

**УУОО ВОРОНЕЖ/  
Чертовицкое  
UUOO VORONEZH/  
Chertovitskoye**

**УУОО    АД 2.1    ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.  
UUOO    AD 2.1    AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.**

**УУОО    АД 2.2    ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.  
UUOO    AD 2.2    AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.**

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	5148.9с 03913.8в. В центре ВПП. 5148.9N 03913.8E. In the centre of RWY.
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	18 км С центра Воронежа. 18 km N of the centre of Voronezh.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	157.1 м/23°C 157.1 m/23°C
4.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	8°В 8°E
5.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ОАО «Авиакомпания «Воронежавиа»», Россия, 394025, г. Воронеж, аэропорт Open joint stock company "Voronezhavia" Airline", Airport, Voronezh, 394025, Russia Тел./Tel.: (4732) 21-09-37, 47-94-72, 47-94-40 Факс/Fax: (4732) 55-35-66, 46-13-02 AFS:        УУООЫДЫЬ UUOOYDYX
6.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
7.	Примечания Remarks	нет NIL

**УУОО    АД 2.3    ЧАСЫ РАБОТЫ.  
UUOO    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 САИ AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОБД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм= UTC+4час. LT= UTC+4HR

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

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 2.5 тонн. Modern facilities for handling of cargo up to 2.5 tons.
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, PT/ MC-8, CM-4,5 TS-1 (equivalent Jet A-1), RT/ MS-8, SM-4,5
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 repair base.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта, гостиницы в городе. Airport Hotel, city hotels.
2.	Рестораны Restaurants	Имеется. AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси. Bus, taxi.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, больницы в Воронеже - 18 км, машина скорой помощи. Aidpost at Airport Terminal, hospitals in Voronezh – 18 km, ambulance service.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Категория аэродрома по противопожарному обслуживанию AD category for fire fighting	Кат. 5 CAT 5
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеется AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

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

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

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	Бетон/Concrete, PCN 19/R/C/X/T.
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: 1, 2, 3 – 18m, бетон/Concrete, PCN 19/R/C/X/T 6 – 10m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, AUW 10 tons.
3.	Местоположение и превышение мест проверки высоты ACL location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	РД 4, 5 – закрыты TWY 4, 5 – CLSD

УУОО    АД 2.9    СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ  
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.  
UUOO    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 стоянки 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. Guidance signs boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators.
2.	Маркировочные знаки, огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, цифрового значения МПУ, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, 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

УУОО    АД 2.10    АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.  
UUOO    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	
30/Подх/АРСН 12Взлет/ТКОФ	Антенна Antenna	166.8 m *	51 49 20.9N 039 13 15.6E	Мачта Mast	222.1 m *	51 44 40.3N 039 23 02.8E	* маркировано * marked/LGTD
	Антенна Antenna	182.0 m *	51 49 19.9N 039 13 17.3E	Мачта Mast	231.1 m *	51 52 19.1N 039 07 15.7E	
	Антенна Antenna	171.0 m *	51 49 14.6N 039 13 25.0E	Мачта Mast	221.1 m *	51 48 55.0N 039 04 58.0E	
	Антенна Antenna	167.0 m *	51 48 35.2N 039 14 35.8E	Мачта Mast	223.1 m *	51 59 19.0N 039 13 02.0E	
	Антенна Antenna	158.0 m *	51 49 26.9N 039 12 49.5E	Телецентр TV Centre	337.1 m *	51 40 26.8N 039 11 51.0N	
	Антенна Antenna	164.0 m *	51 49 00.1N 039 13 57.0E	Ретранслятор Retransmitter	226.1 m *	51 41 16.7N 038 59 11.9E	
	Лес Forest	168.0 m	51 48 48.7N 039 14 15.0E	Элеватор Grain elevator	226.1 m *	51 39 13.6N 038 51 50.1E	
	Антенна Antenna	166.3 m *	51 49 20.9N 039 13 15.6E	Труба Chimney	230.1 m *	51 43 03.4N 039 09 04.7E	
	Антенна Antenna	181.5 m *	51 49 19.9N 039 13 17.3E	Труба Chimney	289.1 m *	51 41 06N 039 09 30.0E	
12/Подх/АРСН 30/Взлёт/ТКОФ	Антенна Antenna	170.5 m *	51 49 14.6N 039 13 25.0E	Ретранслятор Retransmitter	262.1 m *	52 04 25.1N 038 43 03.0E	
	Антенна Antenna	166.5 m *	51 48 34.2N 039 14 37.5E	Мачта Mast	201.1 m *	51 49 29.6 039 16 05.0E	
	Антенна Antenna	163.5 m *	51 49 00.1N 039 13 57.0E	Мачта Mast	196.1 m *	51 49 32.4N 039 15 51.4E	

