

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 0555226в 543328N 0555226E |
| 2. | Направление и расстояние от города Direction and distance from city | 25 км ЮЮЗ г. Уфа 25 KM SSW of the city of Ufa |
| 3. | Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature | 450 фт/ 137 м/ 23.4°С 450 FT/ 137 M/ 23.4°С |
| 4. | Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN | - 8 м - 8 M |
| 5. | Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change | 13°В (2021)/ 4.8°В 13°E (2021)/ 4.8°E |
| 6. | Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS | АО «Международный аэропорт Уфа» Россия, 450501, Республика Башкортостан, муниципальный район Уфимский, сельское поселение Булгаковский сельсовет, село Булгаково, микрорайон Аэропорт, д. 131. Joint stock company "Ufa International Airport", 131, Microrayon Aeroport, Selo Bulgakovo, selskoye poselenie Bulgakovskiy selsovet, Ufimskiy munitsipalnyy rayon, Republic of Bashkortostan, 450501, Russia. Тел./Tel.: администрация/Administration – 8(347)229-54-45, 8(347)272-83-00, ПДСП/AD Operation and Control Service – 8(347)229-55-97, Брифинг/Briefing – 8(347)229-54-17. Факс/Fax: 8(347) 273-06-09 E-mail: mau@airportufa.ru AFTN: УВУУЫДЫЬ / UWUUYDYX |
| 7. | Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR) | ППП/ПВП IFR/VFR |
| 8. | Примечания Remarks | Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |

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

| | | |
|-----|--|--|
| 1. | Администрация АД AD Administration | ПН-ПТ: 0300-1200 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0300-1200 SAT, SUN, HOL: U/S |
| 2. | Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration | к/с H24 |
| 3. | Медицинская и санитарная служба Health and sanitation | к/с H24 |
| 4. | Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office | 0300-1500 |
| 5. | Бюро информации ОВД 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 |
| | Обслуживание Handling | к/с H24 |
| | Безопасность Security | к/с H24 |
| | Противообледенение De-icing | к/с H24 |
| 12. | Примечания Remarks | 1. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм = UTC + 5 часов LT = UTC + 5 HR |

УВУУ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UWUU AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

| | | |
|----|--|--|
| 1. | Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities | Имеются AVBL |
| 2. | Типы топлива/масел Fuel/oil types | ТС-1/МС-8 TS-1 (equivalent to Jet A-1)/MS-8 |
| 3. | Средства заправки топливом/пропускная способность 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 | Ограничено Limited |
| 6. | Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft | Имеется для вертолетов AVBL for HEL |
| 7. | Примечания Remarks | нет NIL |

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

| | | |
|----|---|-----------------|
| 1. | Гостиницы Hotels | Имеются AVBL |
| 2. | Рестораны Restaurants | Имеются AVBL |
| 3. | Транспортное обслуживание Transportation | Имеются AVBL |
| 4. | Медицинское обслуживание Medical facilities | Имеются AVBL |
| 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. 8 – ВПП 14L/32R, 14R/32L H24, CAT 8 – 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 | 1. Полный комплект приспособлений типа «Майна-Ви́ра»; 2. Аварийный пневматический подъемник АПТП-25 – 1 комплект, станция компрессорная ВВП6/7 – 1 шт.; 3. Буксировочные тросы для ВС; 4. Передвижной подъемный кран грузоподъемностью 25 т – 1 шт.; 5. Трейлер грузоподъемностью 40 т – 1 шт.; 6. Тягачи: SCHOFF-300 – 2 шт., БелАЗ-7421 – 1 шт. 1. Complete set of lifting and loading/unloading devices; 2. APTP-25 emergency lifting bag - 1 set, VVP6/7 compressor station - 1 unit; 3. Tow ropes for ACFT; 4. Mobile crane, 25 tons lifting capacity – 1 unit; 5. Trailer, 40 tons lifting capacity – 1 unit; 6. Tow tractors: SCHOFF-300 – 2 units, BelAZ-7421 – 1 unit. |
| 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 | CJS 914 SUPER – 3 шт., Vammas VS5500 – 3 шт., RS-400 – 1 шт., Mercedes-Benz ATEGOS 1823K – 1 шт., Урал 4320 – 4 шт., Mercedes-Benz Actros 3336A – 1 шт. CJS 914 SUPER – 3 units, Vammas VS5500 – 3 units, RS-400 – 1 unit, Mercedes-Benz ATEGOS 1823K – 1 unit, Ural 4320 – 4 units, Mercedes-Benz Actros 3336A – 1 unit. |
| 2. | Очередность удаления осадков Clearance priorities | 1-я очередь: очистка ВПП на всю длину и ширину, спланированной части ЛП на ширину 10 м от границы ВПП; РД в первую очередь необходимых для выпуска и приёма ВС, огни системы ССО на лётной полосе, подготовка зон КРМ и ГРМ; 2-я очередь: очистка перронов и МС, остальных РД; обочин РД на ширину 10 м; 3-я очередь: очистка спланированной части ЛП на ширину 25 м от боковых границ ВПП на всю длину лётной полосы, обочин перронов и МС с планировкой сопряжений очищенных участков с неочищенными; очистка подъездных путей к объектам ГСМ, РТО, ТП, ОВИ-I, ОВИ-II, внутриаэропортовых дорог, привокзальных площадей и т.д. Очистка элементов лётного поля, относящихся к первой очереди, проводится с начала снегопада методом патрулирования (в соответствии с «Планом зимнего содержания аэродрома «Уфа»)). 1. RWY over the full length and width, graded portion of runway strip to a width of 10 M from RWY edges; TWY required for ACFT departures and arrivals; lights of lighting system on runway strip; treatment of LOC and GP areas. 2. Aprons and stands, other TWY; TWY shoulders to a width of 10 M; 3. Graded portion of runway strip over the full length to a width of 25 M from RWY edges; shoulders of aprons and stands with a layout of junctions of cleared segments with not cleared ones; access roads to fuel-lubricant points, radio-technical equipment, transformer substation, LIH-I, LIH-II, inner airport roads, terminal squares, etc. Inspection of runway surface and cleaning of the runway strip segments of the first priority is carried out from the beginning of the snowfall (in accordance with the "Winter maintenance plan of the Ufa Airport"). |
| 3. | Примечания Remarks | нет NIL |

УВУУ АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ/ПУНКТАМ ПРОВЕРОК.

