

УВОО АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UWOO AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УВОО ОРЕНБУРГ
UWOO ORENBURG

УВОО АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UWOO AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

| | | |
|----|---|---|
| 1. | Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD | 51 47 45с 055 27 24в. В центре ВПП 51 47 45N 055 27 24E. In the centre of RWY |
| 2. | Направление и расстояние от города Direction and distance from city | 28 км восточнее г. Оренбурга. 28 km E of Orenburg. |
| 3. | Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature | 117.8 м/25.9°С 117.8 m/25.9°С |
| 4. | Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change | 10° В 10° E |
| 5. | Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS | ФГУП «Международный аэропорт Оренбург» им. Ю.А.Гагарина Россия, 460049, г. Оренбургская область, Оренбургский район, Аэропорт FSUE "Orenburg International Airport" named after Y.A. Gagarin Airport, Orenburgskiy rayon, Orenburgskaya oblast, 460049, Russia Тел./Tel.: (3532) 67-65-44 Факс/Fax: (3532) 67-66-70 AFS: УВООАПДУ/UWOOAPDU E-mail: info@orenairport.ru www.orenairport.ru |
| 6. | Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted | ППП/ПВП IFR/VFR |
| 7. | Примечания Remarks | Координаты опубликованы в системе координат ПЗ-90.02 The coordinates are published in PZ-90.02 coordinate system |

УВОО АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UWOO AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

| | | |
|-----|--|--|
| 1. | Администрация АД AD Administration | ПН-ПТ: 0300-1200; СБ, ВС, празд.: не работает MON-FRI: 0300-1200; SAT, SUN, HOL: U/S |
| 2. | 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 operational HR: H24 2. Тм = UTC+6час. LT = UTC+6HR |

УВОО АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UWOO 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 TS-1 (equivalent Jet A-1), RT/ 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 |

УВОО АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UWOO AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

| | | |
|----|---|---|
| 1. | Гостиницы Hotels | Гостиницы в городе. City hotels. |
| 2. | Рестораны Restaurants | Имеется AVBL |
| 3. | Транспортное обслуживание Transportation | Такси. Taxis. |
| 4. | Медицинское обслуживание Medical facilities | Медпункт в аэровокзале, амбулатория. Служба скорой помощи, поликлиники и больницы в г. Оренбурге. Aid post at Airport Terminal, ambulance station. Ambulance service, polyclinics and hospitals in Orenburg. |
| 5. | Банк и почтовое отделение Bank and Post Office | Имеется. Банк в г.Оренбурге AVBL. Bank in Orenburg |
| 6. | Туристическое бюро Tourist Office | Имеется AVBL |
| 7. | Примечания Remarks | нет NIL |

УВОО АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
UWOO AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

| | | |
|----|---|---------------------------|
| 1. | Категория аэродрома по противопожарному обслуживанию 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 |

УВОО АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UWOO 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. |

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

| | | |
|----|---|--|
| 1. | Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength | Перрон 1 "Центральный" – асфальтобетон, цементобетон, усиленный асфальтобетоном Apron 1 "Central" – Asphalt-Concrete, Cement-Concrete reinforced by Asphalt-Concrete Стоянки/Stand: 1-3 – PCN 52/F/C/X/T 4-6 – PCN 64/R/B/X/T (mixed) 7-13 – PCN 85/F/C/X/T 14-22 – PCN 41/R/B/X/T (mixed) Перрон 2 "Западный" – асфальтобетон, PCN 26/R/B/X/T (mixed) Apron 2 "West" – Asphalt-Concrete, PCN 26/R/B/X/T (mixed) Перрон 3 "Восточный" – грунт Apron 3 "East" – Grass |
| 2. | Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength | РД/TWY: А – 32 м, 18м центральная часть цементобетон, усиленный асфальтобетоном / the central part 18m wide is cement-concrete reinforced by asphalt-concrete, PCN 64/R/B/X/T, крайние участки по 7м / sidelong parts 7m wide PCN 51/F/C/X/T 2 – 12 м, усиленный асфальтобетон / reinforced by asphalt-concrete PCN 26/R/B/X/T 3, 4 – 19 м, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 27/F/B/Y/T 5 – 25 м, грунт/Grass |
| 3. | Местоположение и превышение мест проверки высоты-мера ACL location and elevation | На ВПП On RWY |
| 4. | Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints | нет NIL |
| 5. | Примечания Remarks | РД 2 для руления ВС ГА не используется. РД 4 закрыта для руления по состоянию искусственного покрытия. TWY 2 is not AVBL for taxiing of civil aviation ACFT. TWY 4 is CLSD for taxiing due to the condition of artificial pavement. |