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 препятст- вий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	
	Лес Forest	178.5 m	51 49 23.8N 039 13 29.2E	Труба Chimney КДП TWR	186.1 m *  197.1 m *	51 48 35.8N 039 13 38.6E 51 48 49.9N 039 13 28.4E	

УУОО      АД 2.11    ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.  
UUOO      АД 2.11    METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Воронеж Voronezh
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с  H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	Воронеж      9, часа  Voronezh      9, HR
4.	Типы прогнозов на посадку и частота составления Type of landing forecast and 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. Русский, английский  Charts, and AD forecasts texts. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U <sub>85</sub> -U <sub>20</sub> , W
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	нет  NIL
9.	Органы УВД, обеспечиваемые информацией ATC units provided with information	Подход, Вышка, Посадка APP, TWR
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

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

ВПП	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способ- ность (PCN), по- крытие ВПП и КПП	Координаты порога ВПП	Превышение поро- гов, наивысшей точки зоны призем- ления ВПП, оборудо- ванных для точ- ного захода
RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN), surface of RWY and SWY	THR coordinates	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
12	130°52' 123°	2300x45	PCN 19/R/C/X/T Бетон/Concrete	5149.3N 03913.1E	THR 155.5 m
30	310°52' 303°	2300x45	PCN 19/R/C/X/T Бетон/Concrete	5148.5N 03914.6E	THR 148.0 m
Уклон ВПП и КПП	КПП (м)	Размеры полос, свободных от пре- пятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY and SWY	Stopway (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	300x150	2600x300	нет/NIL	THR12 ELEV 156.2m, displaced by 70m towards ARP
See AOC type A	нет/NIL	300x150	2600x300	нет/NIL	THR30 ELEV 149.0m, displaced by 62m towards ARP

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

Обозначение ВПП	РДР (м)	РДВ (м)	РДПВ (м)	РПД (м)	Примечания
RWY designator	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Remarks
1	2	3	4	5	6
12	2300	2600	2300	2230	нет/NIL
30	2300	2600	2300	2238	нет/NIL

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

Обозначе- ние ВПП	Тип, протя- женность и сила света огней при- ближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны при- земления	Протяжен- ность, ин- тервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяжен- ность, ин- тервалы установки, цвет и сила света поса- дочных огней ВПП	Цвет огра- ничитель- ных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяжен- ность и цвет огней концевой полосы торможения	Приме- чания
RWY design- ator	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
13	SALS 895 LIL	зеленые green	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2300m, 60m 1700m white last 600m yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
31	SALS 877 LIL	зеленые green	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2300m, 60m 1700m white last 600m yellow	красные red	нет NIL	нет NIL

УУОО    АД 2.15    ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.  
UUOO    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:    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/ 1sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УУОО    АД 2.16    ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.  
UUOO    АД 2.16    HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты зоны приземления и отрыва (TLOF) и порога зоны конечного этапа захода на посадку (FATO) Coordinates TLOF and THR of FATO	Вертолёты принимаются на ИВПП. Helicopters shall be accepted on RWY.
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	нет NIL
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	нет NIL
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УУОО  
UUOO