UWUU AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA.

| | | |
|----|--|--|
| 1. | Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength | МС / Stands: 1А, 1В, 1-3, 3А, 3В, 32-38, 38А – бетон / Concrete PCN 88/R/B/W/T; 4, 4А, 21-26 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete PCN 76/F/D/W/T; 7, 8, 8А, 9-11 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete PCN 65/F/D/W/T; 5, 6 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete PCN 78/F/D/W/T; 12,14-20,27-31 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete PCN 74/F/D/W/T; Вертолетный перрон/HEL apron – асфальт / Asphalt. Несущая способность/ Strength – 13.5 т. |
| 2. | Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength | РД / TWY: А – 22.5 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 107/F/D/W/T; В – 17 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 65/F/D/W/T; С – 16 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 27/F/D/X/T; D – 22.5 М, бетон / Concrete, PCN 83/R/B/W/T; Е – 22.5 М, бетон / Concrete, PCN 83/R/B/W/T; Е2 – 22.5 М, бетон / Concrete, PCN 88/R/B/W/T; F – 22.5 М, бетон / Concrete, PCN 87/R/B/W/T; G – 9 М, асфальт / Asphalt; H (от РД А до В) / (from TWY A to TWY B) – 22.5 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 107/F/D/W/T; I – 27 М, грунт / grass; J – 22.5 М, бетон / Concrete, PCN 88/R/B/W/T; MP K1 / Route K1 (Маршрут руления на перроне от РД В до РД D / Taxi route on apron from TWY B to TWY D) – 22.7 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 107/F/D/W/T; MP K2 / Route K2 (Маршрут руления на перроне от РД D до МС 1А / Taxi route on apron from TWY D to stand 1А) – 22.7 М, бетон / Concrete, PCN 88/R/B/W/T. |
| 3. | Местоположение и превышение мест проверки высотометров ACL location and elevation | нет NIL |
| 4. | Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints | нет NIL |
| 5. | Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints | нет NIL |
| 6. | Примечания Remarks | нет NIL |

УВУУ АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.**UWUU AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.**

| | | |
|----|---|--|
| 1. | Использование опознавательных знаков места стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands | Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL. |
| 2. | Маркировочные знаки и 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 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.**

Смотри раздел GEN 3.1.6, "Электронные данные о местности и препятствиях", АИП России

See GEN 3.1.6, "Electronic Terrain and Obstacle Data" of AIP Russia

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

| | | |
|----|--|---|
| 1. | Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office | АМСГ Уфа Приволжского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Ufa Aeronautical Meteorological station (civil), Privozhskiy Branch of FSBI (FSBE) "Aviamettelecom" of "Roshydromet" |
| 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 часа 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 | METAR, SPECI, TAF (AMD), GAMET (AMD), SIGMET, AIRMET, SIGWX, прогноз ветра и температуры на высотах, VA, TC. Рус, англ METAR, SPECI, TAF (AMD), GAMET (AMD), SIGMET, AIRMET, SIGWX, forecasts of upper wind and upper-air temperature, VA, TC. RUS, ENG |
| 1. | Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation | Карты S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , прогноз ветра и температуры по высотам, SWH, SWM, AIREP, предупреждения по аэродрому, предупреждения о сдвиге ветра, данные доплеровского метеолокатора С-диапазона. S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ charts, forecasts of upper wind and upper-air temperature, SWH, SWM, AIREP, aerodrome warnings, wind shear warnings, C-Band Doppler weather radar data. |
| 2. | Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information | Доплеровский метеолокатор С-диапазона, грозопеленгатор TSS 928. C-Band Doppler weather radar, Thunderstorm Local Lightning Sensor TSS928. |
| 3. | Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information | ДПК, СДП TWR |
| 4. | Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) 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 | ИПУ ВПП МПУ ВПП | Размеры ВПП (м) | Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения | Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП | Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода |
|--|--|---|--|---|---|
| Designations RWY NR | TRUE BRG MAG BRG | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 14L | 150.75° 138° | 2516X49 | PCN 79/F/D/W/T Asphalt-Concrete | 543400.47N 0555229.99E 543249.47N 0555338.37E --- | THR 395 FT/120.0 M |
| 32R | 330.77° 318° | 2516X49 | PCN 79/F/D/W/T Asphalt-Concrete | 543249.47N 0555338.37E 543400.47N 0555229.99E --- | THR 406 FT/124.0 M |
| 14R | 150.75° 138° | 3761x45 | PCN 87/R/B/W/T Concrete | 543423.47N 0555057.64E 543237.34N 0555239.87E - 7.7 M | THR 372 FT/113.3 M TDZ 396 FT/120.7 M |
| 32L | 330.77° 318° | 3761x45 | PCN 87/R/B/W/T Concrete | 543237.34N 0555239.87E 543423.47N 0555057.64E - 7.8 M | THR 450 FT/137.1 M TDZ 450 FT/137.1 M |
| Уклон ВПП и концевой полосы торможения | Размеры концевой полосы торможения (м) | Размеры полос, свободных от препятствий (м) | Размеры летной полосы (м) | Свободная от препятствий зона | Примечания Remarks |
| Slope of RWY - SWY | SWY dimensions (M) | CWY dimensions (M) | Strip dimensions (M) | OFZ | |
| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| + 0.135% | нет/NIL | нет/NIL | нет/NIL | нет/NIL | ВПП закрыта. Система координат ПЗ-90.11 |
| - 0.135% | нет/NIL | нет/NIL | нет/NIL | нет/NIL | RWY is U/S. PZ-90.11 coordinate system |
| +0.63% | нет/NIL | 150x150 | 4061x300 | нет/NIL | Система координат ПЗ-90.11 |
| -0.63% | нет/NIL | 150x150 | 4061x300 | нет/NIL | PZ-90.11 coordinate system |

