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

**УВВВ САМАРА/Курумоч**
**UWWW SAMARA/Kurumoch**

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

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Контрольная точка и координаты местоположения на АД<br>ARP coordinates and site at AD | 533004с 0500914в. На пересечении перпендикуляров из центров ВПП, 349.4 м ЮВ ВПП 05/23<br>533004N 0500914E. On intersection of perpendiculars from centres of RWY, 349.4 m SE of RWY 05/23 |
| 2. | Направление и расстояние от города<br>Direction and distance from city | 35 км С г. Самары, 8 км СВ н.п. Курумоч<br>35 km N of Samara, 8 km NE of Kurumoch settlement |
| 3. | Превышение/расчетная температура<br>Elevation/Reference temperature | 145 м/24°C<br>145 m/24°C |
| 4. | Волна геоида в месте превышения аэродрома<br>Geoid undulation at AD ELEV PSN | Нет<br>NIL |
| 5. | Магнитное склонение/годовые изменения<br>MAG VAR/Annual change | 12°В(2008)/5.0'В<br>12°E(2008)/5.0'E |
| 6. | Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS<br>AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS | ОАО «Международный аэропорт Курумоч»<br>Россия, 443901, г. Самара, аэропорт Самара<br>Open joint stock company "Kurumoch International Airport", Samara airport, Samara, 443901, Russia<br>Тел./Tel.: (846) 996-55-19, 996-55-16, 996-53-59, 996-55-21<br>Факс/Fax: (846) 996-58-83, 996-55-21<br>E-mail:brif@uwww.aero<br>AFS: УВВВАПДУ/UWWWAPDU<br>SITA: KUFAPXH |
| 7. | Вид разрешенных полетов<br>Types of traffic permitted | ППП/ПВП/ГНСС<br>IFR/VFR/GNSS |
| 8. | Примечания<br>Remarks | Система координат ПЗ-90.02.<br>PZ-90.02 coordinate system |

## УВВВ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
## UWWW AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Администрация АД<br>AD Administration | ПН-ПТ: 0400-1300<br>СБ, ВС, празд: не работает<br>MON-FRI: 0400-1300<br>SAT, SUN, HOL: U/S |
| 2. | Таможня и иммиграционная служба<br>Customs and immigration | к/с<br>H24 |
| 3. | Медицинская и санитарная служба<br>Health and sanitation | к/с<br>H24 |
| 4. | Бюро САИ, информационно-консультативное обслуживание по типу Брифинг<br>AIS, Briefings Office | к/с для экипажей ВС 1, 2, 3 класса<br>Тел./Факс: (846) 996-55-21<br>H24 for crews of class 1, 2, 3 ACFT<br>Tel/Fax: (846) 996-55-21 |
| 5. | Бюро информации ОВД (ARO)<br>ATS Reporting Office (ARO) | к/с<br>H24 |
| 6. | Метеорологическое бюро по инструктажу<br>MET Briefing Office | к/с<br>H24 Тел./Tel.: (846) 996-53-09 |
| 7. | ОВД<br>ATS | к/с<br>H24 |
| 8. | Заправка топливом<br>Fuelling | к/с<br>H24 |
| 9. | Обслуживание<br>Handling | к/с<br>H24 |
| 10. | Безопасность<br>Security | к/с<br>H24 |
| 11. | Противообледенение<br>De-icing | к/с<br>H24 |
| 12. | Примечания<br>Remarks | 1. Регламент работы АД: к/с<br>AD OPR HR: H24<br>2. Тм= UTC+4час.<br>LT= UTC+4HR |

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

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

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

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Гостиницы<br>Hotels | Гостиница аэропорта на 300 мест, гостиницы в городе.<br>Airport Hotel for 300 beds, city Hotels. |
| 2. | Рестораны<br>Restaurants | Имеется.<br>AVBL |
| 3. | Транспортное обслуживание<br>Transportation | Автобус, такси.<br>Buses, taxi. |
| 4. | Медицинское обслуживание<br>Medical facilities | Медпункт в аэровокзале, комнаты отдыха, служба скорой помощи, больницы в г.Самаре.<br>Aidpost in Airport Terminal, restrooms, ambulance services, hospitals in Samara. |
| 5. | Банк и почтовое отделение<br>Bank and Post Office | Имеются.<br>AVBL |
| 6. | Туристическое бюро<br>Tourist Office | нет<br>NIL |
| 7. | Примечания<br>Remarks | нет<br>NIL |

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

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Категория аэродрома по противопожарному оснащению<br>AD category for fire fighting | к/с, кат. 8 – ВПП 05/23, кат.8 – ВПП 15/33<br>H24, CAT 8 – RWY 05/23, CAT 8 – RWY 15/33 |
| 2. | Аварийно-спасательное оборудование<br>Rescue equipment | Имеется<br>AVBL |
| 3. | Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться<br>Capability for removal of disabled aircraft | Имеется<br>AVBL |
| 4. | Примечания<br>Remarks | Тел.:/Tel: (846) 996-51-76 |

**УВВВ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.**
**UWWW AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Виды оборудования для удаления осадков<br>Types of clearing equipment | Имеется.<br>AVBL |
| 2. | Очередность удаления осадков<br>Clearance priorities | См. раздел AD1.2<br>See AD1.2 |
| 3. | Примечания<br>Remarks | нет<br>NIL |

