УВУУ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UWUU AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УВУУ УФА
UWUU UFA

УВУУ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UWUU AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	543328с 05552 26в. 185.5°/1.12 км от порога ВПП 14Л 543328N 05552 26E. 185.5°/1.12 km from THR 14L
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	15 км ЮЗ г. Уфа. 15 km SW of the city of Ufa.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	136 м/23.4°C 136 m/23.4°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	Нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	13°В 13°E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	Россия, 450501, Республика Башкортостан, Уфимский р-н, село Булгаково, микрорайон аэропорт Microrayon Airport, selo Bulgakovo, Ufimskiy rayon, Republic of Bashkortostan, 450501, Russia Тел./Tel.: 8(347) 272-37-90, 229-57-85 E-mail:mau@airportufa.ru Факс/Fax: 8(347) 273-06-09 AFS: УВУУАПДУ/ UWUUAPDU
7.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system

УВУУ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UWUU AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0200-1100 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0200-1100 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	1. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм= UTC+6час. LT= UTC+6HR

УВУУ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UWUU 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/МС-8П, МС-20. TS-1 (equivalent Jet A-1)/MS-8P, MS-20.
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	Крупный и мелкий ремонт в АТБ. Major and minor repairs at aircraft repair base.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УВУУ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UWUU AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта Airport Hotel
2.	Рестораны Restaurants	Имеется AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобусы, такси. Buses, taxi.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, поликлиника, служба скорой помощи, больницы в г. Уфа Aidpost at Airport Terminal, polyclinic, ambulance service, hospitals in Ufa
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеются AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УВУУ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
UWUU AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 7 – ВПП 14Л/32П, 14П/32Л H24, CAT 7 – RWY 14L/32R, 14R/32L
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

УВУУ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UWUU 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 AD1.2 See AD1.2
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM. See SNOWTAM.

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	Асфальтобетон/ Asphalt-Concrete, PCN 58/F/D/W/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/ TWY: A – 22.5m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 65/F/D/W/T B – 16m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 65/F/D/W/T C – 14.7m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 27/F/D/X/T D – 22.5m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 65/F/D/W/T E – 22.5m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 65/F/D/X/T F – 21.7m, бетон/Concrete, PCN 69/F/D/W/T H – 22.5m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 65/F/D/W/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомеров Altimeter checkpoint location and elevation	На ВПП On RWY
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УВУУ АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
UWUU 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	Имеются на РД F AVBL on TWY F
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УВУУ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UWUU 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	
14R/Подх/APCH 32L/Взл/TKOF	Антенна Antenna	120 m *	543415.8N 0555057.3E	Телемачта TV mast	378 m *	544320.4N 0555529.4E	* - маркировано * - marked/LGTD Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
	Деревья Trees	117 m	543443.0N 0555047.6E	Труба Chimney	325 m *	544425.4N 0555816.0E	
	Труба Chimney	134 m *	543601.5N 0554920.6E	Мачта Mast	298 m *	544619.9N 0560017.0E	
	Антенна Antenna	127 m *	543602.1N 0554922.4E	Мачта Mast	148 m *	543403.7N 0555252.9E	
	Возвышенность Height	157 m	544003.8N 0554659.4E	Антенна Antenna	157 m *	543353.8N 0555315.5E	
	Опора ЛЭП Electric pole	193 m	544021.3N 0554718.7E	Труба Chimney	317 m *	544251.8N 0560022.7E	
32L/Подх/APCH 14R/Взл/TKOF	Антенна Antenna	148 m *	543204.3N 0555311.6E	Здание Building	161 m *	543337.6N 0555319.2E	
	Деревья Trees	160 m	543226.6N 0555233.1E	Труба Chimney	159 m *	543437.3N 0555413.1E	
14L/Подх/APCH 32R/Взл/TKOF	Возвышенность Height	157 m	544003.8N 0554659.4E	Мачта Mast	159 m *	543353.8N 0555315.5E	
	Опора ЛЭП Electric pole	193 m	544021.3N 0554718.7E	Локатор Radar	165 m *	543353.4N 0555322.0E	
	Труба Chimney	124 m *	543626.8N 0555027.7E	Возвышенность Height	198 m	543547.7N 0555718.2E	
	Антенна Antenna	144 m *	543558.2N 0555039.2E	Труба Chimney	161 m *	543348.1N 0555323.1E	
	Антенна Antenna	121 m *	543415.3N 0555215.6E	Возвышенность Height	195 m	544124.2N 0561027.9E	
32R/Подх/APCH 14L/Взл/TKOF	Антенна Antenna	132 m *	543224.1N 0555401.5E	Ангар Hangar	158 m *	543336.0N 0555324.1E	
	Антенна Antenna	134 m *	543226.8N 0555400.2E	Возвышенность Height	233 m	543554.0N 0560429.9E	
				Возвышенность Height	216 m	543701.0N 0561754.1E	
				Опора ЛЭП Electric pole	181 m	543442.0N 0560317.9E	
				Антенна Antenna	166 m *	543312.0N 0555306.2E	
				Возвышенность Height	251 m	542200.2N 0560442.1E	
				Опора ЛЭП Electric pole	225 m	542606.0N 0555536.1E	
				Возвышенность Height	317 m	541800.2N 0555806.0E	
				Возвышенность Height	254 m	542642.0N 0555254.2E	
				Возвышенность Height	278 m	542354.1N 0555247.8E	
				Опора ЛЭП Electric pole	279 m	542224.1N 0555212.1E	
				Возвышенность Height	188 m	543142.0N 0555042.3E	
				Возвышенность Height	258 m	542848.1N 0554041.9E	
				Возвышенность Height	268 m	543412.0N 0554311.9E	
				Возвышенность Height	227 m	543547.9N 0553300.0E	
				Возвышенность Height	299 m	543930.3N 0554023.8E	
				Антенна Antenna	154 m *	543354.0N 0555154.0E	
				Возвышенность Height	169 m	543954.1N 0554700.2E	