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 | нет/NIL | нет/NIL | нет/NIL | нет/NIL | нет/NIL |
| 32R | нет/NIL | нет/NIL | нет/NIL | нет/NIL | нет/NIL |
| 14R | 3761 | 3911 | 3761 | 3761 | нет/NIL |
| От РД F/From TWY F | 1871 | 2021 | 1871 | | нет/NIL |
| 32L | 3761 | 3911 | 3761 | 3761 | нет/NIL |
| От РД F/From TWY F | 1911 | 2061 | 1911 | | нет/NIL |

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

| Обозначение ВПП | Тип, протяженность и сила света огней приближения | Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов | VASIS (МЕНТ) PAPI | Протяженность огней зоны приземления | Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП | Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП | Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов | Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения | Примечания |
|-----------------|---|--|--------------------|--------------------------------------|---|--|---|---|---|
| RWY designator | APCH LGT type, LEN, INTST | THR LGT colour WBAR | VASIS (МЕНТ) PAPI | TDZ LGT LEN | RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST | RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST | RWY end LGT colour WBAR | SWY LGT LEN (M) colour | Remarks |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 14L | CAT I 900 M LIH | зеленые green | PAPI left/2°40' | нет NIL | нет NIL | 2516 M, 57 M 1921 M white last 595 M yellow, HIRL | красные red | нет NIL | ССО ВПП не используется. RWY LGT U/S |
| 32R | CAT I 895 M LIH | зеленые green | PAPI left/2°40' | нет NIL | нет NIL | 2516 M, 57 M 1931 M white last 585 M yellow, HIRL | красные red | нет NIL | |
| 14R | CAT II 870 M LIH | зеленые green | PAPI left/3°00' | 888 M | 3761 M, 15 M 2861 M white next 600 M 2 red/2 white last 300 M red | 3761 M, 60 M 3169 M white last 592 M yellow, HIRL | красные red | нет NIL | нет NIL |
| 32L | CAT II 898 M LIH | зеленые green | PAPI left/3°00' | 900 M | 3761 M, 15 M 2873 M white next 591 M 2 red/2 white last 297 M red | 3761 M, 60 M 3169 M white last 592 M 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 | 300 м от торцов ВПП 14R/32L 300 M from RWY 14R/32L extremities |
| 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 | Имеется на все огни АД / 1 сек. Secondary power supply AVBL to all lighting at AD / 1 SEC |
| 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 Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation | 1) ПП 1 / Helipad 1 – 543401.83N 0555235.72E --- 2) ПП 2 / Helipad 2 – 543351.81N 0555342.41E --- |
| 2. | Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation | 1) 392 FT / 119.4 M 2) 381 FT / 116.1 M |
| 3. | Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking | 1) Круг диаметром/Circle 21 M in diameter, бетон / Concrete, PCN 88R/B/W/T, дневная маркировка / day marking. 2) Круг диаметром/Circle 21 M in diameter, асфальт / Asphalt, 13.5 tons, дневная маркировка / day marking. |
| 4. | Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO | 1) 150.65°/138° – 330.65°/318° 2) 195.19°/180° – 015.19°/360° |
| 5. | Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available | нет NIL |
| 6. | Огни приближения и огни зоны FATO APP and FATO lighting | нет NIL |
| 7. | Примечания Remarks | Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 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 / Ufa CTR: Окружность радиусом 40 км с центром 543328N 0555226E A circle radius of 40 KM centred at 543328N 0555226E Уфа узловой диспетчерский район / Ufa TMA: См. / See ENR 2.1 |
| 2. | Вертикальные границы Vertical limits | Уфа диспетчерская зона: от земли до FL080 Ufa CTR: GND - FL080 Уфа узловой диспетчерский район / Ufa TMA: См. / See ENR 2.1 |
| 3. | Классификация воздушного пространства Airspace classification | Класс C Class C |
| 4. | Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s) | Уфа-Подход, Уфа-Круг, Уфа-Старт, Уфа-Вышка, Уфа-Руление рус, англ Ufa-Approach, Ufa-Radar, Ufa-Tower, Ufa-Ground, Ufa-Tower RUS, ENG |
| 5. | Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height | 5000 фт/(1410) м 5000 FT/(1410) 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 | к/с H24 | Резервная частота При возникновении помех на основных частотах Reserve FREQ in case of interference on primary frequencies |
| ДПП APP | Уфа-Подход Ufa-Approach | 126.000 | к/с H24 | нет NIL |
| ДПК TWR | Уфа-Круг Ufa-Radar | 120.900 124.000 | к/с H24 | нет NIL |
| СДП TWR | Уфа-Старт Ufa-Tower | 120.900 124.000 | к/с H24 | нет NIL |
| КДП МВЛ LCU/TWR | Уфа-Вышка Ufa-Tower | 131.000 | к/с H24 | В границах диспетчерской зоны Уфа: От земли до 500 м/1700 фт AMSL Для вертолетов и самолетов кат. А Within Ufa CTR: GND-500 M/1700 FT AMSL For HEL and CAT A ACFT |
| ДПП GND | Уфа-Руление Ufa-Ground | 119.000 124.000 | к/с H24 | нет NIL |
| АТИС ATIS | Уфа-АТИС Ufa-ATIS | 124.800 119.400 | к/с H24 | рус/RUS англ/ENG |
| | Уфа-Транзит Ufa-Transit | 131.700 | к/с H24 | нет NIL |
| | Уфа-Перрон Ufa-Apron | 118.800 | к/с H24 | рус/RUS Связь с наземным инженерно-техническим составом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up |