АД 2.17  
AD 2.17

ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.  
AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Воронеж (Чертовицкое)диспетчерская зона 1 / Voronezh (Chertovitskoye) CTR 1 51 56 36N 038 27 00E – далее по дуге по часовой стрелке радиусом 60 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 60 km centred at 51 37 06N 039 08 30E до/to 52 09 06N 039 02 06E – 51 56 06N 039 50 36E – далее по дуге по часовой стрелке радиусом 60 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 60 km centred at 51 37 06N 039 08 30E до/to 51 37 48N 040 00 18E – 51 44 00N 039 09 00E – 51 56 36N 038 27 00E Воронеж (Чертовицкое)диспетчерская зона 2 / Voronezh (Chertovitskoye) CTR 2 51 56 06N 039 50 36E – далее по дуге по часовой стрелке радиусом 60 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 60 km centred at 51 37 06N 039 08 30E до/to 52 09 06N 039 02 06E – 51 56 06N 039 50 36E Воронеж (Чертовицкое)диспетчерский район / Voronezh (Chertovitskoye) CTA 52 24 42N 039 13 12E – 52 02 00N 039 44 00E – 51 43 00N 040 11 00E – 50 00 00N 038 40 36E – 50 29 30N 037 56 36E – 50 43 54N 037 46 42E – 50 52 00N 037 41 00E – 51 31 00N 038 02 00E – 51 37 00N 037 09 00E – 51 46 00N 037 18 00E – 52 09 00N 038 16 00E – 52 22 06N 038 40 06E – 52 23 00N 038 56 00E – 52 24 42N 039 13 12E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Воронеж (Чертовицкое)диспетчерская зона 1 / Voronezh (Chertovitskoye) CTR 1: От земли до FL100(3050 м) / GND – FL100(3050 m) Воронеж (Чертовицкое)диспетчерская зона 2 / Voronezh (Chertovitskoye) CTR 2: От земли до FL100(3050 м) / GND – FL100(3050 m) Воронеж (Чертовицкое)диспетчерский район / Voronezh (Chertovitskoye) CTA: Выше FL040(1200 м) до FL200(6100 м) / above FL040 (1200 m) to FL200(6100 m)
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Воронеж-Подход            русский, английский Voronezh-Approach        RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	(600) м (600) m
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УУОО  
UUOO

АД 2.18  
AD 2.18

СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.  
ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.5 124.0	H24 H24	Emergency FREQ Reserve FREQ
Подход APP	Воронеж-Подход Voronezh-Approach	125.9	к/с H24	FL200 or below
Вышка TWR	Воронеж-Вышка Voronezh-Tower	118.3 (Reserve 121.8)	к/с H24	
Посадка TWR	Воронеж-Посадка Voronezh-Tower	118.3	к/с H24	
АТИС ATIS	Воронеж-АТИС Voronezh-ATIS	120.8	к/с H24	На русском и англ.яз. RUS and ENG
Транзит Transit	Воронеж-Транзит Voronezh-Transit	131.6	к/с H24	

УУОО  
UUOO

АД 2.19  
AD 2.19

РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.  
RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, категория ILS/MLS Магнитное склонение для VOR/ILS/MLS Type of aid, CAT of ILS/MLS VAR for VOR/ILS/MLS	Обозначения	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение антенны DME	Примечания
ID	Frequency	Hours of operation	Site of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks	
1	2	3	4	5	6	7
VORDME (8°E)	ИБЖ IWV	114.9	к/с H24	51 49 17N 039 13 26E	167.6m	
КРМ 12 ИЛС кат.1 (8°B) LOC 12 ILS CAT I (8°E)	ИБР  IWR	110.5	ПП НО	5148.3N 03914.9E		
ГРМ 12 GP 12		329.6	ПП НО	5149.2N 03913.4E		2°40', RDH 17.9 m
ДПРМ 12 LOM 12	БР WR	289	ПП НО	5150.7N 03910.6E		303°MAG/3.84 km to RWY12
БПРМ 12 LMM 12	В W	595	ПП НО	5149.7N 03912.4E		303°MAG/1.06 km to RWY12
КРМ 30 ИЛС кат.1 (8°B) LOC 30 ILS CAT I (8°E)	ИАП  IAP	111.9	ПП НО	5149.4N 03912.8E		
ГРМ 30 GP 30		331.1	ПП НО	5148.6N 03914.5E		2°40', RDH 15.31 m
ДПРМ 30 LOM 30	АП AP	289	ПП НО	5146.6N 03918.2E		123°MAG/5.44 km to RWY30
БПРМ 30 LMM30	А A	595	ПП НО	5148.2N 03915.2E		123°MAG/0.9 km to RWY30



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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей или буксировкой спецавтомашинами. Руление и буксировка производятся по установленной маркировке:

- руление на МС 18-35, 33А выполняется на тяге собственных двигателей;
- установка на МС 1-13 производится буксировкой;
- выход с МС 28-35 производится буксировкой;
- выруливание с МС 1-27, 33А на тяге собственных двигателей.

Остановка ВС на месте стоянки обеспечивается действиями экипажа и под контролем технического персонала.

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

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер «Вышки» на частоте 118.3 (резерв 121.8) МГц. Без разрешения диспетчера руление и буксировка запрещаются.

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

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

**4. Зона стоянки для вертолетов.**

Для размещения вертолетов типа Ми-8 и классом ниже на перроне определены МС 1–13. Вертолеты типа Ми-26, Ми-10 устанавливаются на МС 18, 19.