1	2			3
	Антенна Antenna	156 m *	543554.2N 0555048.1E	
	Труба Chimney	217 m *	544106.3N 0554830.0E	

УВУУ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UWUU AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Уфа Ufa 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	АМСГ Уфа 24 час. Ufa aeronautical meteorological station (civil) 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 1 час TREND 1 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация. Personal consultation.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, 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	МРЛ, приемник спутниковой информации об облаках WXR, APT
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Уфа Круг, Старт, РДЦ Ufa Radar, TWR, ACC
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УВУУ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UWUU AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер Designations RWY NR	ИПУ ВПП МПУ ВПП TRUE & MAG BRG	Размеры ВПП (м) Dimensions of RWY (m)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
14L	150°45' 138°	2516X49	PCN 79/F/D/W/T Asphalt-Concrete	543400.48N 0555229.88E – –	THR 120.2 m
32R	330°46' 318°	2516X49	PCN 79/F/D/W/T Asphalt-Concrete	543249.46N 0555338.34E – –	THR 123.6 m
14R	150°45' 138°	3765x45	PCN 56/R/C/W/T Concrete	543423.53N 0555057.56E – –	THR 113.2 m
32L	330°46' 318°	3765x45	PCN 56/R/C/W/T Concrete	543237.29N 0555239.90E – –	THR 137 m

Уклон ВПП и КПТ Slope of RWY -SWY	Размеры концевой полосы торможения (м) SWY dimensions (m)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimensions (m)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (m)	Свободная от препятствий зона OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12
+ 0.12%	нет/NIL	400x150	2816x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
- 0.12%	нет/NIL	400x150	2816x300	нет/NIL	
See AOC type A	нет/NIL	400x180	4065x300	нет/NIL	
See AOC type A	нет/NIL	400x180	4065x300	нет/NIL	

УВУУ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UWUU 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
14L	2516	2916	2516	2516	нет/NIL
32R	2516	2916	2516	2516	нет/NIL
14R	3765(3615*)	4165(4015*)	3765(3615*)	3765	* Для ВС Ан-124, Ил-96, Ил-86, Ил-76ТД, Ил-76Т, Ил-62М * For An-124, Il-96, Il-86, Il-76TD, Il-76T, Il-62M ACFT
32L	3765(3615*)	4165(4015*)	3765(3615*)	3765	

УВУУ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UWUU AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протяженность и сила света огней приближения APCH LGT type LEN INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	Протяженность огней зоны приземления TDZ LGT LEN	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (m) colour	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
14L	HIALS CAT I 900 m	зеленые green	PAPI left/2°40'	нет NIL	нет NIL	2516m, 57m 1928m white last 585m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
32R	HIALS CAT I 895 m	зеленые green	PAPI left/2°40'	нет NIL	нет NIL	2516m, 57m 1918m white last 595m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УВУУ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UWUU 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	LDI: 300 м от торца ВПП LDI: 300 m from RWY THR
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД. Осевых нет Edge: all TWY. 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

УВУУ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UWUU AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO Волна геоида Geoid undulation	5433.8с 05553.8в. 057°/ 1.7 км от КТА 5433.8N 05553.8E. 057°/ 1.7 km from ARP – –
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	113.0 m
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Квадрат 20x20 м, асфальтобетон, 12 т, дневная маркировка Rectangle 20x20 m, Asphalt-Concrete, AUW 12 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 APP and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	В пределах Ам 217°-307° установлен ограничительный сектор, выход за который при взлёте/посадке запрещён. The limiting sector is established within AZM 217°-307° beyond which it is not allowed to carry out take-off/landing Система координат СК-42 SK-42 coordinate system