УВУУ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UWUU AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

| Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечения 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 | Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км) Service volume radius from the GBAS reference point (KM) | Примечания Remarks |
|--|-----------------------|--------------------------|---------------------------------------|---|--|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| VORDME (13°E/-) | РГ RG | 112.3 CH 70X | к/с H24 | 543222.2N 0555313.0E | 500 FT | | Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| ДПРМ 14L LOM 14L | РГ RG | 212 | к/с H24 | 543558.8N 0555036.0E | | | 318° MAG/4.2 KM RWY 14L Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| БПРМ 14L LMM 14L | Р R | 435 | п/з O/R | 543432.5N 0555159.1E | | | 318° MAG/1.2 KM RWY 14L Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| ← | | | | | | | |
| ОПРМ 32R NDB/MKR 32R | Л L | 435 | п/з O/R | 543223.5N 0555403.2E | | | 138° MAG/0.9 KM RWY 32R Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| КРМ 14R ILS кат. II (13°B/-) LOC 14R ILS CAT II (13°E/-) | ИПТ IPT | 110.3 | П/Р HS | 543205.5N 0555310.5E | | | Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| ГРМ 14R GP 14R | | 335.0 | П/Р HS | 543413.7N 0555059.2E | | | 3.0°, RDH 59 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| DME 14R DME 14R | ИПТ IPT | CH 40X | П/Р HS | 543413.7N 0555059.3E | 380 FT | | Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| ОПРМ 14R NDB/MKR 14R | П P | 1215 | к/с H24 | 543456.3N 0555025.9E | | | 318° MAG/1.2 KM RWY 14R Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| КРМ 32L ILS кат. II (13°B/-) LOC 32L ILS CAT II (13°E/-) | ИНМ INM | 108.7 | к/с H24 | 543435.0N 0555046.5E | | | Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| ГРМ 32L GP 32L | | 330.5 | П/Р HS | 543244.6N 0555223.3E | | | 3.0°, RDH 56 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| DME 32L DME 32L | ИНМ INM | CH 24X | П/Р HS | 543244.6N 0555223.4E | 440 FT | | Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| ← | | | | | | | |
| ОПРМ 32L NDB/MKR 32L | Н N | 1215 | к/с H24 | 543204.3N 0555311.7E | | | 138° MAG/1.2 KM RWY 32L Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS) | УВУУ UWUU | 113.350 CH 22269 | к/с H24 | | | 350 | Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| ЛККС 14R GLS кат. I GBAS (H) 14R GLS CAT I | G14B | CH 21447 | к/с H24 | | | 37 | 3.0°, TCH 59 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| ЛККС 32L GLS кат. I GBAS (H) 32L GLS CAT I | G32B | CH 21858 | к/с H24 | 543328.5N 0555140.7E | | 37 | 3.0°, TCH 56 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| ЛККС 14L GLS кат. I GBAS (H) 14L GLS CAT I | G14A | CH 20625 | к/с H24 | | | 37 | 3.0°, TCH 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |
| ЛККС 32R GLS кат. I GBAS (H) 32R GLS CAT I | G32A | CH 21036 | к/с H24 | | | 37 | 3.0°, TCH 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system |

**УВУУ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА****1. Аэропортовые правила**

Указание главного оператора аэропорта является приоритетным в случае необходимости отклонения от схем расстановки и организации движения ВС. Для перемещения ВС по перрону необходимо получить разрешение диспетчера ДПР.

Лидирование ВС производится по требованию экипажа ВС, если не действуют процедуры по обеспечению полетов в условиях ограниченной видимости. Запрос лидирования осуществляется на частоте ДПР.

Порядок опробования двигателей ВС согласовывается с главным оператором аэропорта.

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

Место стоянки (запуска двигателей), порядок постановки ВС на место стоянки определяет главный оператор аэропорта.

Указания по выполнению маршрута руления выдается диспетчером ДПР.

Отправление

Разрешение на буксировку ВС или запуск двигателей, а также указания по выполнению маршрута руления выдается диспетчером ДПР.

Запуск двигателей экипаж может выполнять в процессе буксировки ВС, если эта процедура предусмотрена РЛЭ самолета и согласована со специалистами по наземному обслуживанию.

3. Зона стоянки для небольших ВС (авиация общего назначения)

Для обслуживания самолетов авиации общего назначения с размахом крыла не более 22 м и длиной фюзеляжа не более 15 метров может использоваться перрон Ан-2. Места стоянок на перроне Ан-2 оборудованы швартовочными устройствами.

4. Зона стоянки для вертолетов

Для обслуживания вертолетов с диаметром несущего винта не более 26 м может использоваться перрон зоны посадки вертолетов.

5. Перрон. Руление в зимних условиях

Стоянки ВС 1-1В, 4-4А, 8-8А являются стоянками с едиными контурами зоны обслуживания без возможности постановки ВС на обе стоянки одновременно.