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

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Покрытие и прочность перронов<br>Aprons surface and strength | MC/Stands:<br>**– перрон “Центральный”/ “Tsentralny” Apron :**<br>3-6, 9-12, 45-49, 49A, 51-56, П/Р – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 30/R/B/X/T (mixed)<br>**– перрон “Западный сектор”/ “Sector WEST” Apron:**<br>15-27 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 36/R/B/X/T (mixed)<br>**– перрон “Восточный сектор”/ “Sector EAST” Apron:**<br>28-44 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 36/R/B/X/T (mixed)<br>– стоянки АТБ/maintenance stands 7, 8, 13, 14 – асфальтобетон/ Asphalt-Concrete, PCN 11/R/B/X/T (mixed)<br>– стоянка В на РД 2 / stand B on TWY 2 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 44/R/B/X/T (mixed) |
| 2. | Ширина, покрытие и прочность РД<br>TWY width, surface and strength | РД/TWY:<br>1 – 18 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 30/R/B/X/T(mixed)<br>2 – 16 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 44/R/B/X/T(mixed)<br>3 – 18 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 26/R/B/X/T(mixed)<br>5, 6 – 22.5 m, бетон/Concrete, PCN 36/R/B/X/T<br>7-10 – 22.5 m, бетон/Concrete,PCN 32/R/B/X/T<br>11 – 22.5 m, асфальтобетон/Asphalt- Concrete, PCN 46/F/D/X/T(mixed)<br>МРД/MAIN –асфальтобетон/Asphalt- Concrete, PCN 36/R/B/X/T(mixed) |
| 3. | Местоположение и превышение мест проверки высотомеров<br>Altimeter checkpoint location and elevation | нет<br>NIL |
| 4. | Местоположение точек проверки VOR/INS<br>VOR/INS checkpoints | INS :<br>– на РД 1/ on TWY 1 532959.85N 0500805.36E<br>– на РД 2/ on TWY 2 533017.67N 0500901.62E<br>– на РД 3/ on TWY 3 533035.26N 0500959.96E<br>– Порог ВПП 23 / THR RWY 23 533033.81N 0501007.30E |
| 5. | Примечания<br>Remarks | 1. Место проверки ИНС на МС 3-6, 15-49, 49а, П, 51-56.<br>2. Местом проверки ИНС является зона ожидания на РД. Съемочной точкой зоны ожидания соответствующей РД является пересечение осевой линии РД с двойной линией зоны РМС.<br>3. Система координат ПЗ-90.02.<br>1. INS checkpoints are on stands 3-6, 15-49, 49a, P, 51-56.<br>2. The runway-holding positions are the location of INS check points. INS checkpoint of the appropriate runway-holding position is the intersection of the taxiway centre line and a double line of ILS critical area.<br>3. PZ-90.02 coordinate system. |

**УВВВ АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.**
**UWWW 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<br>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.<br>Guidance signs boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL. |
| 2. | Маркировочные знаки, огни ВПП и РД<br>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.<br>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”<br>Stop bars | На РД 2, 3, 6, 9, 10, 11<br>On TWY 2, 3, 6, 9, 10, 11 |
| 4. | Примечания<br>Remarks | нет<br>NIL |