УВОО АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
UWOO 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. 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 |

УВОО АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UWOO 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 | |
| 08/Подх/АРСН 26/Взл/ТКОФ | Антенна ДПРМ LOM antenna | 131.8 м* | 51 47 43.3N 055 22 51.6E | Труба Chimney | 358.6 м* | 51 51 58.1N 054 46 23.6E | * - маркировано * - marked/LGTD Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system |
| | Антенна ДПРМ LOM antenna | 132.0 м* | 51 47 45.6N 055 22 51.7E | Труба Chimney | 357.7 м* | 51 51 59.3N 054 46 28.9E | |
| | Опора ЛЭП Electric pole | 150.3 м | 51 47 37.7N 055 23 22.0E | Труба Chimney | 275.7 м* | 51 50 35.3N 055 05 57.6E | |
| | Отм. рельефа Relief acme | 146.6 м | 51 47 49.9N 055 23 36.9E | Телемачта TV mast | 321.6 м* | 51 46 18.2N 055 06 56.9E | |
| | Антенна КРМ LOC antenna | 122.5 м* | 51 47 45.0N 055 25 24.2E | Труба Chimney | 236.4 м* | 51 48 28.8N 055 07 13.0E | |
| | 26/Подх/АРСН 08/Взл/ТКОФ | Антенна КРМ LOC antenna | 119.3 м* | 51 47 44.9N 055 29 00.5E | Отм. рельефа Relief acme | 232.4 м | |
| | КРМ 08 LOC 08 | 122.7 м* | 51 47 45.3N 055 29 06.0E | Опора ЛЭП Electric pole | 150.3 м | 51 47 37.7N 055 23 22.0E | |
| | БПРМ 26 LMM 26 | 119.6 м* | 51 47 45.0N 055 29 26.4E | Отм. рельефа Relief acme | 222.0 м | 51 51 04.8N 055 26 36.2E | |
| | Мачта Mast | 148.2 м* | 51 47 45.9N 055 32 07.8E | Отм. рельефа Relief acme | 146.6 м | 51 47 49.9N 055 23 36.9E | |
| | Антенна ДПРМ LOM antenna | 147.7 м* | 51 47 44.1N 055 32 07.1E | Отм. рельефа Relief acme | 237.4 м | 51 52 53.2N 055 26 48.4E | |
| | | | | Отм. рельефа Relief acme | 247.5 м | 51 51 33.0N 055 39 20.7E | |
| | | | | Башня Tower | 195.2 м* | 51 45 11.7N 055 39 28.5E | |
| | | | | Ретранслятор Retransmitter | 285.6 м* | 51 48 48.4N 055 41 45.8E | |
| | | | | Мачта Mast | 133.9 м* | 51 47 40.8N 055 26 35.9E | |
| | | | | Антенна ГРМ GP antenna | 130.6 м* | 51 47 49.6N 055 26 34.1E | |
| | | | | Освет.мачта Lighting mast | 135.7 м* | 51 47 33.0N 055 27 12.9E | |
| | | | | Здание КДП TWR | 148.2 м* | 51 47 29.4N 055 27 18.4E | |
| | | | | Освет.мачта Lighting mast | 144.0 м* | 51 47 33.0N 055 27 23.2E | |
| | | | | Освет.мачта Lighting mast | 143.4 м* | 51 47 33.0N 055 27 28.8E | |
| | | | | Освет.мачта Lighting mast | 135.5 м* | 51 47 36.4N 055 27 45.9E | |
| | | | | Ангар Hangar | 137.7 м* | 51 47 29.8N 055 27 57.4E | |
| | | | | Мачта Mast | 124.0 м* | 51 47 41.2N 055 28 05.1E | |
| | | | | Антенна Antenna | 126.0 м* | 51 47 55.0N 055 27 23.5E | |
| | | | | Труба Chimney | 143.8 м* | 51 47 23.0N 055 27 35.8E | |
| | | | | Цистерна ГСМ Oil storage tank | 131.7 м* | 51 47 14.7N 055 27 38.3E | |