Стоянки ВС 3, 3А, 3В являются стоянками с единым контуром зоны обслуживания, с возможностью одновременной постановки двух ВС на МС 3В и МС 3А или только одного ВС на МС 3. На МС 3 установлено два телескопических трапа с маркировкой 3А, 3В.

Стоянки ВС 36, 37, 36А являются стоянками с единым контуром зоны обслуживания, с возможностью одновременной постановки двух ВС на МС 36 и МС 37 или только одного ВС на МС 36А.

МС 23-24 оборудованы швартовочными устройствами.

6. Ограничение при рулении

Руление ВС индекса 7 по РД F и РД D запрещено. Руление ВС индекса 6 по РД F запрещено при наличии ВС индексов 4-6 в кармане уширения РД F. Для размещения на аэродроме ВС индекса 7 на перроне предназначена МС 36А.

UWUU AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS**1. Airport regulations**

The instruction of AD operator has priority in case of necessity to deviate from ACFT parking and movement procedures. ACFT movement on the apron shall be executed only upon receiving GND controller's clearance.

ACFT can be escorted by "Follow-me" vehicle upon request of the flight crew, if low visibility procedures are not applied at the AD. "Follow-me" vehicle shall be requested on GND controller's frequency.

Engines run-up sequence is established in coordination with AD operator.

2. Taxiing to and from stands**Arrival**

ACFT parking (engines start-up) position and procedure are assigned by AD operator.

Taxi instructions are issued by GND controller.

Departure

Towing clearance or engines start-up clearance is issued by GND controller. Clearance for towing or engines start-up, as well as taxi instructions are issued by GND controller.

Engines start-up can be executed during towing, if this procedure is envisaged by the Aeroplane Flight Manual and is approved by ground handling technicians.

3. Parking area for small aircraft (general aviation)

An-2 apron is AVBL for handling of general aviation ACFT with wingspan not exceeding 22 m and fuselage length not exceeding 15 m. Stands located on An-2 apron are equipped with mooring devices.

4. Parking area for helicopters

Helicopter landing area is AVBL for handling of HEL with rotor diameter not exceeding 26 m.

5. Apron - taxiing during winter conditions

Stands 1-1B, 4-4A, 8-8A, combined by a unified apron safety line, are not AVBL for simultaneous parking of two ACFT.

Stands 3, 3A, 3B, combined by a unified apron safety line, are AVBL for simultaneous parking of two ACFT on stands 3B and 3A or only one ACFT on stand 3. Stand 3 is equipped with two aerobridges marked as 3A, 3B.

Stands 36, 37, 36A, combined by a unified apron safety line, are AVBL for simultaneous parking of two ACFT on stands 36 and 37 or only one ACFT on stand 36A.

Stands 23-24 are equipped with mooring devices.

6. Taxiing - limitations

Taxiing of index 7 ACFT via TWY F and TWY D is prohibited. If Holding Bay on TWY F is occupied by index 4-6 ACFT, taxiing of index 6 ACFT via TWY F is prohibited. Stand 36A is designated for parking of index 7 ACFT on the apron.

При прибытии – установка на MC 36A осуществляется методом буксировки под контролем специалиста ИАС, при отсутствии ВС на MC 35 и MC 38.

При отправлении – руление на тяге собственных двигателей, при отсутствии ВС на MC 35 и MC 38.

7. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

Эвакуация самолёта может быть начата только после получения разрешения председателя комиссии по расследованию причин авиационного происшествия или по указанию главного оператора, если воздушное судно препятствует выполнению полётов.

8. Учебные и тренировочные полеты, технические и испытательные полеты, использование ВПП

Учебные, тренировочные и технические испытательные полеты производятся в соответствии с утвержденным планом полетов независимо от времени суток. Перед подачей плана полета, КВС необходимо согласовать период и особенности выполнения полета с главным оператором аэропорта и руководителем полетов. Разрешается производить учебные, тренировочные и технические испытательные полеты одновременно не более чем двум ВС.

9. Ограничение полетов вертолетов

Руление по воздуху вертолетам разрешается выполнять по маршрутам руления на перроне, над РД G, РД I до пересечения пограничных маркеров, далее до FATO, TLOF.

Маневрирование вертолетов при взлете и заходе на посадку на ПП 1 (РД E2) разрешено в секторе с МПУ 138°-318° от FATO/TLOF, на ПП 2 (вертодром) разрешено в секторе с МПУ 307° – 217° от FATO/TLOF.

10. Противообледенительная обработка ВС

Для выполнения ПОО ВС используются следующие передвижные средства - спецустановка JBT TEMPEST-2 (3 шт.).

Противообледенительная обработка ВС производится на специально оборудованной площадке – MC 1A или в месте, определенном главным оператором аэропорта.

Работы по противообледенительной обработке ВС выполняются специалистами наземного обслуживания ВС под руководством ответственного за вылет ВС. Проверка полноты и качества удаления обледенения с ВС проводится специалистом, выполняющим противообледенительную обработку ВС.

Решение о необходимости проведения противообледенительной защиты ВС может быть принято, когда присутствует одно или более из следующих условий:

- ВС простояло на земле всю ночь в условиях обледенения;
- во время руления на место стоянки присутствовали условия обледенения;
- после инспекции или проверки ВС летным экипажем на месте стоянки;
- по результатам проверки квалифицированным персоналом;
- при условиях активного образования инея или выпадения замерзающих осадков;
- когда на ВС была произведена противообледенительная защита за некоторое время до прибытия летного экипажа.

During arrival – ACFT parking on stand 36A shall be executed by towing under control of aerodrome engineering service specialist, when stands 35 and 38 are vacant.