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

| В зонах захода на посадку и взлета<br>In approach/TKOF areas | | | | В зоне полета по кругу и на аэродроме<br>In traffic circuit area and at AD | | | Примечания<br>Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | | | | 2 | | | 3 |
| ВПП/зона<br>RWY/area | Тип препятствий<br>Obstacle type | Превышение<br>Elevation | Координаты<br>Coordinates | Тип препятствий<br>Obstacle type | Превышение<br>Elevation | Координаты<br>Coordinates | |
| 05/Подх/APCH<br>23/Взл/TKOF | Антенна<br>Antenna | 135 m* | 533034.9N<br>0500952.7E | Мачта<br>Mast | 259 m* | 533056.7N<br>0494950.9E | *-маркировано<br>*-marked/LGTD |
| | Флюгер<br>Weather-vane | 136 m* | 533032.3N<br>0500942.2E | Рельеф<br>Relief | 302 m | 532608.0N<br>0494059.5E | Система координат ПЗ-90.02<br>PZ-90.02 coordinate system |
| | Флюгер<br>Weather-vane | 136 m* | 533032.2N<br>0500941.8E | Рельеф<br>Relief | 375 m | 532602.9N<br>0494532.5E | |
| | Деревья<br>Trees | 140 m | 533020.8N<br>0500908.5E | Рельеф<br>Relief | 410 m | 532559.7N<br>0494904.9E | |
| | Флюгер<br>Weather-vane | 153 m* | 533001.9N<br>0500812.1E | Антенна<br>Antenna | 446 m* | 532547.4N<br>0494944.8E | |
| | Деревья<br>Trees | 195 m | 532907.9N<br>0500523.6E | Мачта<br>Mast | 420 m* | 532547.1N<br>0494919.3E | |
| | Деревья<br>Trees | 196 m | 532907.4N<br>0500510.5E | Мачта<br>Mast | 548 m* | 532521.7N<br>0492638.9E | |
| | Деревья<br>Trees | 194 m | 532904.3N<br>0500528.2E | Рельеф<br>Relief | 320 m | 532508.4N<br>0495940.9E | |
| | Деревья<br>Trees | 192 m | 532901.2N<br>0500538.3E | Опора ЛЭП<br>Electric pole | 285 m | 532411.7N<br>0501247.5E | |
| | Деревья<br>Trees | 191 m | 532900.3N<br>0500541.6E | Мачта<br>Mast | 325 m* | 532406.5N<br>0500941.5E | |
| | Антенна<br>Antenna | 161 m* | 532955.2N<br>0500825.6E | Рельеф<br>Relief | 345 m | 532312.6N<br>0494714.2E | |
| | Антенна<br>Antenna | 145 m* | 533033.3N<br>0500948.3E | Рельеф<br>Relief | 309 m | 532309.5N<br>0500221.0E | |
| 23/Подх/APCH<br>05/Взл/TKOF | Антенна<br>Antenna | 135 m* | 533034.9N<br>0500952.7E | Рельеф<br>Relief | 317 m | 532252.6N<br>0495254.7E | |
| | Флюгер<br>Weather-vane | 136 m* | 533032.3N<br>0500942.2E | Рельеф<br>Relief | 282 m | 532140.7N<br>0500032.0E | |
| | Флюгер<br>Weather-vane | 136 m* | 533032.2N<br>0500941.8E | Рельеф<br>Relief | 291 m | 532135.4N<br>0500513.4E | |
| | Деревья<br>Trees | 140 m | 533020.8N<br>0500908.5E | Рельеф<br>Relief | 303 m | 532013.1N<br>0494437.1E | |
| | Флюгер<br>Weather-vane | 153 m* | 533001.9N<br>0500812.1E | Рельеф<br>Relief | 291 m | 531943.6N<br>0495510.7E | |
| | Антенна<br>Antenna | 161 m* | 532955.2N<br>0500825.6E | Рельеф<br>Relief | 281 m | 531828.0N<br>0494958.7E | |
| | Антенна<br>Antenna | 145 m* | 533033.3N<br>0500948.3E | Мачта<br>Mast | 273 m* | 531817.5N<br>0501702.7E | |
| | | | | Мачта<br>Mast | 361 m* | 531732.4N<br>0501333.1E | |

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

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Соответствующий метеорологический орган<br>Associated MET Office | Самара<br>Samara |
| 2. | Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы<br>Hours of service and MET Office outside hours | к/с +7(846) 229-53-09<br>H24 +7(846) 229-53-09 |
| 3. | Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия<br>Office responsible for TAF preparation, periods of validity | Самара 9, 24 часа<br>Samara 9, 24 HR |
| 4. | Частота составления прогноза типа «тренд»<br>Trend forecast, interval of issuance | TREND 1 час<br>TREND 1 HR |
| 5. | Предоставляемые консультации/инструктаж<br>Briefing/consultation provided | Индивидуальная консультация<br>Personal consultation. |

| | | |
|---|---|---|
| 6. | Предоставляемая полетная документация и используемые языки<br>Flight documentation and language(s) used | Карты и тексты прогнозов по аэродромам. Рус., англ.<br>Charts, AD forecast texts. RUS, ENG |
| 7. | Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации<br>Charts and other information available for briefing or consultation | S, $U_{85}$-$U_{20}$, $P_{85}$-$P_{20}$, SWH, SWM, SWL, T |
| 8. | Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации<br>Supplementary equipment available for providing information | нет<br>NIL |
| 9. | Органы ОВД, обеспечиваемые информацией<br>ATS units provided with information | Самара-Подход, Старт<br>Samara APP, TWR |
| 10. | Дополнительная информация<br>Additional information (limitation of service, etc.) | нет<br>NIL |

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

| ВПП<br>RWY NR | ИПУ ВПП<br>МПУ ВПП<br>TRUE & MAG BRG | Размеры ВПП (м)<br>Dimensions of RWY (m) | Несущая способность (PCN), покрытие ВПП и КПТ<br>Strength (PCN), surface of RWY and SWY | Координаты порога ВПП<br>THR coordinates | Превышение порогов, наивысшей точки зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода<br>THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 05 | 061°34’<br>049° | 2553x60 | Asphalt-Concrete смешанное/mixed PCN 43/F/D/X/T | 53° 29’ 54.22”N<br>050° 08’ 05.71”E | THR 145.3 m |
| 23 | 241°37’<br>229° | 2553x60 | Asphalt-Concrete смешанное/mixed PCN 43/F/D/X/T | 53° 30’ 33.81”N<br>050° 10’07.30”E | THR 125.5 m |
| 15 | 160°37’<br>148° | 3003x45 | Reinforced Concrete PCN 36/R/B/W/T | 53° 31’ 06.88”N<br>050° 10’ 06.30”E | THR 126.6 m |
| 33 | 340°39’<br>328° | 3003x45 | Reinforced Concrete PCN 36/R/B/W/T | 53° 29’ 35.39”N<br>050° 11’ 01.01”E | THR 118.1 m |