УВОО АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UWOO AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

| | | |
|-----|--|--|
| 1. | Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office | АМЦГ Оренбург Orenburg aeronautical meteorological station (civil) |
| 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 | АМЦГ Оренбург 24 часа Orenburg aeronautical meteorological station (civil) 24 HR |
| 4. | Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance | TREND 3 час TREND 3 HR |
| 5. | Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided | Индивидуальная консультация. Брифинг. Personal consultation. Briefing |
| 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 | Бланки АВ-11, АВ-5, АВ-5А, карты ветра и температуры по высотам, карты АКП, предупреждение по аэродрому вылета, маршрутам и районам полетов, информация SIGMET, донесений с борта ВС, спутниковая информация ГИС Метео 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 | ГИС Метео GIS Meteo |
| 9. | Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information | Оренбург - Вышка Orenburg TWR |
| 10. | Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.) | нет NIL |

УВОО АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UWOO AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

| Обозначение ВПП Номер | ИПУ ВПП МПУ ВПП | Размеры ВПП (м) | Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения | Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП | Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода |
|--------------------------|--|---|--|--|---|
| Designation RWY NR | TRUE & MAG BRG | Dimensions of RWY (m) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 08 | 089°53' 080° | 2501x42 | PCN 41/R/B/X/T Asphalt-Concrete (mixed) | 514744.76N 0552618.59E - - | THR 117.18 m |
| 26 | 269°55' 260° | 2501x42 | PCN 41/R/B/X/T Asphalt-Concrete (mixed) | 514744.90N 0552829.08E - - | THR 116.88 m |
| Уклон ВПП и КПТ | 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 | 400x150 | 2801x300 | Имеется/AVBL | Система координат ПЗ-90.02 |
| See AOC type A | нет/NIL | 400x150 | 2801x300 | Имеется/AVBL | PZ-90.02 coordinate system |

УВОО АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UWOO AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

| Обозначение ВПП RWY designator | Располагаемая длина разбега (м) TORA (m) | Располагаемая взлетная дистан- ция (м) TODA (m) | Располагаемая дистанция пре- рванного взлета (м) ASDA (m) | Располагаемая посадочная дис- танция (м) LDA (m) | Примечания Remarks |
|-----------------------------------|--|--|---|---|-----------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 08 | 2501 | 2901 | 2501 | 2501 | нет/NIL |
| 26 | 2501 | 2901 | 2501 | 2501 | нет/NIL |

УВОО АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UWOO AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

| Обозначение ВПП RWY designator | Тип, протя- женность и сила света огней приближе- ния | Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов | VASIS (МЕНТ) PAPI | Протяжен- ность огней зоны при- земления | Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT | Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света осевой линии ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST | Цвет огра- ничитель- ных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR | Протя- женность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (m) colour | Примеча- ния Remarks |
|-----------------------------------|--|---|-------------------------|---|---|---|---|---|----------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 08 | HIALS CAT I 900 m | зеленые green | PAPI right/2°40' | нет NIL | нет NIL | 2501m, 60m 1901m white last 600m yellow, HIRL | красные red | нет NIL | нет NIL |
| 26 | HIALS CAT I 900 m | зеленые green | PAPI left/2°40' | нет NIL | нет NIL | 2501m, 60m 1901m white last 600m yellow, HIRL | красные red | нет NIL | нет NIL |