УВУУ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UWUU AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Уфа диспетчерская зона Окружность радиусом 50 км с центром 543223N 0555312E Ufa CTR A circle radius of 50 km centred at 543223N 0555312E Уфа диспетчерский район Ufa CTA 552837N 0545330E – 551201N 0561454E – 550401N 0570354E – 541400N 0571300E – 540200N 0570700E – 535428N 0562603E – 535801N 0544654E – 544013N 0541346E – 552837N 0545330E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Уфа диспетчерская зона – от земли до FL070 Ufa CTR – GND – FL070 Уфа диспетчерский район – выше FL040 до FL200 Ufa CTA – above FL040 – FL200
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Уфа-Подход, Круг, Старт, Руление рус., англ. Ufa-Approach, Krug, Start, Taxiing RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	–/(900) м –/(900) m
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УВУУ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UWUU 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		129.000	H24	Резервная частота При возникновении помех на основных частотах Reserve FREQ in case of interference on main frequencies
Подход Approach	Уфа- Подход Ufa- Approach	126.000 Reserve 125.300	H24 H24	
Круг Radar	Уфа-Круг Ufa-Krug	120.900 124.000	H24 O/R	Вып.ф-ции Посадки Additionally serves as TOWER
Старт TWR	Уфа-Старт Ufa-Start	120.900 124.000	H24 O/R	
Руление GND	Уфа-Руление Ufa-Taxiing	119.000 124.000	H24 O/R	
АТИС ATIS	Уфа-АТИС Ufa-ATIS	124.800 119.400	H24	RUS, ENG
Транзит Transit	Уфа–Транзит Ufa–Transit	131.700	H24	
Перрон Apron	Уфа–Земля Ufa–Ground	118.800	H24	RUS Связь с наземным инженерно-техническим составом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during start-up and towing

УВУУ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UWUU 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	Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR Type of Supported OPS
1	2	3	4	5	6	7
VORDME (13°E/–)	РГ RG	112.3	к/с H24	543222.9N 0555312.0E	150 m	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 14Л ИЛС кат I (13°В/–) LOC 14L ILS CAT I (13°E/–)	ИРГ IRG	108.3	ПП НО	543224.0N 0555402.9E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 14Л GP 14L		334.1	ПП НО	543347.7N 0555230.7E		2°40', RDH 16.8 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 14Л LOM 14L	РГ RG	212	к/с H24	543556.8N 0555037.4E		318° MAG/4.20 km to RWY 14L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 14Л LMM 14L	Р R	435	к/с H24	543432.5N 0555159.0E		318° MAG/1.15 km to RWY 14L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 32 П ИЛС кат 1(13°В/–) LOC 32R ILS CAT I (13°E/–)	ИЛЗ ILZ	109.1	ПП НО	543415.3N 0555215.6E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 32 П GP 32R		331.4	ПП НО	543257.0N 0555319.5E		2°40', RDH 17.3 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 32 П LOM 32R	ЛЗ LZ	212	к/с H24	543108.3N 0555516.3E		138° MAG/3.60 km to RWY 32R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 32 П LMM 32R	Л L	435	к/с H24	543223.5N 0555403.2E		138° MAG/0.9 km to RWY 32R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 14П ИЛС кат 2 (13°В/–) LOC 14R ILS CAT II (13°E/–)	ИПТ IPT	110.3	ПП НО	543205.2N 0555310.8E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 14П GP 14R		335.0	ПП НО	543413.7N 0555059.3E		2°40', RDH 15.7 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 14П LOM 14R	ПТ PT	527	к/с H24	543602.2N 0554922.0E		318° MAG/3.50 km to RWY 14R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 14П LMM 14R	П P	1215	к/с H24	543456.3N 0555025.8E		318° MAG/1.16 km to RWY 14R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 32Л LOM 32L	НМ NM	527	к/с H24	543046.5N 0555426.9E		138° MAG/3.93 km to RWY 32L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 32Л LMM 32L	Н N	1215	к/с H24	543204.3N 0555311.6E		138° MAG/1.18 km to RWY 32L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УВУУ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ.

1. Аэропортовые правила.

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

Лидирование ВС осуществляется автомобилем сопровождения, оборудованным светосигнальными устройствами и радиостанцией, применяемым по требованию экипажа ВС.

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер руления и инженерно-технический состав.

Без разрешения диспетчера руления и инженерно-технического состава буксировка ВС и запуск двигателей запрещается.

Без разрешения диспетчера руления руление запрещается.

2. Руление на места стоянок и с них.

Руление ВС на МС 1-11, 11А, 11В, 14-38, 38А, 39, 40 и выруливание с них выполняется под руководством ИАС.

Установка ВС на МС 19-28, 33 с МК 048°, на МС 14–18, 34, 37, 38 с МК 228° производится буксировкой, выруливание на тяге собственных двигателей.

Установка ВС Як-40 и ВС меньших размеров на МС 3-7 производится на тяге собственных двигателей.

Установка и выруливание ВС Ан-72, Ан-74 и других ВС, габариты которых не превышают размеры вышеуказанных ВС, на МС 34-36 с МК 048° или МК 228° производятся на тяге собственных двигателей под руководством ИАС.

Выруливание ВС Ту-134, Ту-154, ВС фирмы «Боинг» и Эрбас Индастри всех модификаций с МС 1-11А, 11В, 28-33 производится буксировкой. Запуск двигателей производится на МРД (РД Н) на месте, указанном диспетчером руления.

Запуск двигателей производится только с разрешения диспетчера руления и инженерно-технического состава.