| Уклон ВПП и КПТ<br>Slope of RWY and SWY | КПТ (м)<br>Stopway (m) | Размеры полос, свободных от препятствий (м)<br>CWY dimensions (m) | Размеры летной полосы (м)<br>Strip dimensions (m) | Свободная от препятствий зона<br>OFZ | Примечания<br>Remarks |
|---|---|---|---|---|---|
| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 0.8% | нет/NIL | 150x160 | 2853x300 | нет/NIL | нет/NIL |
| 0.8% | нет/NIL | 400x160 | 2853x300 | нет/NIL | нет/NIL |
| 0.28% | нет/NIL | 400x160 | 3303x300 | нет/NIL | нет/NIL |
| 0.28% | нет/NIL | 400x160 | 3303x300 | нет/NIL | нет/NIL |

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

| Обозначение ВПП<br>RWY designator | РДР (м)<br>TORA (m) | РДВ (м)<br>TODA (m) | РДПВ (м)<br>ASDA (m) | РПД (м)<br>LDA (m) | Примечания<br>Remarks |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 05 | 2553 | 2703 | 2553 | 2553 | нет/NIL |
| 23 | 2553 | 2953 | 2553 | 2553 | нет/NIL |
| 15 | 3003 | 3403 | 3003 | 3003 | нет/NIL |
| 33 | 3003 | 3403 | 3003 | 3003 | нет/NIL |

**УВВВ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.**
**UWWW AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.**

| Обозначение ВПП<br>RWY designator | Тип, протяженность и сила света огней приближения<br>APCH LGT type LEN INTST | Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов<br>THR LGT colour WBAR | VASIS (MEHT) PAPI<br>VASIS (MEHT) PAPI | Протяженность огней зоны приземления<br>TDZ, LGT LEN | Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП<br>RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST | Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП<br>RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST | Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов<br>RWY end LGT colour WBAR | Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения<br>SWY LGT LEN (m) colour | Примечания<br>Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 05 | HIALS CAT I 900 m | зеленые green | PAPI left/ 3°00' | нет NIL | нет NIL | 2553m, 60m 1953m white last 600m yellow, LIH | красные red | нет NIL | нет NIL |
| 23 | HIALS CAT I 900 m | зеленые green | PAPI left/ 2°40' | нет NIL | нет NIL | 2553m, 60m 1953m white last 600m yellow, LIH | красные red | нет NIL | нет NIL |
| 15 | HIALS CAT I 900 m | зеленые green | PAPI left/ 2°40' | нет NIL | нет NIL | 3003m, 60m 2403m white last 600m yellow, LIH | красные red | нет NIL | нет NIL |
| 33 | HIALS CAT I 900 m | зеленые green | нет NIL | нет NIL | нет NIL | 3003m, 60m 2403m white last 600m yellow, LIH | красные red | нет NIL | нет NIL |

**УВВВ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.**
**UWWW AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.**

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

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

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

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

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Обозначение и боковые границы<br>Designation and lateral limits | Самара/Курумоч диспетчерский район<br>Samara/Kurumoch CTA:<br>541530N 0505748E- 541118N 0510818E- 540024N 0512436E- 535436N 0513100E- 534500N 0513100E- 531648N 0512936E- 523400N 0495900E- 531500N 0490000E- 534600N 0485200E- 540200N 0491100E- 540800N 0493700E- 541400N 0493800E- 542054N 0494148E- 542224N 0500206E- 542342N 0501918E- 541530N 0505748E<br>Самара/Курумоч диспетчерская зона<br>Samara/Kurumoch CTR:<br>535330N 0501618E- 534200N 0503730E- 533230N 0503600E- 531948N 0502224E- 531812N 0502048E- 531806N 0501030E- 532030N 0500500E- 531800N 0495000E- 532400N 0493800E- 533512N 0493418E- 534000N 0494236E- 534800N 0495448E- 535330N 0501618E |
| 2. | Вертикальные границы<br>Vertical limits | Самара/Курумоч диспетчерский район /Samara/Kurumoch CTA: FL050-FL200<br>Самара/Курумоч диспетчерская зона /Samara/Kurumoch CTR: GND-FL070 |
| 3. | Классификация воздушного пространства<br>Airspace classification | Класс С<br>Class C |
| 4. | Позывной и язык органа ОВД<br>ATS unit call sign and language(s) | Самара-Подход, Самара-Круг русский, английский<br>Samara-Approach, Samara-Radar RUS, ENG |
| 5. | Абсолютная/относительная высота перехода<br>Transition altitude/height | –/(900) м<br>–/(900) m |
| 6. | Примечания<br>Remarks | Система координат ПЗ-90.02<br>PZ-90.02 coordinate system |

