении:

а) руление и буксировка производятся строго по разметкам осевых линий рулежных дорожек;

б) разрешается руление ВС (с разрешения диспетчера Руления) со стоянок на перроне не по разметке при подтверждении техническим составом ИАС о готовности обеспечить безопасное выруливание ВС со стоянки;

с) лидирование спецавтомашиной осуществляется по требованию экипажа ВС;

д) использование РД 6 и РД 7 осуществляется только в дневное время суток.

2. Стоянки для вертолетов.

2 вертолетные стоянки расположены на вертолётной площадке 2 для вертолётов Ми-2.

1 вертолётная стоянка расположена на вертолётной площадке 1 для вертолётов Ми-8 и классом ниже.

Для размещения транзитных вертолётов используются стоянки 0-7 на перроне.

3. Руление в зимних условиях.

Ось руления может быть невидима из-за снега. Машина сопровождения может быть запрошена экипажем через диспетчера Руления.

4. Ограничения при рулении:

а) руление и буксировка ВС типа Ил-76 по перрону от МС 0 до МС 20 **запрещены**;

б) установка ВС типа Ил-76 на МС 21–23 выполняется с МС 21 при свободных МС 22 и МС 23;

с) движение ВС с низкорасположенными двигателями по перрону от МС 4 до МС 23 осуществляется только буксировкой;

д) запрещается самостоятельное выруливание ВС со стоянок при нахождении на смежной стоянке воздушного судна, расположенного не параллельно (под углом) к выруливающему. В этом случае выруливание осуществляется с помощью буксировщика.

Выруливание с мест стоянок на тяге собственных двигателей ВС с высокорасположенными двигателями осуществляется самостоятельно с МС 0 по МС 26. Буксировка осуществляется только ВС с низкорасположенными двигателями.

Противообледенительная защита (ПОЗ) ВС с применением жидкостей производится на местах стоянки. В случае необеспечения времени защитного действия ПОЖ до взлета ВС при проведении работ по защите на местах стоянки, противообледенительная защита производится на промежуточной точке ожидания в районе МС 0 или на крестовине РД М и РД С (только в светлое время).

UNOO AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS.**1. Airport regulations.**

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out by means of self-maneuvring under own engines power or by towing under assistance of the aerodrome tow tractor.

Aircraft with low-mounted engines shall be towed both for departure and after landing.

GND controller shall assign the taxi route for the flight crew and advise the information about the restrictions on the taxi route.

Caution for taxiing:

a) taxiing and towing shall be carried out strictly along the marking of taxiway centre lines;

b) taxiing of aircraft is allowed (by permission of GND controller) from the stands on the apron not along the marking, when the technical personnel of the aviation engineering service has confirmed its readiness to provide safe taxiing of aircraft out of the stand;

c) escorting by a special vehicle shall be carried out by a flight crew's request;

d) TWY 6 and TWY 7 are AVBL only in the day-time.

2. Stands for helicopters.

Two helicopter stands are located on helipad 2 for Mi-2 helicopters.

One helicopter stand is located on helipad 1 for Mi-8 helicopters and class below.

Apron stands 0-7 are available for parking of transit helicopters.

3. Taxiing during winter conditions.

The taxi guide lines may be invisible because of snow. "Follow-me" vehicle may be requested by the flight crew from the GND controller.

4. Taxiing – limitations:

a) Taxiing and towing of Il-76 type ACFT on the apron from stand 0 to stand 20 are **prohibited**;

b) Parking of Il-76 type ACFT onto stands 21-23 shall be carried out from stand 21, when stands 22 and 23 are vacant;

c) Movement of ACFT with low-mounted engines on the apron from stand 4 to stand 23 shall be carried out only by towing;

d) Self-taxiing of ACFT out of the stands is prohibited, when the adjacent stand is occupied by ACFT located not parallel (at an angle) to the ACFT taxiing out of the stand. In this case taxiing-out shall be carried out under assistance of the tow tractor.

Taxiing out of the stands under own engines power of ACFT with high-set engines shall be carried out by self-maneuvring from stand 0 to stand 26. Towing shall be carried out only for ACFT with low-mounted engines.

De-icing of ACFT using the fluids shall be carried out on the stands. When the time of protective action of the de-icing fluid is not ensured before take-off during de-icing treatment on the stands, then de-icing treatment shall be carried out on the intermediate holding point in the vicinity of stand 0 or at the intersection of TWY M and TWY C (only in the day-time).

Запуск двигателей ВС с низкорасположенными двигателями осуществляется после окончания буксировки на пересечении РД С и РД М или на РД В, в зависимости от рабочего курса ИВПП. В случае размещения ВС с низкорасположенными двигателями на МС с 0 по 3, запуск осуществляется на МС.