Запуск двигателей экипаж может выполнять в процессе буксировки ВС, если эта процедура предусмотрена РЛЭ самолета и согласована с буксировочной бригадой.

Выключение (запуск) двигателей ВС Ил-76 производится на МРД Н на траверзе МС 34, РД D. В случае занятости РД D, разрешается буксировка ВС для запуска на РД Е (временная МС) носом к ИВПП 14Л/32П, при этом в районе МС 3-6, 28-33, 19-27 спецтранспорт должен отсутствовать. Постановка ВС на МС 39, 40 и выход с них осуществляются методом буксировки.

Разрешается установка ВС ATR-42 на МС 1-11, 14-26, 28-38, ATR-72 на МС 1-11, 28-38 на тяге собственных двигателей. Выруливание с данных МС производится задним ходом «Руление хвостом вперед» на тяге собственных двигателей под руководством специалистов ИАС.

UWUU AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS.

1.Airport regulations.

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

ACFT escorting shall be carried out by the “Follow-me” vehicle equipped with lighting signal system and radio station applied on crew’s request.

Movement of aircraft about the aerodrome is controlled by Ground controller and engineering maintenance personnel.

Towing and engines start-up are prohibited without Ground controller’s and engineering maintenance personnel’s clearance.

Taxiing is prohibited without Ground controller’s clearance.

2. Taxiing into and out of stands.

Taxiing into stands 1-11, 11A, 11B, 14-38, 38A, 39, 40 and taxiing out of them shall be carried out under the control of the marshaller.

ACFT parking onto stands 19-28, 33 on heading 048° MAG, on stands 14-18, 34, 37, 38 on heading 228° MAG shall be carried out by towing, taxiing out of the stands shall be carried out under own engines power.

Yak-40 ACFT and smaller size ACFT parking onto stands 3-7 shall be carried out under own engines power.

Parking onto stands 34-36 on heading 048° MAG or 228° MAG and taxiing out of these stands of An-72, An-74 and other ACFT, the dimensions of which do not exceed the dimensions of the ACFT mentioned above, shall be carried out under own engines power under the control of the marshaller.

Taxiing of Tu-134, Tu-154, Boeing and Airbus ACFT of all modifications from stands 1-11A, 11B, 28-33 shall be carried out by towing. Engines start-up shall be carried out on MAIN TWY (TWY H) at the point indicated by Ground controller.

Engines start-up shall be carried out only by the clearance of Ground controller and engineering maintenance personnel.

The flight crew can execute engines start-up in the process of ACFT towing if this procedure is envisaged by the Aeroplane Flight Manual and coordinated with towing team.

Il-76 ACFT engines shutdown (start-up) shall be carried out on MAIN TWY H abeam stand 34, TWY D. If TWY D is occupied, ACFT towing for start-up on TWY E (temporary stand) nose to RWY 14L/32R is permitted, therewith special vehicles must be absent in the vicinity of stands 3-6, 28-33, 19-27. ACFT parking onto stands 39, 40 and exit from them shall be carried out by towing.

Parking of ATR-42 ACFT onto stands 1-11, 14-26, 28-38, ATR-72 ACFT onto stands 1-11, 28-38 under own engines power is permitted. Taxiing out of these stands shall be carried out by taxiing back under own engines power, under the control of the marshaller.

Примечание:

1. При ветре направлением 180°-280° и скорости более 10 м/с и наличии ВС на МС 3-9, постановка ВС с газотурбинными двигателями на МС 28-33 производится методом буксировки в случае, когда в секторе влияния газовых струй рулящего ВС находятся другие ВС.

2. При работе ИВПП 14Л/32П с МК 138° и рулении ВС с перрона по РД Е на ИВПП, МС 4 должно быть свободно от ВС.

3. На стоянках 1-11, 28-33, 34-38 разрешается запуск и работа двигателей на режимах «малый газ» для проверки работоспособности систем ВС и, при необходимости, с последующей буксировкой на вылет.

4. На МС 7-11 с МК 228° и МС 29-32 с МК 48° запуск двигателей запрещен.

5. Опробование («гонка») двигателей на режимах выше «малого газа» производится на гоночной площадке по согласованию с диспетчером руления.

Разрешается запуск (выключение) двигателей ВС легкомоторной авиации:

– находящихся на хранении в малом ангаре – на траверзе МС 39 на осевой линии руления ВС;

– находящихся на хранении в большом ангаре – на МС 34-36. При их занятости воздушными судами – на траверзе МС 39 на осевой линии руления ВС.

Разрешается заруливание и выруливание ВС Ан-148 и ВС меньших размеров на МС 28 на тяге собственных двигателей под руководством ИАС. При рулении ВС на МС 28 спецтранспорт и средства механизации в районе МС 28 должны отсутствовать. Запуск и выключение двигателей разрешается производить на МС 28.

Разрешается заруливание и выруливание ВС Л-410 и ВС меньших размеров на МС 27 на тяге собственных двигателей под руководством ИАС. При рулении ВС на МС 27 спецтранспорт и средства механизации в районе МС 27 должны отсутствовать. Запуск и выключение двигателей разрешается производить на МС 27.