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

| Обозначение службы<br>Service designation | Позывной<br>Call sign | Канал<br>Channel | Часы работы<br>Hours of operation | Примечания<br>Remarks |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Для всех служб<br>For all ATS units | | 121.500 | H24 | Emergency FREQ |
| Подход/РЛ<br>APP/RSR | Самара-Подход<br>Samara-Approach | 124.600<br>118.700R | к/с / H24<br>к/с / H24 R | Самара/Курумоч диспетчерский район Samara/Kurumoch CTA |
| Старт<br>TWR | Самара-Старт<br>Samara-Tower | 118.200<br>124.000R | к/с / H24<br>п/з / O/R R | |
| Руление<br>GND | Самара-Руление<br>Samara-Ground | 119.000<br>124.000R | к/с / H24<br>п/з / O/R R | |
| Круг/ОРЛ<br>Radar/SRE | Самара-Круг<br>Samara-Radar | 128.000<br>124.000R | к/с / H24<br>п/з / O/R R | Самара/Курумоч диспетчерская зона Samara/Kurumoch CTR |
| АТИС<br>ATIS | Самара-АТИС<br>Samara-ATIS | 134.900<br>134.100 | к/с<br>H24 | RUS<br>ENG |
| Транзит<br>Transit | Самара-Транзит<br>Samara-Transit | 131.600 | к/с<br>H24 | |
| Перрон<br>Apron | Самара-Перрон<br>Samara-Apron | 118.800 | к/с<br>H24 | Связь с инженерно-техническим составом при буксировке и запуске<br>Communication with ground maintenance personnel during start-up and towing |

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

| Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций<br>Type of aid, MAG VAR Type of supported OPS | Обозначения<br>ID | Частота<br>Frequency | Часы работы<br>Hours of operation | Координаты места установки передающей антенны<br>Position of transmitting antenna coordinates | Превышение передающей антенны DME<br>Elevation of DME transmitting antenna | Примечания<br>Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| КРМ 05<br>ИЛС кат 2 (12°В/–)<br>LOC 05<br>ILS CAT II (12°E/–) | ИБЕ<br>IBE | 110.5 | к/с<br>H24 | 533043.2N<br>0501036.3E | | Система координат ПЗ-90.02<br>PZ-90.02 coordinate system |
| ГРМ 05<br>GP 05 | | 329.6 | к/с<br>H24 | 532955.2N<br>0500825.6E | | 3°00', RDH 17.6 m<br>Система координат ПЗ-90.02<br>PZ-90.02 coordinate system |
| ДПРМ 05<br>LOM 05 | БЕ<br>BE | 287 | п/з<br>O/R | 532846.2N<br>0500435.3E | | 229°MAG/4412 m<br>to RWY05<br>Система координат ПЗ-90.02<br>PZ-90.02 coordinate system |
| БПРМ 05<br>LMM 05 | Б<br>B | 588 | п/з<br>O/R | 532937.4N<br>0500713.6E | | 229°MAG/1092 m<br>to RWY05<br>Система координат ПЗ-90.02<br>PZ-90.02 coordinate system |
| КРМ 23<br>ИЛС кат 1(12°В/–)<br>LOC 23<br>ILS CAT I (12°E/–) | ИФК<br>IFK | 109.7 | п/з<br>O/R | 532937.6N<br>0500714.8E | | Система координат ПЗ-90.02<br>PZ-90.02 coordinate system |
| ГРМ 23<br>GP 23 | | 333.2 | п/з<br>O/R | 533033.3N<br>0500948.3E | | 2°40', RDH 15.4 m<br>Система координат ПЗ-90.02<br>PZ-90.02 coordinate system |
| ДПРМ 23<br>LOM 23 | ФК<br>FK | 287 | п/з<br>O/R | 533134.6N<br>0501314.3E | | 049°MAG/3925 m<br>to RWY23<br>Система координат ПЗ-90.02<br>PZ-90.02 coordinate system |
| БПРМ 23<br>LMM 23 | Ф<br>F | 588 | п/з<br>O/R | 533050.1N<br>0501057.2E | | 049°MAG/1049 m<br>to RWY23<br>Система координат ПЗ-90.02<br>PZ-90.02 coordinate system |
| КРМ 15<br>ИЛС кат 1(12°В/–)<br>LOC 15<br>ILS CAT I (12°E/–) | ИВГ<br>IWG | 111.9 | п/з<br>O/R | 532905.5N<br>0501119.0E | | Система координат ПЗ-90.02<br>PZ-90.02 coordinate system |
| ГРМ 15<br>GP 15 | | 331.1 | п/з<br>O/R | 533059.1N<br>0501018.9E | | 2°40', RDH 15.5 m<br>Система координат ПЗ-90.02<br>PZ-90.02 coordinate system |
| ДПРМ 15<br>LOM 15 | ВГ<br>WG | 287 | п/з<br>O/R | 533310.9N<br>0500852.2E | | 328°MAG/4069 m<br>to RWY15<br>Система координат ПЗ-90.02<br>PZ-90.02 coordinate system |
| БПРМ 15<br>LMM 15 | В<br>W | 588 | п/з<br>O/R | 533137.8N<br>0500947.9E | | 328°MAG/1014 m<br>to RWY15<br>Система координат ПЗ-90.02<br>PZ-90.02 coordinate system |
| КРМ 33<br>ИЛС кат 1(12°В/–)<br>LOC 33<br>ILS CAT I (12°E/–) | ИАЗ<br>IAZ | 111.1 | п/з<br>O/R | 533135.8N<br>0500949.1E | | Система координат ПЗ-90.02<br>PZ-90.02 coordinate system |
| ГРМ 33<br>GP 33 | | 331.7 | п/з<br>O/R | 532947.6N<br>0501102.6E | | 2°40', RDH 17.6 m<br>Система координат ПЗ-90.02<br>PZ-90.02 coordinate system |
| ДПРМ 33<br>LOM 33 | АЗ<br>AZ | 287 | п/з<br>O/R | 532739.3N<br>0501210.7E | | 148°MAG/3813 m<br>to RWY33<br>Система координат ПЗ-90.02<br>PZ-90.02 coordinate system |
| БПРМ 33<br>LMM 33 | А<br>A | 588 | п/з<br>O/R | 532904.9N<br>0501120.3E | | 148°MAG/1008 m<br>to RWY33<br>Система координат ПЗ-90.02<br>PZ-90.02 coordinate system |