Опробование двигателей производится на МС 20, 21 и 22. На остальных местах стоянки опробование двигателей **запрещено**.

УНОО АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.

Общие положения.

Специальные процедуры взлета и захода на посадку с целью снижения уровня шума над пролетаемой местностью, обусловленные защитой окружающей среды от вредного воздействия, выполняются экипажами всех типов ВС, находящихся в эксплуатации в гражданской авиации при взлете и посадке с (на) ВПП 07/25.

Установлено ограничение на взлет и посадку в ночное время (1600-2300) следующих типов ВС: Ту-134 (кроме рейсов по расписанию), Ту-154Б, Ил-76.

Выполнение специальных процедур ни в коей мере не производится за счет снижения уровня безопасности полетов.

Независимо от времени суток, запрещены взлеты ВС на город с ВПП 07 при равноценных метеоусловиях взлета с ВПП 07 и с ВПП 25 в связи с ограничением влияния шума на население и объекты города.

1. Процедуры взлета

1.1 Взлет и набор высоты (450)м:

- взлетный режим работы двигателей;
- закрылки во взлетном положении;

- набор высоты со скоростью $V_2+20-40$ км/ч.

Первый разворот выполнять на высоте не ниже (400)м (кроме процедур ALODA 3, KOVEN 3B, LUSOV 3B).

1.2 На высоте (450)м:

- при сохранении положительной вертикальной скорости набора уменьшить режим работы двигателей до номинального значения.

1.3 С высоты (450)м до высоты (900)м:

- набор производить на скорости $V_2 + 20 - 40$ км/ч.

1.4 На высоте (900)м:

- разогнать скорость ВС до скорости уборки средств механизации;
- убрать средства механизации;
- дальнейший набор высоты (эшелона) производить на скорости согласно РЛЭ.

2. Ограничения.

Процедуры не применяются в случаях:

- отказа на этапе взлета одного из двигателей;
- если ВПП грязная и мокрая;
- при горизонтальной видимости менее 2000 м;
- при боковой составляющей ветра, с учетом порывов, более 8 м/сек;
- при попутной составляющей ветра, с учетом порывов, более 2 м/сек;
- когда прогнозируется или сообщается о наличии сдвига ветра или ожидается, что грозы могут повлиять на условия взлета и набора высоты.

Engines start-up of ACFT with low-mounted engines shall be carried out after the completion of towing at intersection of TWY C and TWY M or on TWY B depending on the runway heading in use. When the aircraft with low-mounted engines are parked on stands 0 – 3, engines start-up shall be carried out on the stand.

Engines run-up shall be carried out on stands 20, 21, 22. Engines run-up **is prohibited** on other stands.

UNOO AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

General provisions.

Special take-off and approach procedures for the purpose of noise abatement over the overflown area conditioned by environment protection against the harmful effect shall be carried out by crews of all aircraft types operated in the civil aviation during take-off and landing from/on RWY 07/25.

Restriction for take-off and landing of Tu-134 (except scheduled flights), Tu-154B, Il-76 ACFT is established during night time (1600-2300).

Special noise abatement procedures shall not be executed at the expense of the reduction of flight safety.

ACFT take-off from RWY 07 in the direction of the city are prohibited irrespective of the time of the day if meteorological conditions of take-off from RWY 07 and RWY 25 are identical in order to reduce noise impact on population and objects of the city.

1. Take-off procedure.

1.1 Take-off and climbing to (450) m:

- take-off power of all engines;
- flaps are set into take-off position;

- climbing at IAS $V_2+20-40$ km/h.

The initial turn shall be carried out at a height not below (400)m (except ALODA 3, KOVEN 3B, LUSOV 3B procedures).

1.2 At (450)m:

- maintaining the positive vertical rate of climb reduce engines power to nominal value.

1.3 From (450)m to (900) m:

- climbing shall be executed at IAS $V_2+20-40$ km/h.

1.4 At (900)m:

- aircraft speed shall be accelerated to a speed when the wing devices to be retracted;
- retract wing devices;
- further climb to flight altitude (flight level) shall be carried out at a speed as per the Aeroplane Flight Manual.

2. Restrictions.

The procedures are not applied in cases when:

- one of the engines failure during take-off;
- the runway is dirty and wet;
- the horizontal visibility is less than 2000 m;
- cross-wind component (including gusts) exceeds 8 m/s;
- tail-wind component (including gusts) exceeds 2 m/s;
- when wind shear is forecasted or reported, or it is expected that thunderstorms may influence the conditions of aircraft take-off and climbing.

УНОО АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.**Общие положения.**

Если в соответствии с установленной процедурой не получено специальное разрешение от диспетчера Круга аэродрома Омск/Центральный, полеты в пределах CTR аэродрома Омск осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам.