During departure – ACFT shall taxi under own engines power, when stands 35 and 38 are vacant.

7. Removal of disabled aircraft

Removal of disabled ACFT may be executed only after obtaining permission from the Head of Accident Investigation Commission or by instruction of the AD operator, when ACFT hinder execution of flight operations.

8. Practice and training flights, technical test flights, use of runway

Practice, training and technical test flights are executed H24 in accordance with the approved flight plan. Before submitting the flight plan, pilot-in-command shall coordinate the period and aspects of the flight operation with the AD operator and the Flight Control Officer. Not more than 2 ACFT are permitted to execute practice, training flights and technical test flights simultaneously.

9. Helicopter traffic – limitations

HEL are permitted to execute air-taxiing along taxi routes on the apron over TWY G, TWY I to crossing the boundary markers, then to FATO, TLOF.

Manoeuvring of HEL during take-off from and approach to Helipad 1 (TWY E2) is permitted in sector 138°-318° MAG from FATO/TLOF, to Helipad 2 (Heliport) – in sector 307°-217° MAG from FATO/TLOF.

10. De-icing treatment

The following mobile facilities are used for ACFT de-icing treatment - JBT TEMPEST-2 De-icer (3 units).

De-icing of ACFT is executed at a specially equipped site – stand 1A or at a position determined by the AD operator.

De-icing procedures are performed by ground handling specialists under the supervision of the person responsible for ACFT departure. Checking the completeness and quality of de-icing treatment is carried out by the specialist, performing de-icing treatment of ACFT.

Decision on the necessity of de-icing treatment can be made when one or more of the following conditions are present:

- ACFT stayed on the ground all night in icing conditions;
- icing conditions were present during taxiing to the stand;
- after an inspection or check of the ACFT by the flight crew on the stand;
- after inspection by qualified personnel;
- in conditions of active formation of hoar frost or freezing precipitation;
- when aircraft de-icing treatment was executed some time before the flight crew arrived.

В зависимости от условий наземного обледенения, применяется одноэтапная или двухэтапная процедура противообледенительной обработки ВС. При необходимости, процедура противообледенительной обработки выполняется на узкофюзеляжных ВС с запущенными двигателями двумя установками TEMPEST-2 одновременно.

Одноэтапная процедура противообледенительной обработки ВС применяется в таких условиях наземного обледенения, когда используется противообледенительная жидкость тип I (de-icing), обеспечивающая удаление снежно-ледяных отложений с поверхности ВС и обеспечивается необходимое время защитного действия до момента взлета ВС.

Двухэтапная процедура выполняется в случае, когда на первом этапе (исходя из погодных условий или по требованию экипажа) целесообразно использовать противообледенительную жидкость тип I для удаления снежно-ледяных отложений, а на втором этапе использовать противообледенительную жидкость тип IV (anti-icing), используемая для максимального увеличения времени защитного действия противообледенительной жидкости и предотвращения образования снежно-ледяных отложений на поверхности ВС. При выполнении двухэтапной обработки минимизируются интервалы времени между первым и вторым этапами.

После выполнения работ по противообледенительной обработке ВС и проведения соответствующего осмотра поверхностей самолета, специалист наземного обслуживания ВС, ответственный за вылет, передает летному экипажу «Код обработки».

УВУУ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

1. Общие положения

Основная цель применения эксплуатационных приемов снижения шума в условиях непосредственной близости населенных пунктов состоит в том, чтобы обеспечить такой эксплуатационный режим, при котором уровень воздействия шума был бы минимальным.

2. Использование системы ВПП в дневное время

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапах взлета и набора высоты, захода на посадку выполняются экипажами всех ВС.

Экипажи ВС обязаны выдерживать предписанные маршруты выхода (SID) и входа (STAR), а в случае отклонения - выходить на заданную линию пути немедленно.

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

3. Использование системы ВПП в ночное время

В период действия процедур по борьбе с шумом используемый термин «ночь» означает период 1800-0200 UTC.

В ночное время разрешаются вылеты и прибытие ВС, уровень шума которых не превышает требования, предусмотренные главой 3 Приложения 16 ИКАО.

Запрещено опробование силовых установок ВС на аэродроме в ночное время.

Запрещена эксплуатация ВС Ту-134, Ту-154Б и Ил-86 за исключением случаев выполнения полетов с целью оказания срочной медицинской помощи, выполнения аварийно-спасательных работ, выполнение полетов государственной авиации с 1800 до 0200 UTC.

Depending on ground icing conditions, one-step or two-step aircraft de-icing procedure is applied. If deemed necessary, de-icing of narrow-body aircraft with running engines is executed using two TEMPEST-2 units simultaneously.

One-step de-icing procedure is used in such conditions of ground icing when type I de-icing fluid is used, which ensures removal of snow and ice deposits from the aircraft surface and provides the required time of protection until the ACFT take-off.

Two-step de-icing procedure is performed when in the first step (due to weather conditions or upon request of the flight crew) it is advisable to use type I de-icing fluid to remove snow and ice deposits, and in the second step to use type IV (anti-icing) fluid used to maximize the holdover time of de-icing fluid and prevent formation of snow and ice deposits on the aircraft surface. The time intervals between the first and second steps are minimized when performing the two-step treatment.

Upon completion of the de-icing/anti-icing procedure and the associated check of ACFT surfaces, the flight crew is provided with de-icing/anti-icing code by ground handling specialist responsible for ACFT departure.

UWUU AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. General provisions

The main purpose of applying noise abatement procedures when settlements are located in close proximity is to ensure operating conditions that enable to bring the level of noise impact to a minimum.

2. Use of the runway system during the day period

Noise abatement procedures during take-off and climb, approach shall be executed by flight crews of all ACFT.