## УВВВ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ.

**1. Аэропортовые правила.**

Движение ВС по аэродрому осуществляется рулением или буксировкой спецмашинами по осям руления ВС.

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

Руление ВС Ил-62 с массой более 130 тонн по ВПП 05/23 запрещается.

Руление ВС Ан-124-100 производится по ВПП 15/33, РД 8-10 строго по оси руления ВС на пониженных режимах работы внутренних двигателей, внешние двигатели – на режиме «малый газ».

Обслуживание ВС Ан-124 осуществляется на оборудованных и маркированных стоянках на РД 8, между РД 6, 9 и РД 6, 7.

Прием ВС Ил-96-300ПУ производится на ИВПП 15/33, руление по РД 5, 6, 8-10 и перрону строго по оси руления ВС на пониженных режимах работы внутренних двигателей, внешние двигатели – на режиме «малый газ» на МС «П». Руление по перрону разрешается при условии отсутствия ВС на МС 11, 12, 46, 48, 49, 49А, П и смещении ВС, находящихся на МС 28-44, назад (в направлении ВПП 05/23) на расстояние 10 м от начала МС. Руление по перрону со смещением от оси руления ВС в сторону ВПП 05/23 на расстоянии 4 м. При отсутствии возможности выполнения данного условия, после посадки руление ВС осуществляется до пересечения РД 8 с РД 5, 6, далее буксировкой до МС. Перед взлетом ВС буксируется на РД 8, где производится запуск двигателей.

Руление ВС Ил-76, Ил-86 производится строго по оси руления. Режим работы внутренних двигателей должен быть пониженным. Внешние двигатели должны быть установлены на режим малого газа. Руление на участке перрона от МС 15 до МС 27 производится только буксировкой.

Руление ВС типа Ил-76, Ил-86, Ил-62, А-310, В737 на тяге собственных двигателей на участке перрона от МС 33 до МС 27 при наличии ВС на МС 9–12, 46, 48, 49, находящихся на траверзе маршрута движения ВС, запрещено.

**3. Руление в зимних условиях.**

Ось руления может быть не видна из-за снега. Помощь со стороны машины сопровождения может быть запрошена через диспетчера руления.

## УВВВ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

**Общие положения**.

Эксплуатационные приемы снижения шума выполняются экипажами всех ВС.

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

**Ограничения.**

1. Взлет ВС 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. При взлетах с обеих ВПП строго выдерживать установленные схемы выхода с целью исключения полетов над жилыми массивами.

## UWWW AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS.

**1. Airport regulations.**

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out by taxiing or towing by special tow tractors along the taxi guide lines.

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

Taxiing of Il-62 ACFT with mass more than 130 tons along RWY 05/23 is prohibited.

Taxiing of An-124-100 aircraft shall be carried out along RWY 15/33, TWY 8-10 strictly along the taxi guide lines under reduced power of inboard engines and under idle power of outer engines.

Service of An-124 aircraft shall be carried out at equipped and marked stands on TWY 8 between TWY 6, 9 and TWY 6, 7.

Arrival of Il-96-300PU ACFT shall be on RWY 15/33; taxiing along TWY 5, 6, 8-10 and apron to stand P shall be carried out strictly along the taxi guide lines at reduced power of inner engines, outer engines – at idle power. Taxiing on the apron is allowed provided that stands 11, 12, 46, 48, 49, 49A, P are vacant and ACFT located on stands 28–44 are displaced back (towards RWY 05/23) by a distance of 10 m from the beginning of the stand. Taxiing on apron shall be carried out with diversion from the taxi guide lines towards RWY 05/23 at a distance of 4 m. When this is impossible, after landing ACFT shall taxi up to the intersection of TWY 8 and TWY 5, 6, then by towing to stand. For take-off ACFT shall be towed to TWY 8 where engines start-up shall be carried out.

Taxiing of Il-76, Il-86 ACFT shall be carried out strictly along the taxi guide line. The power of inner engines shall be reduced. Outer engines shall be set to idle power. Taxiing on the apron segment from stand 15 to stand 27 shall be carried out only by towing.

Taxiing of Il-76, Il-86, Il-62, A-310, B737 ACFT types is prohibited under own engines power on the apron segment from stand 33 to stand 27, when stands 9–12, 46, 48, 49, located abeam ACFT taxi route, are occupied.

**3. Apron. Taxiing during winter conditions.**

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

## UWWW AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

**General provisions.**

Noise abatement procedures shall be executed by crews of all aircraft.