Для вертолетов на ползковом шасси предназначены МС Н1 и Н2 размером 16х16м, покрытие асфальтобетонное, расположены в кармане на РД 1 в районе РД 6. Имеют дневную маркировку. Вертолеты производят посадку (взлет) в точках приземления ВПП 12, затем перемещаются по воздуху на(с) МС Н1, Н2. Ограничительный сектор 110°–330°.

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

Ось руления может быть невидима из-за снега.

**УУОО АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.**

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

**1. Общие положения.**

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

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

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

**2. Ограничения.**

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

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

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

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

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power or towing by special tow tractors. Taxiing and towing shall be carried out in accordance with the established marking as follows:

- taxiing into stands 18-35, 33A shall be carried out under own engines power;
- parking onto stands 1-13 shall be carried out by towing;
- exit from stands 28-35 shall be carried out by towing;
- taxiing out of stands 1-27, 33A shall be carried out under own engines power.

ACFT stop on the stand shall be provided by the crew's operations under the control of technical personnel.

**2. Taxiing into and out of stands.**

TWR controller shall control the movement of aircraft about the aerodrome on frequency 118.3 (Reserve 121.8) MHz. Taxiing and towing without permission of controller are prohibited.

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

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

**4. Parking area for helicopters.**

Stands 1-13 on the apron are designated for parking of Mi-8 and lower class HEL. Stands 18, 19 are designated for parking of Mi-26, Mi-10 HEL.

Stands H1 and H2 are designated for helicopters with skid-equipped landing gear, dimensions 16 x 16m, asphalt concrete surface, located in the turn pad on TWY 1 in the vicinity of TWY 6. Day marked. The helicopters shall carry out landing (take-off) at RWY 12 landing points, then move by air to (from) stands H1, H2. The limiting sector is 110° – 330°.

**5. Apron. Taxiing during winter conditions.**

The taxi guide lines may be invisible because of snow.

**UOOO AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.**

Noise abatement procedures during take-off and climbing phase.

**1. General provisions.**

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

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

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

**2. Restrictions.**

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

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

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

Первый разворот ВС 1, 2, 3 класса выполняется на высоте не менее (200)м, а ВС 4-го класса и вертолетов на высоте (100)м.

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

### **Специальные процедуры захода на посадку на ВПП 12/30.**

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

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

При заходе со спрямленных маршрутов, рубеж 70км проходить на эшелонах не выше FL150. При наличии ограничений возможен заход на посадку от ОПРС Тербуны - FL170, от ОПРС Задонск- FL150 с МКп - 303°, от ОПРС Петровское - FL160 с МКп - 123° без построения малого прямоугольного маршрута. Для предотвращения возможных нарушений экипажами поступательных и вертикальных скоростей снижения высота полета на рубеже 35 км не должна превышать высоту эшелона перехода.

## **УУОО АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.**

### **Общие положения.**

Полеты в пределах диспетчерского района аэродрома Воронеж/Чертовикское осуществляется в соответствии с правилами полетов по приборам.

### **Процедуры полетов по ППП в районе 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 органа ОВД.

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

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

### **Радиолокационные процедуры в районе аэродрома.**

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

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

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

The initial turn shall be executed by class 1, 2, 3 aircraft at a height not less than (200) m and by class 4 aircraft and helicopters at (100) m.

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

### **Special RWY 12/30 approach procedures.**

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

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

When approaching from direct routes the crews shall cross 70 km from ARP, TAR, PAR at flight levels not above FL150. In case of restrictions approach for landing is possible from Terbuny NDB - FL170, from Zadonsk NDB - FL150 on landing heading 303° MAG, from Petrovskoye NDB - FL160 on landing heading 123° MAG, without carrying out flight rectangular APCH traffic pattern. To prevent possible deviations from the established forward and vertical speeds flight level at a distance of 35 km from ARP, TAR, PAR shall not exceed the transition level.

## **UUOO AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.**

### **General provisions.**

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

### **IFR flight procedures within CTA.**

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

The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is imposed on appropriate ATS units. A change of flight level shall be made by ATS unit instruction. When a threat to flight safety arises at assigned flight level (meeting with dangerous weather phenomena, aircraft equipment failure and other) a right is given to the pilot to change flight level at his own discretion with immediate reporting it to ATS unit.

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

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

### **Radar procedures within CTA.**

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

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

Radar vectoring charts are not published.