УВОО АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UWOO AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

| | | |
|----|--|--|
| 1. | Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation | нет NIL |
| 2. | Местоположения указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT. Anemometer location and LGT | См. карту АД See AD Chart |
| 3. | Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting | Боковые: на РД А. Осевых нет Edge: on TWY A. Centre line NIL |
| 4. | Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time | Имеются на все огни АД /1сек. Secondary power supply to all lighting at AD /1sec. |
| 5. | Примечания Remarks | нет NIL |

УВОО Ад 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UWOO AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

| | | |
|----|---|---|
| 1. | Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO | 51 47 34.54с 055 28 08.50в. Восточнее РД 3 (А 112° S 827 м от КТА) 51 47 34.54N 055 28 08.50E. E of TWY 3 (AZM 112° DIST 827 m from ARP) |
| 2. | Превышение TLOF/FATO elevation | 113.7 м 113.7 m |
| 3. | Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность, маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking | 6 площадок 20x20 м, бетон, АУВ 20 тонн, дневная маркировка 6 helipads 20x20 m, Concrete, AUW 20 tons, day marking |
| 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 | <p>1. Запрещены полеты в секторе Ам 170° (протяженностью 600м) – Ам 260° (до траверза торца ВПП 08) с центром в точке пересечения РД 3 и РД 4.</p> <p>2. Запрещены полеты в зоне влияния воздушной подушки в секторе Ам 090° (до конца стоянок на перроне 3) – Ам 170° (протяженностью 600м) с центром стоянки 1 вертодрома.</p> <p>3. Система координат ПЗ-90.02.</p> <p>1. Flights are prohibited within a sector AZM 170° (DIST 600m) – AZM 260° (to abeam RWY 08 extremity) centred at intersection of TWY 3 and TWY 4.</p> <p>2. Flights are prohibited in the area of influence of the air cushion within a sector AZM 090°(to the end of stands on apron 3) – AZM 170° (DIST 600m) centred at stand 1 of the heliport.</p> <p>3. PZ-90.02 coordinate system.</p> |

УВОО Ад 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UWOO AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

| | | |
|----|--|--|
| 1. | Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits | Оренбург диспетчерский район / Orenburg CTA 51 57 00N 055 18 00E – 51 52 30N 056 17 18E – 51 51 00N 056 46 12E – 51 24 00N 056 25 00E – 51 34 30N 055 54 54E – 51 37 07N 055 38 03E – 51 42 00N 055 05 48E – 52 10 00N 054 24 00E – 52 14 00N 054 18 00E – 52 25 24N 054 30 00E – 52 22 00N 054 35 00E – 51 57 00N 055 18 00E Оренбург диспетчерская зона /Orenburg CTR 52 04 25N 055 05 28E – 51 57 00N 055 18 00E – 51 53 49N 056 00 53E, далее по дуге по часовой стрелке радиусом 40км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 40 km centred at (51 47 42N 055 27 30E) до / to 51 34 30N 055 54 54E – 51 42 00N 055 05 48E – 51 50 38N 054 53 02E, далее по дуге по часовой стрелке радиусом 40км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 40 km centred at (51 47 42N 055 27 30E) до / to 52 04 25N 055 05 28.E |
| 2. | Вертикальные границы Vertical limits | Оренбург диспетчерский район – от FL030 – FL200 Оренбург диспетчерская зона – GND – FL030 Orenburg CTA – FL030 – FL200 Orenburg CTR – GND – FL030 |
| 3. | Классификация воздушного пространства Airspace classification | Класс С Class C |
| 4. | Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s) | Оренбург-Вышка рус., англ. Orenburg-Tower RUS, ENG |
| 5. | Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height | (700) м (700) m |
| 6. | Примечания Remarks | Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system. |