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

**Restrictions.**

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. During take-offs from both runways it is necessary to follow strictly the departure procedures to avoid flights over the residential area.

3. Полеты на аэродроме в ночное время с 2300 до 0700 местного времени, как правило, производятся с МКвзл= 049° и 148°.

4. Специальные процедуры взлета выполняются с МКпос=229° и 328°.

5. Запрещается вход ВС при заходе на посадку в воздушное пространство над г. Самара и н.п. Береза.

**УВВВ AD 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ**

**Общие положения.**

Полеты в пределах диспетчерского района осуществляются в соответствии с ППП.

**Процедуры полетов по ППП.**

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 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 на самостоятельное изменение эшелона с немедленной информацией об этом органа ОВД.

**Примечания:**

Для всех направлений вылета безопасный пролет препятствий обеспечивается при стандартном значении градиента набора высоты при взлете равном 3.3%.

При заходе на посадку на ВПП 05 в начале разворота на посадочный курс возможно кратковременное срабатывание системы предупреждения приближения к земле.

Схема визуального круга, по направлению, совпадает со схемой повторного захода на посадку по ППП рабочего курса посадки.

**Порядок захода на посадку по спутниковой навигационной системе (схема ГНСС).**

Подход и заход на посадку по спутниковой навигационной системе применяется при наличии разрешения ФАВТ Минтранса России.

Решение о выполнении неточного захода на посадку по ГНСС принимает командир ВС до пролета контрольных точек диспетчерского района и сообщает о нем диспетчеру УВД: «Прошу заход на посадку по СНС на ВПП-…, резервная система захода… (ILS, ПРЛ+ОСП, ОСП)».

Диспетчер УВД определяет возможность выполнения захода на посадку по СНС на основании анализа воздушной обстановки, метеоусловий и сообщает экипажу ВС: «Разрешаю заход на посадку по ГНСС по маршруту прибытия… (код STAR) на ВПП №…по профилю, установленному схемой снижения (или, «… снижайтесь до высоты… на точку… (код точки STAR)».

3. Flights at the aerodrome at night between 2300–0700 local time shall be carried out, as a rule, on take-off heading 049°MAG and 148°MAG.

4. Special take-off procedures shall be carried out on landing heading 229°MAG and 328°MAG.

5. Entry of aircraft into the airspace over Samara city and Beryeza settlement during approach-to-land procedure is prohibited.

**UWWW AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.**

**General provisions.**

Flights within CTA shall be operated in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR).

**IFR flight procedures.**

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

The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is placed on 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.

**Notes:**

A safe overflying of obstacles for all departure directions is provided when climb gradient during take-off is standard and equal to 3.3%.

GPWS may be brought into operation of short duration during approach on RWY 05 at the beginning of turn on final.

The direction of visual circling procedure is the same as repeated IFR approach procedure of the active landing heading.

**GNSS approach procedure.**

GNSS arrival and approach procedure shall be applied if there is a permission from the Federal Air Transport Agency of the Ministry of Transport of Russia.

A pilot-in-command takes a decision to carry out a GNSS approach procedure before crossing fix of CTA and informs ATC controller about it as follows: “Request GNSS approach on RWY…, reserve approach is…(ILS, PAR+2-NDB, 2-NDB)”.

ATC controller defines the possibility to carry out GNSS approach procedure on the basis of analysis of the air situation, meteorological conditions and informs the crew as follows: “Cleared GNSS approach via STAR route (STAR identification) … on RWY NR…along the profile established by descending pattern (or “… descend to….(height) over the point…(STAR point designator)”.

Экипаж устанавливает соответствующую схему ГНСС и начальную контрольную точку на пульте управления приемника ГНСС для определения наличия RAIM для данного захода на посадку. Заход на посадку не может выполняться при отсутствии соответствующей сигнализации о наличии RAIM и/или если параметры захода на посадку не извлекаются из базы данных бортового оборудования.

Пилотирование ВС при заходе на посадку по ГНСС осуществляется в соответствии с РЛЭ ВС и «Методикой выполнения неточного захода на посадку по ГНСС».

Командир ВС несет ответственность за:

- выдерживание схемы ГНСС;

- выдерживание установленных безопасных высот пролета препятствий на различных участках схемы, в том числе минимальной высоты снижения;

- принятие решения о прекращении неточного захода на посадку по ГНСС при неуверенности в достоверности информации аппаратуры ГНСС и перехода на продолжение захода по резервной системе, или об уходе на второй круг.

**Примечание**: В последнем случае КВС сообщает диспетчеру УВД: «Не могу использовать ГНСС для захода на посадку, перехожу на заход по (резервная система захода)».

Диспетчер УВД подтверждает информацию, полученную от экипажа ВС: «Принял отказ ГНСС, продолжайте заход на ВПП… по резервной системе захода на посадку (ILS, ПРЛ+ОСП, ОСП).»

При отказе аппаратуры ГНСС до точки начального этапа захода на посадку и невозможности выдерживания маршрута зональной навигации, КВС сообщает об этом диспетчеру УВД для оказания помощи по управлению (векторению) ВС для выхода в точку разворота на предпосадочную прямую.