Разрешается заруливание и выруливание ВС Як-40 и классом ниже на МС 11А, 11В на тяге собственных двигателей под руководством ИАС. При рулении ВС на МС 11А, 11В спецтранспорт и средства механизации в районе МС 11 (11А, 11В) должны отсутствовать. Запуск и выключение двигателей разрешается производить на МС 11А, 11В.

Разрешается заруливание и выруливание ВС Л-410 и классом ниже на МС 17, 18 на тяге собственных двигателей под руководством ИАС.

3. Зона стоянок ВС легкой авиации.

Воздушные суда типа Ан-2 располагаются на стоянках перрона Ан-2.

Руление на(с) перрона Ан-2 производится на тяге собственных двигателей.

Руление по перрону Ан-2 производится по разметке.

Руление на ГВПП 1, 2, 3 с перрона Ан-2 и обратно осуществляется через ГРД.

Руление ВС Ан-2 с перрона Ан-2 на ИВПП 14ПР/32Л, 14Л/32ПР и обратно производится по РД G и МРД Н с разрешения диспетчера руления.

Note:

1. When wind direction is 180°-280°, at speed more than 10 m/s and in the presence of ACFT on stands 3-9, parking of ACFT with gas-turbine engines onto stands 28-33 shall be carried out by towing in case if other ACFT are present in the sector of impact of gas streams of the taxiing ACFT.

2. During the operation of RWY 14L/32R on heading 138° MAG and ACFT taxiing from the apron to RWY along TWY E, stand 4 must be vacant of ACFT.

3. Engines start-up and operation at idle power are permitted on stands 1-11, 28-33, 34-38 for operational test of ACFT systems and, if necessary, with the following towing for departure.

4. Engines start-up is prohibited on stands 7-11 on heading 228° MAG and stands 29-32 on heading 48° MAG.

5. Engines running at above idle power shall be carried out on the engines running pad upon coordination with the Ground controller.

Engines start-up (shutdown) of general aviation ACFT is permitted for the following general aviation ACFT:

– kept on storage in the small hangar – abeam stand 39 on the ACFT taxi guide line;

– kept on storage in the big hangar – on stands 34-36. If these stands are occupied by the ACFT, engines start-up (shutdown) of general aviation ACFT is permitted abeam stand 39 on the ACFT taxi guide line.

Taxiing of An-148 ACFT and smaller sizes ACFT into/out of stand 28 under own engines power, under the control of the marshaller is permitted. During ACFT taxiing into stand 28 special vehicles and ground servicing equipment in the vicinity of stand 28 must be absent. Engines start-up and shutdown is permitted on stand 28.

Taxiing of L-410 ACFT and smaller sizes ACFT into/out of stand 27 under own engines power, under the control of the marshaller is permitted. During ACFT taxiing into stand 27 special vehicles and ground servicing equipment in the vicinity of stand 27 must be absent. Engines start-up and shutdown is permitted on stand 27.

Taxiing of Yak-40 and class below ACFT into/out of stands 11A, 11B under own engines power, under the control of the marshaller is permitted. During ACFT taxiing into stands 11A, 11B special vehicles and ground servicing equipment in the vicinity of stands 11 (11A, 11B) must be absent. Engines start-up and shutdown is permitted on stands 11A, 11B.

Taxiing of L-410 and class below ACFT into/out of stands 17,18 under own engines power, under the control of the marshaller is permitted.

3. Parking area for general aviation.

An-2 type ACFT are parked on the stands of An-2 aircraft apron.

Taxiing into/out of An-2 aircraft apron shall be carried out under own engines power.

Taxiing along An-2 aircraft apron shall be carried out along the marking.

Taxiing into/out of grass RWY 1, 2, 3 from/to An-2 aircraft apron shall be carried out via grass TWY.

An-2 aircraft taxiing into/out of RWY 14R/32L, 14L/32R from/to An-2 aircraft apron shall be carried out along TWY G and MAIN TWY H by the Ground controller's clearance.

4. Зона стоянки для вертолетов.

4.1. Руление (перемещение) вертолетов после посадки и перед взлетом на(с) ИВПП производится на(с, по) РД A, B, C, D, E, F, G, ГВПП, МРД H, а также в карман РД F, или на(с) МС 14-18, 19-27 (с диаметром винта не более 20.5м, и длиной не более 23.53м), на (с) МС 35-38 (с диаметром винта не более 23.7м, и длиной не более 47.9м).

При установке вертолета на данные МС с разворотом в воздухе, на соседних МС ВС должны отсутствовать.

4.2. Постановка Ми-8 на МС 19, 20 только с разрешения администрации аэропорта. Заруливание (выруливание) ВС Ми-8 на(с) МС 19, 20 производится под руководством специалистов ИАС на тяге собственных двигателей или методом буксировки. При этом движение спецтранспорта в районе данных МС ЗАПРЕЩЕНО. При нахождении Ми-8 на МС 19-20 движение спецтранспорта в районе данных МС ЗАПРЕЩЕНО.