УВОО АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UWOO AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

| Обозначение службы Service designation | Позывной Call sign | Частота Frequency | Часы работы Hours of operation | Примечания Remarks |
|---|--|----------------------|-----------------------------------|-----------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Вышка TWR | Оренбург - Вышка Orenburg - Tower | 128.0 | к/с H24 | нет NIL |
| Транзит Transit | Оренбург - Транзит Orenburg - Transit | 131.7 | к/с H24 | RUS |
| АТИС ATIS | Оренбург - АТИС Orenburg - ATIS | 126.4 | к/с H24 | нет NIL |

УВОО АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UWOO AD 2.19 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 ID | Частота Frequency | Часы работы Hours of operation | Координаты места установки передающей антенны Site of transmitting antenna coordinates | Превышение антенны DME Elevation of DME transmitting antenna | Примечания Remarks |
|--|-------------------|----------------------|-----------------------------------|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| ВОРДМЕ VORDME (10°E) | ОРН ORN | 113.6 | H24 | 51 47 51.3 N 055 27 11.8 E | | Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system |
| КРМ 08 ИЛС Кат. 1 (10°В) LOC ILS CAT I (10°E) | ИВП IWP | 109.9 | ПП НО | 51 47 44.9N 055 29 05.8E | | Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system |
| ГРМ 08 GP | | 333.8 | ПП НО | 51 47 49.6N 055 26 34.1E | | 2°40 RDH 15.2 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system |
| ДМЕ 08 DME 08 (10°E) | ИВП IWP | Ch36x | п/з O/R | 51 47 49.6N 055 26 33.9E | | Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system |
| ДПРМ 08 LOM | ВП WP | 415 | к/с H24 | 51 47 44.5N 055 22 51.7E | | 080°MAG/ 3.97 km to RWY08 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system |
| БПРМ 08 LMM | В W | 843 | к/с H24 | 51 47 44.7 N 055 25 21.0E | | 080°MAG/ 1.104 km to RWY08 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system |
| КРМ 26 ИЛС Кат. 1 (10°В) LOC ILS CAT I (10°E) | ИЛМ ILM | 109.3 | ПП НО | 51 47 44.7N 055 25 24.4E | | Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system |
| ГРМ 26 GP | | 332.0 | ПП НО | 51 47 50.7N 055 28 12.0E | | 2°40 RDH 15.2 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system |
| ДПРМ 26 LOM | ЛМ LM | 415 | к/с H24 | 51 47 45.4N 055 32 07.2E | | 260°MAG/4.19 km to RWY26 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system |
| БПРМ 26 LMM | Л L | 843 | к/с H24 | 51 47 44.9N 055 29 26.4E | | 260°MAG/ 1.09 km to RWY26 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system |

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

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

Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния РД, наличия препятствий, массы воздушного судна, ветрового режима и условий видимости. При видимости на ВПП менее 400 м автомашина сопровождения лидирует ВС при рулении. Ночью автомашина сопровождения лидирует ВС 1 и 2 класса, другие ВС лидируются по требованию экипажа.

Перрон 1 «Центральный»:

– руление ВС Ил-76 на МС 1 выполняется за машиной сопровождения на тяге внутренних двигателей строго по оси РД А на минимальной скорости. Сход с РД А осуществляется правым разворотом с последующим левым разворотом на 180° и постановкой воздушного судна на место стоянки МС 1 носовой частью на восток.

Выход с МС 1 производится тягачом.

– Руление на МС 2-6 производится на тяге собственных двигателей.

Выход с МС 2-6 производится буксировкой.

– Руление на МС 7-13 производится на тяге собственных двигателей.

Выход с МС 7-13 производится буксировкой.

– Руление на МС 14-21 производится на тяге собственных двигателей.

Выход с МС 14-21 производится на тяге собственных двигателей и буксировкой.

EMB-120ER разрешено руление с использованием реверса двигателей.

Перрон 2 «Западный».

Предназначен только для воздушных судов экспериментальной авиации.

Перрон 3 «Восточный».

Предназначен только для воздушных судов мало-высотной авиации общего назначения.

2. Руление на места стоянки и с них.

Прибывающие воздушные суда по запросу встречаются спецмашиной, в сопровождении которой рулят до указанной стоянки.