Flight crews must maintain the assigned SID and STAR routes and in case of diversion from them - immediately join the assigned track.

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

3. Use of the runway system during the night period

When noise abatement procedures are in force the term "night" indicates the period 1800-0200 UTC.

In the night-time departure and arrival are permitted for ACFT producing noise at level not exceeding the requirements envisaged by ICAO Annex 16, Chapter 3.

Run-up of ACFT engines at the AD in the night-time is prohibited.

From 1800 to 0200 UTC flight operations of Tu-134, Tu-154B and Il-86 ACFT are prohibited, except for medical, emergency and SAR, state aviation flights.

После посадки в ночное время рекомендовано использование реверса тяги двигателей в режиме малого газа, за исключением случаев, связанных с безопасностью полета.

В ночное время на местах стоянок с наземными силовыми установками и устройствами для кондиционирования воздуха следует избегать и/или ограничивать использование ВСУ после прибытия на место стоянки и перед началом выруливания со стоянки.

4. Ограничения на взлет

При вылете с аэродрома строго выдерживать установленные схемы выхода.

Применяется процедура уменьшения шума вблизи аэродрома NADP 1 (ICAO Doc 8168).

Выполнение процедуры снижения шума начинается на высоте не менее 800 фт над уровнем аэродрома.

Начальная скорость набора высоты до точки начала выполнения процедуры снижения шума составляет не менее V_2+20 км/ч (10 узлов).

По достижении высоты 800 фт или выше над уровнем аэродрома, скорректировать и выдерживать мощность/тягу двигателей в соответствии с графиком регулирования мощности/тяги в целях снижения шума, приведенном в Руководстве по эксплуатации ВС. Выдерживать скорость набора высоты $V_2+(20-40)$ км/ч (10-20 узлов) при положении закрылков и предкрылков во взлетной конфигурации. На высоте 3000 фт над уровнем аэродрома, выдерживая положительную скорость набора высоты, осуществить ускорение и убрать в установленном порядке закрылки/предкрылки для завершения перехода на обычную скорость набора высоты при полете по маршруту.

5. Ограничения на посадку

Непосредственно перед конечным этапом захода на посадку следует избегать (по возможности) больших скоростей снижения.

При заходе на посадку по приборам, а также при визуальном заходе, полет ниже глиссады ILS - ЗАПРЕЩЕН.

Процедуры снижения шума не должны предусматривать превышение приборной скорости снижения, установленной РЛЭ данного типа ВС.

Примечания:

Соблюдение требуемых приемов снижения шума над пролетаемой местностью не производится:

a) если на ВПП имеется лед, слякоть, вода или грязь, резина, масло и т.д. и коэффициент сцепления при этом равен 0.4 или меньше;

b) при метеорологических условиях, когда высота нижней границы облаков менее 150 м или горизонтальная видимость менее 1800 м;

c) когда боковая составляющая скорости ветра на ВПП (включая порывы) превышает 7 м/сек;

d) когда попутная составляющая скорости ветра на ВПП более 2.5 м/сек;

e) когда прогнозируется или сообщается о наличии сдвига ветра или ожидается, что неблагоприятные погодные условия (например, грозы) могут повлиять на заход и посадку воздушного судна.

After landing in the night-time it is recommended to use engines reverse thrust at idle power except for cases related to flight safety.

In the night-time on the stands with ground power units and air conditioning units, operation of APU should be avoided and/or limited after arrival to a stand and before starting taxiing out of a stand.

4. Take-off restrictions

During departure from the aerodrome the flight crews shall strictly adhere to the established departure procedures.

Noise abatement procedure close to the aerodrome NADP 1 shall be applied (ICAO Doc 8168).

Noise abatement procedure shall be initiated at height not less than 800 ft AAL.

Initial climbing speed to the noise abatement initiation point shall not be less than V_2+20 km/h (10 kt).

On reaching 800 ft AAL or above, adjust and maintain engine power/thrust in accordance with noise abatement power/thrust schedule indicated in the Aeroplane Flight Manual. Maintain climb speed of $V_2+(20-40)$ km/h (10-20 kt) with flaps and slats in the take-off configuration. At 3000 ft AAL, while maintaining a positive rate of climb, accelerate and retract flaps/slats on schedule to complete the transition to normal en-route climb speed.

5. Landing restrictions

Immediately prior to final approach the flight crews should avoid (when possible) excessive rates of descent.

When executing instrument approach or visual approach, proceeding below ILS glide path is PROHIBITED.

Noise abatement procedures must not envisage exceeding of the indicated airspeed in descent defined by the Aeroplane Flight Manual for the specified ACFT type.

Note:

The required noise abatement procedures are not observed over the overflown areas in the following cases:

a) if there are ice, slush, water or mud, rubber, oil and etc. on RWY and friction coefficient is 0.4 or less;

b) under meteorological conditions when ceiling is less than 150 m or horizontal visibility is less than 1800 m;

c) when cross-wind component on RWY (including gusts) exceeds 7 m/s;

d) when tail-wind component on RWY exceeds 2.5 m/s;

e) when wind shear is forecasted or reported, or it is expected that adverse weather conditions (for example, thunderstorms) may influence aircraft approach and landing.

**УВУУ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ
И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ****1. Общие положения**

Отступлений от требований и правил полетов, действующих на территории России, нет.

2. Процедуры полетов по ППП

Для маневрирования в районе аэродрома используются стандартные схемы с применением RNAV.

Экипаж ВС запрашивает выполнение стандартной схемы вылета, отличающейся от схемы RNAV у диспетчера ДПП при запросе на запуск (буксировку).