4.3. Разрешается заруливание (выруливание) ВС Ми-26 на тяге собственных двигателей на(с) МС 35-38. При этом на соседних МС ВС должны отсутствовать.

4.4. Руление Ка-226 на МС 38А производится на тяге собственных двигателей в соответствии с утвержденной «Схемой расстановки и организации движения ВС, спецтраспорта и средств механизации на перроне аэродрома «Уфа».

5. Перрон. Руление в зимних условиях.

Ось руления может быть невидима из-за снега. Лидирование ВС машиной сопровождения может быть запрошено через диспетчера руления.

6. Ограничения при рулении.

6.1. Руление на тяге собственных двигателей по МРД H от МС 34 до РД E и по РД E разрешается ВС с размахом крыла:

- до 42 м - без ограничений;
- до 49 м - при отсутствии спецмашин на путях движения спецтранспорта.

6.2. Руление на тяге собственных двигателей по МРД H от РД A до МС 34 разрешается ВС с размахом крыла до 51м.

6.3. Буксировка ВС по МРД H между РД C и РД E и по РД E разрешается для ВС с размахом крыла до 60.1м в соответствии с руководящими документами.

6.4. Руление на тяге собственных двигателей по РД D до МРД H разрешается ВС с размахом крыла до 60.1м.

6.5. Руление Ил-96 на тяге собственных двигателей по РД E и МРД H от РД E до траверза МС 22 разрешается по смещенной пунктирной линии при отсутствии ВС на МС 22-33.

6.6. Руление Ил-96 на тяге собственных двигателей по РД D разрешается:

– на МС 10 при отсутствии ВС на МС 27;

– на МС 11 при отсутствии ВС на МС 24-27.

6.7. Запуск двигателей ВС Ил-96 производится на МРД H на траверзе МС 22-24 или МС 29, при этом МС 22-27 (28, 29) должны быть свободны от ВС.

6.8. Руление ВС Ан-124, Ил-96, Ил-86, Ил-76ТД, Ил-76Т, Ил-62М, А-310-200, А-310-300 по РД F осуществлять на пониженной скорости при повышенном внимании экипажа строго по оси руления.

4. Parking area for helicopters.

4.1 Taxiing (movement) of helicopters after landing and before take-off to (from) RWY shall be carried out from / along TWY A,B,C,D,E,F,G, grass RWY, MAIN TWY H and into widening of TWY F, or to (from) stands 14-18, 19-27 (rotor diameter not more than 20.5 m and length not more than 23.53 m), to (from) stands 35-38 (rotor diameter not more than 23.7 m and length not more than 47.9 m).

During helicopter parking onto these stands with a turn in the air, the adjacent stands must be vacant.

4.2 Parking of Mi-8 onto stands 19, 20 is by the airport administration permission only. Mi-8 ACFT taxiing into/out of stands 19, 20 shall be carried out under the control of the marshaller, under own engines power or by towing. Therewith the movement of special vehicles in the vicinity of these stands is PROHIBITED. If Mi-8 is parked on stands 19-20, movement of special vehicles in the vicinity of these stands is PROHIBITED.

4.3 Mi-26 ACFT taxiing into/out of stands 35-38 under own engines power is permitted. Therewith the adjacent stands must be vacant.

4.4 Ka-226 taxiing into stand 38A shall be carried out under own engines power according to the approved “Scheme of positioning and organization of aircraft, special vehicles and ground servicing equipment movement on the apron of the aerodrome of Ufa”.

5. Apron. Taxiing during winter conditions.

The taxi guide lines may be invisible because of snow. Assistance from the “Follow-me” vehicle may be requested via the Ground controller.

6. Taxiing – limitations.

6.1 Taxiing under own engines power along MAIN TWY H from stand 34 to TWY E and along TWY E is permitted to aircraft with a wingspan:

- up to 42 m – without restrictions;
- up to 49 m - if there are no special vehicles on the routes for special transport.

6.2 Taxiing under own engines power along MAIN TWY H from TWY A to stand 34 is permitted to ACFT with a wingspan up to 51 m.

6.3 ACFT towing along MAIN TWY H between TWY C and TWY E and along TWY E is permitted to ACFT with a wingspan up to 60.1 m in accordance with guiding documents.

6.4 Taxiing under own engines power along TWY D to MAIN TWY H is permitted to ACFT with a wingspan up to 60.1 m.

6.5 Taxiing of Il-96 ACFT under own engines power along TWY E and MAIN TWY H from TWY E to abeam stand 22 along the displaced dotted line is permitted if there are no ACFT on stands 22-33.

6.6. Taxiing of Il-96 ACFT under own engines power along TWY D is permitted:

– on stand 10 if there are no ACFT on stand 27;

– on stand 11 if there are no ACFT on stands 24-27.

6.7 Engines start-up of Il-96 ACFT shall be carried out on MAIN TWY H abeam stands 22-24 or stand 29, therewith stands 22-27 (28, 29) must be vacant of ACFT.