Рулением по аэродрому руководит диспетчер Вышки на частоте 128.0 МГц.

Без разрешения диспетчера Вышки запуск двигателей, руление и буксировка запрещаются.

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

Воздушные суда общего назначения по запросу сопровождаются спецмашиной, в сопровождении которой рулят на места стоянок, выделенные для них.

4. Зона стоянки для вертолетов.

Вертолетная стоянка расположена между РД 3 и РД 4. Шесть бетонированных площадок размером 20x20 м обозначены и маркированы МС 1-6.

Выход на МС 1-6 выполняется по воздуху.

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

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

The pilot-in-command shall select taxiing speed depending on TWY conditions, availability of obstacles, aircraft mass, wind mode and visibility conditions. When visibility on RWY is less than 400 m, taxiing aircraft shall be escorted by "Follow-me" vehicle. At night class 1 and 2 aircraft shall be escorted by "Follow-me" vehicle; other aircraft - on crew's request.

Apron 1 "Central":

– IJ-76 ACFT shall taxi to stand 1 after "Follow-me" vehicle under inboard engines power strictly along TWY A centre line at minimum speed. Exit from TWY A shall be carried out by right turn followed by left 180° turn and then aircraft shall be parked onto stand 1 nose to the East.

Exit from stand 1 shall be carried out by towing.

– Taxiing into stands 2-6 shall be carried out under own engines power.

Exit from stands 2 - 6 shall be carried out by towing.

– Taxiing into stands 7-13 shall be carried out under own engines power.

Exit from stands 7-13 shall be carried out by towing.

– Taxiing into stands 14-21 shall be carried out under own engines power.

Exit from stands 14-21 shall be carried out under own engines power and by towing.

Taxiing of EMB-120ER ACFT is allowed using engines reverse thrust.

Apron 2 "West".

It is designated for newly developed aircraft only.

Apron 3 "East".

It is designated for general aviation aircraft only.

2. Taxiing into and out of stands.

Arriving aircraft shall be met and escorted by "Follow-me" vehicle to the designated stand on crew's request.

Tower controller shall control the taxiing of aircraft about the aerodrome on frequency 128.0 MHz.

Start-up, taxiing and towing are prohibited without Tower controller's permission.

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

General aviation aircraft shall be escorted by "Follow-me" vehicle to designated stands on crew's request.

4. Parking area for helicopters.

Parking area for helicopters is located between TWY 3 and TWY 4. Six concrete platforms with dimensions 20x20 m each are designated and marked as stands 1-6.

Taxiing to stands 1-6 shall be carried out by air taxiing.

При выполнении вертолетами взлетов с ИВПП (при невозможности руления), перемещение по воздуху (руление по воздуху) на старт осуществляется с разрешения диспетчера ОВД со стоянок № 1–6, расположенных на вертодроме, на пересечении РД 3 и РД 4 и с пересечения РД 3 и РД 4 на ИВПП. Со стоянок 2–6, 14–21, расположенных на перроне 1 «Центральный» – на ИВПП.

После посадки (при невозможности руления) перемещение по воздуху (руление по воздуху) осуществляется с разрешения диспетчера ОВД с ИВПП на пересечение РД 3 и РД 4 и с пересечения РД 3 и РД 4 на стоянки 1–6, расположенные на вертодроме, и с ИВПП на стоянки 2–6, 14–21, расположенные на перроне 1 «Центральный».

Высота и скорость перемещения – согласно РЛЭ вертолетов.

5. Перрон. Руление в зимних условиях.

Осевая линия руления может быть невидима из-за снега. Помощь со стороны машины сопровождения может быть запрошена через диспетчера Вышки.

6. Ограничения при рулении.

На перроне 1 «Центральный», на период руления, стоянки и выруливания со стоянки воздушных судов Ил-76, авиационная техника с МС 1 и МС 2-6 освобождается и переводится буксировкой на стоянки по указанию диспетчера после согласования с РПА (руководителем полетов аэродрома).

РД 2 для руления воздушных судов ГА не предназначена.