В районе аэродрома осуществляется радиолокационный контроль за полетами воздушных судов.

**Заход на посадку с помощью обзорной РЛС.**

Процедуры по выполнению захода 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), изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе GEN 3.4.5 настоящего AIP.

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

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

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

При потере радиосвязи после взлета (если на высоте (200)м связь с «Воронеж-Посадка» 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 Воронеж/Чертовицкое.

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

- следовать на аэродром назначения с набором эшелона по схеме выхода (в соответствии с FPL, RPL);
- следовать на запасной аэродром (выбранный при принятии решения на вылет) на специально установленном для полета без связи эшелонах 4200 м, 4500 м или 7200 м, 7500 м в зависимости от направления движения.

Если по метеоусловиям или другим причинам произвести посадку на аэродроме назначения оказалось невозможным, после ухода на второй круг командир воздушного судна должен следовать на запасной аэродром с набором по схеме выхода специально установленного эшелона (4200 м, 4500 м или 7200 м, 7500 м).

**Процедуры полетов по ПВП в районе аэродрома.**

При полетах по ПВП в пределах диспетчерского района необходимо:

- иметь двухстороннюю радиосвязь;
- иметь разрешение соответствующего органа УВД;
- сообщать местонахождение, когда это необходимо;
- выполнять команды диспетчеров УВД. Если позволяют условия полетов, разрешение органа ОВД для полетов по ПВП выдается на следующих условиях:

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

Radar control over aircraft flights is provided in CTA.

**Surveillance radar approach (SRA).**

SRA procedures are not applied.

**Radio communication failure.**

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

In case of radio communication failure during IFR flight when it is not possible to change to visual flight, 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 fix 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 the estimated time of arrival.

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 after take-off (if at (200) m communication with "Voronezh-Tower" is not established) the pilot-in-command shall continue climbing to aerodrome traffic circuit height and carry out the instrument approach procedure and land at Voronezh/Chertovitskoye aerodrome depending on meteorological conditions and landing weight.

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

- to proceed to the destination aerodrome climbing to flight level according to the departure pattern (according to FPL, RPL);
- to proceed to the alternate aerodrome (chosen when making the decision for departure) at one of the flight levels 4200 m, 4500 m or 7200 m, 7500 m specially established for the flights without radio communication depending on flight direction.

If due to meteorological conditions or other reasons it is impossible to carry out landing at the destination aerodrome, aircraft shall proceed to the alternate aerodrome after missed approach climbing along the departure route to specially established flight level (4200 m, 4500 m or 7200 m, 7500 m).

**VFR flight procedures within CTA.**

During VFR flights within CTA it is necessary:

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

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

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

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

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

д) на установленной частоте поддерживается двухсторонняя радиосвязь.

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

#### **УУОО АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома Воронеж/Чертовицкое обуславливается близостью реки и богатым растительным покровом (лиственный лес, кустарник, дачные участки и, особенно, засеянные поля), что способствует сосредоточению здесь различных видов птиц. В мае средняя величина стай, пересекающих ВПП, составляет 10-15 птиц, летом - увеличивается от 20 до 50, а в сентябре - до 100 особей, с октября численность птиц значительно сокращается. Средняя дневная численность пересекающих аэродром стай 20-30, количество птиц в стае колеблется от 50 до 100, высота полета 30-400 м. В указанные периоды времени пилотам рекомендуется включать посадочные фары. При полете в районе аэродрома, при взлете, заходе на посадку, а также, наборе высоты и снижении. Для отпугивания птиц перед выполнением взлета и при заходе на посадку даются сигнальные ракеты.

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

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

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

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

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

#### **UUOO AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.**

The ornithological situation in the vicinity of Voronezh/ Chertovitskoye AD is conditioned by the proximity of the river and rich plant cover (deciduous forest, bushes, summer colony and especially sown fields) which favour the concentration of different kinds of birds. In May the average size of flocks crossing the runway is 10-15 birds, in summer – it increases to 20-50 birds, and in September - up to 100 birds, from October the number of birds is decreased considerably. The average daily number of flocks of birds crossing the aerodrome is 20-30, the number of birds in the flock fluctuates from 50 to 100, the height of migration is 30-400 m. During the mentioned periods pilots are recommended to switch on landing lights when flying in the vicinity of the aerodrome, during take-off, approach-to-land and also during climbing and descending procedures. Signal flares are used for frightening away of birds before aircraft carrying out take-off and approach procedures.