6.8 Taxiing of An-124, Il-96, Il-86, Il-76TD, Il-76T, Il-62M, A-310-200, A-310-300 ACFT along TWY F shall be carried out at reduced speed with increased caution of the flight crew with strict adherence to the taxi guide line.

6.9. Руление ВС Ту-154, А-319, А-320, А321-100, А321-200, Ту-204, Ту-214, В757-200, В757, Ту-134, Як-42, Ил-18, Ан-12 по РД В осуществлять на пониженной скорости при повышенном внимании экипажа строго по оси руления. Руление ВС Ил-18, Ан-12 должно производиться на тяге внутренних двигателей.

6.10. Сход с ИВПП 14Л/32П и выход по РД В осуществлять по оси руления на минимальной скорости с сохранением расстояния от кромки покрытия до наружных колес основной тележки не менее 0.7м.

6.11. На ИВПП 14Л/32П развороты на 180° выполнять только в местах соединения с РД А, В, D, Е при условии, что ширина ИВПП соответствует требованиям РЛЭ данного ВС для разворота.

6.12. Для ВС Ан-124, Ил-96, Ил-86, Ил-76ТД, Ил-76Т, Ил-62М на ИВПП 14П/32Л развороты на 180° выполнять строго в конце ИВПП, используя минимальную тягу двигателей. Первые 150м от порога ИВПП для взлета этих ВС не используются. РДР – 3615м, РДВ – 4015м, РДПВ – 3615м.

УВУУ АД 2.21. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.

Для снижения шума на АД Уфа применяется методика взлета с уменьшением шума в соответствии с РЛЭ ВС.

УВУУ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

Общие положения.

Если в соответствии с установленной процедурой не получено специальное разрешение от диспетчера ДПК аэродрома Уфа, полеты в пределах диспетчерского района аэродрома осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам.

Процедуры полетов по ППП в диспетчерском 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 ВС и назначение безопасного эшелона возлагается на соответствующие органа 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, например в случае перегруженности аэродрома, прибывающие ВС могут получать указание о задержке в одной из зон ожидания (ПОД GOPAR, ПОД ODREK, ПОД GOTEN, ДПРМ).

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

6.9 Taxiing of Tu-154, A-319, A-320, A-321-100, A-321-200, Tu-204, Tu-214, B757-200, B757, Tu-134, Yak-42, Il-18, An-12 ACFT along TWY B shall be carried out at reduced speed with increased caution of the flight crew with strict adherence to the taxi guide line. Taxiing of Il-18, An-12 ACFT must be carried out under inboard engines power.

6.10 Exit from RWY 14L/32R along TWY B shall be carried out with adherence to the centre line at minimum speed maintaining a distance of not less than 0.7 m from the pavement edge to the outer wheels of the main landing gear.

6.11 180° turns on RWY 14L/32R shall be carried out only at junction points with TWY A, B, D, E provided that RWY width conforms to the requirements of the Aeroplane Flight Manual of the given ACFT for turn.

6.12 180° turns on RWY 14R/32L for An-124, Il-96, Il-86, Il-76TD, Il-76T, Il-62M ACFT shall be carried out strictly at the end of the RWY under minimum engines power. The first 150 m from RWY threshold are not available for the take-off of these ACFT. Take-off run available (TORA)-3615 m, take-off distance available (TODA)-4015 m, accelerate stop distance available (ASDA)-3615 m.

UWUU AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

Noise abatement take-off procedures shall be applied for noise abatement at Ufa aerodrome according to the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft type.

UWUU AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

General.

If special permission of Radar controller has not been obtained according to the established procedure, flights within CTA shall be operated in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR).

IFR flight procedures within CTA.

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

The responsibility for providing the established intervals between aircraft and for assignment of safe flight level is imposed on the appropriate ATS units. Flight level change shall be carried out by ATS unit instruction. When flight safety threat arises at the assigned flight level (encounter with dangerous weather phenomena, aeronautical equipment failure etc.), the pilot has a right to change flight level at his own discretion and report it immediately to ATS unit.

If deemed necessary, for example, in case of aerodrome congestion, arriving aircraft may be instructed to hold in one of the holding areas (CRP GOPAR, CRP ODREK, CRP GOTEN, LOM).

The change from IFR flights to VFR flights shall be carried out only by ATC controller instruction, however it is prohibited for the controller to force the pilot (pilot-in-command) to carry out VFR flights without pilot's agreement.

Радиолокационные процедуры в диспетчерском районе аэродрома.

Радиолокационное наведение в диспетчерском районе аэродрома Уфа осуществляется тем органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна. Для регулирования потока движения ВС 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 ВС.

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

В диспетчерском районе аэродрома радиолокационный контроль за полетами ВС осуществляется по ОРЛ-Т, ОРЛ-А.

Заход на посадку с помощью обзорной РЛС.

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

Заход на посадку с помощью посадочных радиолокаторов (РСП).

Процедуры по выполнению заходов на посадку с помощью посадочных радиолокаторов не применяются, в связи с отсутствием посадочных локаторов.

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 диспетчерский район аэродрома экипаж (пилот) продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера органа ОВД, в направлении ДПРМ рабочего курса.