РД 4 закрыта для руления по состоянию искусственного покрытия.

УВОО АД 2.2 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.

Указанные процедуры на аэродроме Оренбург не выполняются ввиду значительного удаления от населенных пунктов.

Ограничения и специальные процедуры на этапе взлета, на этапе снижения и захода на посадку не устанавливаются.

УВОО АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

Общие положения.

В пределах СТА, СТР аэродрома Оренбург полеты по ППП осуществляются в соответствии с установленными правилами.

Процедуры полетов по ППП в СТА, СТР 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 изменить эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД аэродрома, прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в одной из зон ожидания диспетчерского района аэродрома (над ПОД IPREN, ПОД VENAP, ДПРМ рабочего старта).

When helicopters carry out take-offs from the paved RWY (if taxiing is impossible), air taxiing to lineup shall be carried out by ATS controller permission from stands 1–6 located on the heliport at the intersection of TWY 3 and TWY 4 and then to the paved RWY. Air-taxiing shall be carried out from stands 2–6, 14–21 located on apron 1 Central to the paved RWY.

After landing (if taxiing is impossible) air-taxiing shall be carried out by ATS controller permission from the paved RWY to the intersection of TWY 3 and TWY 4 and then to stands 1–6 located on the heliport and from the paved RWY to stands 2–6, 14–21 located on apron 1 Central.

Height and speed of air-taxiing shall be according to Flight Manuals of helicopters.

5. Apron. Taxiing during winter conditions.

The taxi guide line may be invisible because of snow. Assistance from "Follow-me" vehicle may be requested via the Tower controller.

6. Taxiing – limitations.

While Il-76 aircraft taxiing, parking and taxiing out of stands on apron 1 Central the aeronautical engineering shall be removed from stand 1 and stands 2–6 and towed into stands assigned by the controller after coordination with Flight Control Officer.

TWY 2 is not designated for taxiing of civil aviation aircraft.

TWY 4 is CLSD for taxiing due to the condition of artificial pavement.

UWOO AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

Noise abatement procedures are not applied at Orenburg aerodrome as it is located far from residential areas.

Restrictions and special procedures are not established for take-off, descending and approach phase.

UWOO AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

General provisions.

IFR flights within Orenburg CTA, CTR shall be operated in accordance with the established rules.

IFR flight procedures within CTA, CTR.

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

Responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is placed on appropriate ATS units. A change of flight level shall be made by ATS unit instruction. When flight safety threat arises at assigned flight level (meeting with dangerous weather phenomena, aeronautical 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, for example in case of congestion, arriving aircraft may get instructions to hold in one of the holding areas in CTA (over CRP IPREN, CRP BENAP, and over active RWY LOM).

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

Радиолокационные процедуры в СТА, СТР аэродрома.

Радиолокационное наведение в СТА, СТР аэродрома осуществляется тем органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна. Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчеры органов ОВД дают указания на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливают экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов.

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

В районе аэродрома радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется с помощью обзорного и диспетчерского радиолокаторов (ОРЛ-А и ОРЛ-Т).

Заход на посадку с помощью обзорной РЛС.

Процедуры по выполнению заходов на посадку с помощью обзорного радиолокатора 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 входа в район аэродрома Оренбург экипаж (пилот) продолжает полет на эшелоне (высоте), заданном последней полученной командой диспетчера УВД и следует по схемам стандартного прибытия аэродрома в направлении на ДПРМ рабочего старта. Снижение для захода на посадку начинать после пролета ДПРМ не ранее расчетного времени прибытия, по схеме внеочередного захода на посадку из зоны ожидания над ДПРМ, при этом посадка должна быть произведена не позднее 30 минут после расчетного времени прибытия.

Если по метеоусловиям, или по другим причинам произвести посадку на аэродроме Оренбург оказалось невозможным, после ухода на второй круг командир ВС должен следовать на запасной аэродром с набором по схеме выхода нижнего безопасного эшелона или специально установленного для полета без радиосвязи FL140, FL150 или FL240, FL250, в зависимости от направления движения.