Процедуры полетов по ППП в CTR аэродрома.

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

Ответственность за обеспечение установленных интервалов между воздушными судами и назначение безопасного эшелона возлагается на соответствующие органы ОВД. Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД.

При необходимости, прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в зоне ожидания «Альфа» или специальной зоне ожидания над ОПРС Баженово.

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

Радиолокационные процедуры в CTR аэродрома.

Радиолокационное наведение в CTR аэродрома осуществляется диспетчером Круга. Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчер Круга даёт указание на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливает экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов.

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

В CTR аэродрома радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по АС УВД. На предпосадочной прямой в секторе $\pm 15^\circ$ относительно осей ВПП с расстояния 30 км от их торцов радиолокационный контроль осуществляется при помощи радиолокаторов.

Заход на посадку с помощью обзорной РЛС.

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

Потеря (отказ) радиосвязи.

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

При потере радиосвязи после взлета (если на высоте (200)м связь с «Омск-Круг» не установлена) командир воздушного судна продолжает набор высоты круга и выполняет полет по схеме захода на посадку и в зависимости от метеоусловий и посадочного веса производит посадку на аэродроме Омск/Центральный или следует на запасной аэродром.

UNOO AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.**General provisions.**

If in accordance with the established procedure a special permission from Radar controller of Omsk/Tsentrallyy aerodrome has not been obtained, flights within Omsk CTR shall be operated in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR).

IFR flight procedures within CTR.

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

The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is placed on the 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 "ALPHA" holding area or in special holding area over Bazhenovo NDB.

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

Radar procedures within CTR.

Radar vectoring in CTR shall be executed by Radar controller. For air traffic flow management the Radar controller gives the instruction to reach definite flight levels (heights) and also sets courses to the 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 in CTR is provided by ATC automated system. Radar control is provided by terminal area surveillance radar (TAR) on final in sector $\pm 15^\circ$ from RWY centre line at a distance of 30 km from RWY extremities.

Surveillance radar approach (SRA).

SRA procedures are not applied.

Radio communication failure.

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

In case of radio communication failure after take-off (if at (200)m communication with "Omsk-Radar" is not established) the pilot-in-command shall continue climbing to the aerodrome traffic circuit height and fly according to the instrument approach pattern and land at Omsk/Tsentrallyy aerodrome depending on meteorological conditions and landing weight or proceed to the alternate aerodrome.

Если по каким-либо причинам командир воздушного судна не может сразу произвести посадку на аэродроме Омск/Центральный (не позволяет посадочный вес, метеоусловия), то он должен выполнить предусмотренную для этого направления ВПП процедуру выхода в зону ожидания «Альфа» с набором высоты от (600) м до FL100 и полет в зоне ожидания до выработки необходимого количества топлива. Выход из зоны ожидания «Альфа» осуществляется по маршрутам захода на посадку на аэродроме Омск/Центральный.

При необходимости, по решению командира воздушного судна, воздушное судно может следовать по маршруту на запасной аэродром, указанный в плане полета без радиосвязи на одном из выделенных для полета без радиосвязи эшелонов FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления полета. Посадка должна быть произведена не позднее через 30 минут после расчетного времени прибытия.

При потере радиосвязи в наборе эшелона (высоты) командир воздушного судна обязан следовать на последней заданной диспетчером высоте (эшелоне).

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

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

Заход на посадку осуществляется по приборам в соответствии с порядком, установленным для данного навигационного средства. Посадка, по возможности, производится в пределах 30 минут после расчетного времени прибытия.

Особенности захода на посадку на аэродроме при потере радиосвязи:

- ВС следует на ДПРМ аэродрома Омск/ Центральный на последнем заданном эшелоне (высоте) полета;

- от ДПРМ ВС следует по схеме захода на посадку в зону ожидания «Альфа» со снижением до FL100. При необходимости снижение до эшелона FL100 может осуществляться по схеме полета в зоне ожидания «Альфа»;

- после занятия эшелона FL100 выход на г.т. «Альфа»;

- после пролета г.т. «Альфа» ВС следует без снижения 5 км по схеме захода на посадку, с последующим снижением до высоты круга;

- далее по схеме захода на посадку.

Процедуры полетов по ПВП транзитных ВС в районе аэродрома.

При полетах по ПВП в пределах района аэродрома необходимо:

- иметь двухстороннюю радиосвязь;
- иметь разрешение соответствующего органа ОВД (диспетчера ДПК «Омск-Круг»);
- сообщать местонахождение, когда это необходимо;
- выполнять команды диспетчеров УВД.