После пролета ДПРМ не ранее расчетного времени прибытия производится заход на посадку и посадка на аэродроме в соответствии с опубликованными схемами, при этом посадка должна быть произведена не позднее, чем через 30 мин. после расчетного времени прибытия. При необходимости, по решению командира, воздушное судно может следовать по маршруту на запасной аэродром, указанный в плане полета, без радиосвязи на одном из выделенных для полета без радиосвязи FL140, FL150 или FL240, FL250, в зависимости от направления движения. При потере радиосвязи после взлета (если на высоте (200) м связь с «Уфа-Круг» не установлена) экипаж ВС продолжает набор высоты и выполняет полет по схеме захода на посадку, в зависимости от метеоусловий и посадочной массы производит посадку на АД Уфа или следует на запасной аэродром (Оренбург, Самара/Курумоч, Казань, Ижевск, Екатеринбург/Кольцово, Челябинск/ Баландино на FL140, FL150 или FL240, FL250. Если по метеоусловиям или другим причинам произвести посадку на АД Уфа невозможно, то после ухода на второй круг КВС имеет право следовать на АД назначения с набором по схеме выхода заданного по FPL (RPL) эшелона.

При потере радиосвязи в наборе эшелона (высоты) КВС обязан следовать на последний заданной диспетчером высоте (эшелоне) в коридор выхода и после пролета коридора выхода набрать назначенный эшелон (в соответствии с FPL или RPL).

Radar procedures within CTA.

Radar vectoring in CTA shall be carried out by ATS unit providing a direct control over aircraft movement. For air traffic flow management the ATS units controllers instruct the crews to reach specified flight levels (heights) and also assign courses to follow in order to provide separation intervals necessary for carrying out landing taking into account aircraft characteristics.

Radar vectoring charts are not published.

Radar control over the aircraft flights in CTA is provided by RSR, TAR.

Surveillance radar approach (SRA).

SRA procedures are not applied.

Precision approach radar (PAR) approach.

PAR approach procedures are not applied.

Radio communication failure.

In case of radio communication failure the crew (pilot) shall comply with 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 Ufa CTA the flight crew (pilot) shall continue the flight at last flight level assigned by ATS unit controller towards LOM of RWY-in-use.

After crossing LOM not earlier than the estimated time of arrival (ETA) the aircraft shall carry out approach and landing according to published patterns. Landing shall be carried out not later than 30 minutes after ETA. If deemed necessary, on the pilot-in-command's decision aircraft may proceed along the route to the alternate aerodrome indicated in the flight plan without radio communication at one of FL140, FL150 or FL240, FL250 assigned for flights without radio communication depending on flight direction. In case of radio communication failure after take-off (if at height (200) m communication with “Ufa-Krug” is not established) the crew shall continue climbing and proceed in accordance with instrument approach pattern and land at Ufa aerodrome depending on meteorological conditions and aircraft landing mass or proceed to the alternate aerodrome (Orenburg, Samara/Kurumoch, Kazan, Izhevsk, Yekaterinburg/Koltsovo, Chelyabinsk/ Balandino) at FL140, FL150 or FL240, FL250. If landing at Ufa aerodrome is impossible due to meteorological conditions or other reasons, the pilot-in-command after the missed approach has the right to proceed to the destination aerodrome climbing according to SID pattern to flight altitude (level) assigned by FPL (RPL).

In case of radio communication failure during climbing to flight level (altitude), the aircraft shall proceed at last altitude (flight level) assigned by the controller to the exit corridor and after passing the exit corridor climb to assigned flight level (according to FPL or RPL).

Процедуры полетов по ПВП в диспетчерском районе аэродрома.

В районе АД Уфа процедуры полетов по ПВП для выполнения международных полетов не применяются.

УВУУ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Орнитологическая обстановка на территории аэродромной зоны имеет характерные особенности, связанные с рельефом местности, наличием большого количества рек и озер, а также с погодными условиями.

Вышеперечисленное создает благоприятные условия для гнездования и остановок при перелетах в переходные периоды весеннего и осеннего сезонов многих видов водоплавающих и других птиц.

Основные направления перелета птиц весной с юга на север, осенью - с севера на юг. Пролетные пути проходят вдоль рек Белая, Уфа, Дема, Уршак. Сроки перелета – весной с 25.03 до 10.06, осенью с 25.08 до 05.09. Высота полета 500-600 м, скорость 70-100 км/ч, время - днем и ночью.

VFR flights procedures within CTA.

VFR flight procedures within Ufa CTA are not applied for international flights.

UWUU AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by terrain relief, availability of many rivers and lakes and also by weather conditions.

All this creates conditions for birds nesting and stopping of many waterfowl and other birds varieties during passages in spring and autumn critical periods.

The main directions of bird migration are in spring from the South to the North and in autumn from the North to the South. Paths of birds passages pass along the Belaya, the Ufa, the Dema, the Urshak rivers. Birds passage periods are in spring from March 25 to June 10, in autumn from August 25 to September 05. Passage height is 500-600 m, speed is of 70-100 km/h, time is by day and night.