При отказе аппаратуры ГНСС на предпосадочной прямой КВС обязан сообщить об этом диспетчеру УВД и принять решение на продолжение захода на посадку по резервной системе или об уходе на второй круг для выполнения повторного захода на посадку по резервной системе согласно установленной схемы.

Примечание: На предпосадочной прямой диспетчер УВД контролирует выдерживание заданной траектории полета по диспетчерскому (посадочному) радиолокатору и сообщает экипажу ВС отклонения по курсу и глиссаде, в случае превышения предельно допустимых отклонений по курсу или глиссаде – дает команду КВС об уходе на второй круг.

**Потеря (отказ) радиосвязи:**

После взлета – выполняется полет по схеме повторного захода на посадку.

В процессе набора эшелона или при принятии решения о возврате на аэродром вылета – полет выполняется на ближайшем к заданному попутном нижнем эшелоне высота которого должна быть не ниже безопасной высоты полета, или на эшелоне для полетов без связи FL140, FL150 или FL240, FL250, в зависимости от направления движения. После пролета ДПРМ выполняется схема внеочередного выхода из зоны ожидания и посадка.

**Внимание:**

При МКпос=148º схема внеочередного выхода имеет особенность – после одноминутного полета от ДПРМ с МК=148º в точке начала снижения ВС разворачивается на МК=058º и следует до достижения высоты начала разворота, далее выполняет разворот на курс обратный посадочному.

The crew sets an appropriate GNSS procedure and initial fix on the control console of GNSS receiver for defining the existence of RAIM information for the current approach procedure. The approach procedure cannot be carried out without RAIM information and/or if the parameters of the approach procedure can not be extracted from the aircraft navigation data base.

Piloting of aircraft during GNSS approach procedure shall be carried out in accordance with the Aeroplane Flight Manual and “Technique of carrying out GNSS non-precision approach”.

A pilot-in-command is responsible for:

- following GNSS approach pattern;

- maintaining of established safe obstacle clearances on different segments of the pattern including the minimum descent height;

- taking a decision to stop GNSS non-precision approach if unsure in authenticity of information of GNSS equipment and change to alternate approach procedure or to carry out the missed approach.

**Note:** In latter case the pilot-in-command shall report to ATC controller the following: “Cannot use GNSS for approach, change to approach by (alternate approach procedure)”.

ATC controller shall acknowledge the information received from the crew by: “Roger, GNSS failure, continue approach on RWY by alternate approach procedure (ILS, PAR+2-NDB, 2-NDB)”.

In case of GNSS equipment failure before the initial approach fix and if unable to follow the RNAV route, a pilot-in-command shall report it ATC controller for radar vectoring assistance to reach final approach fix.

In case of GNSS equipment failure on final a pilot-in-command shall report it to the ATC controller and take a decision to continue approach using alternate approach procedure or to carry out the missed approach for repeated approach using alternate approach procedure according to the established pattern.

Note: On final the ATC controller shall control aircraft maintaining the assigned flight path by TAR (PAR) and inform the crew about course and glide path the deviations, in case of excess of the maximum-permissible course and glide path deviation values – give instruction to the pilot-in-command to carry out missed approach.

**Radio communication failure.**

After take-off – the crew shall carry out a flight according to the repeated approach procedure.

During climbing to flight level or on taking a decision to return to the aerodrome of departure – the crew shall carry out a flight at the lower flight level of the same direction nearest to the assigned one which must not be below the safe flight altitude or at flight levels for flights without radio communication FL140, FL150 or FL240, FL250, depending on flight direction. After crossing LOM the crew shall carry out out-of-sequence leaving the holding pattern and landing.

**Attention:**

When landing heading is 148°MAG, out-of-sequence leaving the holding pattern has the peculiarity – after one-minute flight outbound LOM on track 148°MAG the aircraft shall turn onto track 058°MAG at the point of descent commencing and proceed until reaching the turn initiation height, then make the turn onto landing back track.

**Транзитные полеты.**

Воздушные суда, следующие через район аэродрома транзитом, выполняют полет строго по маршрутам на заданных эшелонах.

**Полеты вертолетов**.

Запуск двигателей производится на стоянке. Прогрев и опробование двигателей производится на предварительном старте с учетом скорости и направления ветра. По согласованию с РП взлет вертолетов с ВПП 05/23 может производиться от РД 2.

Площадка для приземления вертолетов расположена на РД 2 в 30 м от ВПП 05/23.

**УВВВ АД 2.23. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ**

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

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

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

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

При сложной орнитологической обстановке производится радиолокационный контроль за перемещением птиц.

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

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

**Transit flights.**

Aircraft transiting CTA shall carry out their flight strictly along the RTE at assigned flight levels.

**Flights of helicopters.**

Engines start-up shall be carried out on the stand. Warming-up and run-up of engines shall be carried out at the holding position taking into account wind speed and direction. Take-off of helicopters from RWY 05/23 may be carried out from TWY 2 by coordination with operations duty manager.

A helipad for landing of helicopters is located on TWY 2 at 30 m from RWY 05/23.

**UWWW AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.**

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

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

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

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

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

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

On receiving the information about the dangerous ornithological situation the crews shall increase caution and follow the instructions of the operations duty manager (controller), switch on landing lights.