Примечание: Полет в зоне ожидания над ДПРМ рабочего старта и внеочередной выход из нее выполняются по стандартной схеме.

При потере радиосвязи после взлета командир воздушного судна выполняет полет по аэродромному кругу и производит посадку на аэродроме вылета.

В случае потери радиосвязи при полете по ППП, а также по ПВП командир воздушного судна действует согласно установленным правилам, особенности их выполнения на аэродроме Оренбург не предусматриваются.

Процедуры полетов по ПВП в районе аэродрома.

а) разрешение на полет запрашивается у диспетчера АДП;

б) для соответствующего полета представляется план полета;

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

Radar procedures within СТА, СТР.

Radar vectoring in СТА, СТР shall be executed by ATS unit, which provides a direct control over aircraft movement. For air traffic flow management ATS units controllers give instructions to reach definite flight levels (heights) and also set courses for 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 СТА is provided by TAR and SRE.

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 of the present AIP.

In case of radio communication failure after the entry into Orenburg СТА the crew (pilot) shall continue the flight at last assigned flight level (altitude) cleared by a controller of ATC unit and then proceed according to the standard instrument arrival routes towards active RWY LOM. Descending for approach shall be commenced after passing LOM not earlier than the estimated time of arrival (ETA) using out-of-sequence approach pattern from holding area over LOM and landing shall be carried out not later than 30 minutes after ETA.

If due to meteorological conditions or any other reasons landing at Orenburg aerodrome is not possible, after missed approach the pilot-in-command shall proceed to alternate aerodrome climbing to the lower safe flight level according to SID route or flight level of FL140, FL150 or FL240, FL250, specially established for flight without radio communication, depending on flight direction.

Note: the flight in the holding area over active RWY LOM and out-of-sequence exit from it shall be carried out according to standard pattern.

In case of radio communication failure after take-off a pilot-in-command shall carry out aerodrome traffic circuit flight and land at the aerodrome of departure.

In case of radio communication failure during IFR/VFR flight the pilot-in-command shall act according to the established rules, no specialities of their execution are provided for at Orenburg aerodrome.

VFR flight procedures within СТА.

а) ATC clearance for flight shall be requested from aerodrome control unit;

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

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

д) полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей;

е) осуществляется двухсторонняя радиосвязь на установленной частоте.

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

УВОО АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

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

Наличие близкорасположенных пойм рек Урала и Сакмары и прилегающих к району аэродрома массивов полей с системой лесопосадок, создаёт благоприятные условия для сосредоточения как перелётных птиц, так и птиц аборигенной популяции.

Наибольшую опасность представляют утренние, вечерние и сезонные перелёты птиц (апрель-октябрь месяцы) в северо-западном и юго-восточном направлении. Основные скопления птиц ранним утром и вечером преимущественно на юге, юго-востоке от КТА. Вблизи ВПП отдельные группы голубей могут появляться в течение светлого времени суток. В зимнее время большую опасность представляют куропатки, которые могут летать у поверхности земли (0-10м) в любое время суток.

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. При необходимости предусматривается уход на второй круг.

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 prescribed frequency.

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

UWOO 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 ground surface up to 600 m above ground level. Separate kinds of birds may fly at heights up to 3000 m.

The presence of the closely located flood plains of the Ural and Sakmara rivers and large fields with a forest shelterbelt, adjoining the CTA, creates favourable conditions for concentration of both migratory birds and birds of the native population.

Morning, evening and seasonal migrations of birds (April-October) in the north-west and south-east directions present the greatest hazard. The main concentrations of birds early in the morning and in the evening are observed chiefly in the south and south-east of ARP. Separate groups of pigeons can appear near the runway during the daylight hours. In winter a great hazard is presented by partridges who can fly near the ground surface (0-10m) at any time of the day.

During the abovementioned periods pilots are recommended to switch on landing lights when flying in CTA, during take-off, approach and also during climbing and descending. When it deemed necessary, it is possible to carry out the missed approach.