Разрешение органа ОВД для полетов по ПВП выдается на следующих условиях:

If for any reasons the pilot-in-command cannot immediately carry out landing at Omsk/Tsentrallyy aerodrome (due to landing weight or meteorological conditions) the aircraft shall proceed to the holding area "ALPHA" as specified for this RWY direction climbing to height from (600) m to FL100 and hold in the holding area till necessary fuel use. Exit out of the holding area "ALPHA" shall be carried out along the routes of the approach procedure at Omsk/Tsentrallyy aerodrome.

If required, by the pilot-in-command's decision the aircraft may proceed without radio communication along the route to the alternate aerodrome indicated in the flight plan at one of flight levels established for flights without radio communication FL140, FL150 or FL240, FL250 depending on flight direction. Landing shall be carried out not later than 30 minutes after ETA.

In case of radio communication failure during climbing to flight level (altitude) the pilot-in-command shall maintain the last assigned altitude (flight level).

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

In case of radio communication failure during IFR flight when it is not possible to change to visual flight, the aircraft shall proceed to the destination aerodrome according to the flight plan. In this case the crew shall maintain the assigned flight level till crossing radio navigation facility of the flight planned aerodrome of landing and commence descending at the estimated time of arrival or as close as possible to this time indicated in the flight plan.

Approach shall be carried out by reference to instruments according to the procedure established for this navigation facility. Landing, if possible, shall be carried out within 30 minutes after ETA.

The peculiarities of approach procedure at the aerodrome in case of radio communication failure:

- the aircraft shall proceed to LOM of Omsk/Tsentrallyy aerodrome at the last assigned flight level (flight altitude);

- from LOM the aircraft shall proceed according to the approach pattern to the holding area "ALPHA" descending to FL100. If required, descending to FL100 may be carried out according to the holding pattern;

- after reaching FL100 proceed to geo point "ALPHA";

- after crossing geo point "ALPHA" the aircraft shall fly 5 km without descending according to the approach pattern with further descending to the aerodrome traffic circuit height;

- then according to the approach pattern.

VFR flight procedures for transit flights within CTR.

During VFR flights within CTR it is necessary:

- to have two-way radio communication;
- to have clearance of appropriate ATS unit (the Radar controller, "Omsk-Radar");
- to report position if required;
- to carry out the instructions of ATC controllers.

The clearance of ATS unit for VFR flights shall be issued under the following conditions:

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 CTR аэродрома;

c) сообщение о местонахождении представляется в соответствии с пунктом 3.6.3 Приложения 2 ICAO;

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

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

f) на установленной частоте поддерживается двухсторонняя радиосвязь.

Примечание.

Разрешение органа ОВД предназначено только для обеспечения эшелонирования между полетами по ППП и ПВП.

Процедуры полетов по ПВП в CTR аэродрома.

a) для соответствующего полета представляется план полета;

b) разрешение органа ОВД запрашивается у диспетчера АДП;

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

d) полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей;

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

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

УНОО АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц. Большинство птиц совершают перелеты на высотах от (100)м до (600)м над уровнем земли. Отдельные виды птиц могут совершать полеты на высотах до 3000 м.

В районе БПРМ ИВПП 25 находится водоём Птичья гавань, куда прилетают для гнездования водоплавающие птицы (март-ноябрь месяцы). На восточной окрестности аэродрома на удалении от 2-х километров протекает река Иртыш в направлении с юга на север.

Наибольшую опасность представляют утренние, вечерние и сезонные перелеты птиц. В темное время суток птицы, как правило, образуют большие разряженные скопления, что повышает опасность столкновения с ними.

Пилотам рекомендуется включать посадочные фары при взлете с ИВПП 07, заходе на посадку на ИВПП 25, а также в наборе высоты и снижении.

a) flight plan shall be submitted with respect to ATC clearance with items 7-18 filled in and with indication of flight purpose;

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

c) position report shall be submitted in accordance with para 3.6.3 of ICAO Annex 2;

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

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

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

Note.

ATS unit clearance is intended only for providing separation between IFR and VFR flights.

VFR flight procedures within CTR.

a) flight plan shall be submitted for the flight concerned;

b) ATS unit clearance shall be requested from TWR;

c) deviations from ATS unit clearance (issued earlier) 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 prior to the entry into the controlled area.

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

UNOO AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal and daily bird migration. The majority of birds migrate at heights from (100)m to (600)m above ground level. Separate kinds of birds can fly at heights up to 3000 m.

There is a reservoir named the Ptichya Gavan in the vicinity of RWY 25 LMM where water birds fly in for nesting (March-November). The Irtysh river flows from the South to the North at 2 km from the eastern outskirts of the aerodrome.

Morning, evening and seasonal migrations of birds present the greatest hazard. In dark hours birds usually create large dispersed concentrations that increases the hazard of collision with them.

The pilots are recommended to switch on landing lights during take-off from RWY 07 and approach to RWY 25, and also during climbing and descending procedures.