Указание о порядке маневрирования после взлета, первоначально разрешенный эшелон (высота), распределенный код вторичного обзорного радиолокатора передается экипажу ВС диспетчером ДПП после выдачи разрешения на руление для вылета.

Если время, необходимое для руления в обратном направлении по ВПП для занятия исполнительного старта, составит более 4 минут или принимается решение выполнить взлет не от начала ВПП, то экипаж ВС информирует диспетчера ДПП об этом при запросе на запуск (буксировку).

Основная процедура захода на посадку по приборам – система точного захода ILS Z. Информацию о возможности захода на посадку по ILS экипаж ВС получает из сводки АТИС. Экипаж ВС сообщает диспетчеру ДПП намерения выполнить заход, отличающийся от системы, передаваемой АТИС.

3. Процедуры наблюдения ОВД**Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора**

Процедуры наблюдения ОВД и радиолокационного наведения с использованием первичного обзорного радиолокатора применяются в радиусе 50 км от КТА аэродрома Уфа на высотах полета ВС выше 1700 футов (500 м) AMSL.

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора

Диспетчерское разрешение на вход в контролируемое воздушное пространство ВС, не оборудованных ответчиками ВОРЛ, может быть выдано с учетом воздушной обстановки и возможности выполнения процедуры опознавания.

Наблюдение и ОВД с использованием АЗН-В (ADS-B)

Наблюдение с использованием АЗН-В (ADS-B) применяется при отказе первичного обзорного радиолокатора и систем наблюдения ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора. АЗН-В (ADS-B) может использоваться для обеспечения эшелонирования воздушных судов, при условии, что имеется подтверждение от экипажей ВС о местоположении воздушного судна. Для передачи информации об аварийной обстановке или другой срочной информации воздушное судно, оснащенное АЗН-В (ADS-B), может использовать аварийный режим и/или режим срочности.

UWUU AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**1. General**

There are no deviations from flight rules and requirements valid on the territory of the Russian Federation.

2. Procedures for IFR flights

Standard procedures applying RNAV are AVBL for manoeuvring within terminal area.

Flight crew shall request execution of a standard departure procedure different from RNAV procedure from GND controller when requesting engines start-up (towing).

Instructions on manoeuvring procedure after take-off, FL (altitude) of the initial climb, SSR squawk are given to the flight crew by the GND controller after issuance of a taxi clearance for departure.

If the time required for backtracking along the RWY to occupy the line-up position will be more than 4 minutes, or a decision was made to take off not from the RWY beginning, the flight crew shall inform the GND controller about it when requesting engines start-up (towing).

The basic instrument approach procedure is ILS Z approach. The flight crew shall obtain the information about the availability of ILS approach from ATIS. The flight crew shall report the intention to execute the approach different from the one transmitted by ATIS to APP controller.

3. ATS surveillance procedures**Radar control and ATS using primary surveillance radar**

Radar control and ATS using primary surveillance radar are applied within a radius of 50 km from ARP of Ufa AD at flight altitudes above 1700 ft (500 m) AMSL.

Radar control and ATS using secondary surveillance radar

Clearance for entry into controlled airspace of ACFT not equipped with SSR transponders can be issued taking into account air situation and possibility to execute ACFT identification procedure.

Surveillance and ATS using ADS-B

Surveillance and ATS using ADS-B is applied when primary and secondary surveillance radars are inoperative. ADS-B can be used to provide ACFT separation on condition that there is confirmation from the flight crew concerning ACFT position. ADS-B equipped ACFT may use the emergency mode and/or urgency mode to transmit emergency or other urgent information.

Потеря радиосвязи

В случае потери (отказе) радиосвязи экипаж ВС действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе ENR 1.6 АИП России, устанавливает код ВОРЛ 7600, прослушивает на частоте ДПРМ (RG 212 кГц) информацию и указания диспетчера. Во всех случаях экипаж ВС может использовать ВЧ-канал 4260 кГц, радиосвязь с другими ВС и органами ОВД, а также мобильную связь (руководитель полетов АДЦ ЕС ОрВД (Уфа), телефон +7 347 293 18 71).

Для производства посадки на аэродроме используются схемы с применением RNAV. В случае невозможности выполнения схем RNAV, используются схемы с применением NDB. После принятия решения о производстве посадки экипаж ВС выполняет полет в контрольную точку зоны ожидания схемы захода на разрешённом эшелоне (высоте). При необходимости занять эшелон (высоту) в соответствии с профилем схемы захода, снижение выполняется в зоне ожидания. После пролета контрольной точки зоны ожидания, экипаж ВС выполняет заход и производит посадку, выдерживая профиль схемы захода.

После принятия решения о следовании на аэродром назначения (запасной аэродром), экипаж ВС сохраняет разрешённый эшелон и траекторию полета в течение 2-х минут, далее выполняет полет в соответствии с условиями, указанными в плане полета или процедурами при уходе на запасной аэродром.

4. Процедуры полетов в условиях ограниченной видимости

Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)

Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости вводятся в действие при выпуске АМСГ аэродрома Уфа местной специальной сводки погоды при ухудшении видимости на ВПП менее 550 м и прекращаются при выпуске регулярной сводки METAR, содержащей значение видимости на ВПП 550 м и более (с учетом данных действующего прогноза погоды для посадки TREND, предусматривающих улучшение видимости на ВПП).

Ввод (отмена) операций в условиях ограниченной видимости инициируются руководителем полётов. Экипажи ВС информируются о вводе в действие «Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости» сообщением, переданным по каналам связи органом ОВД, включаемым в информацию АТИС, а также экипажи ВС информируются об отсутствии оборудования, необходимого в условиях процедур ограниченной видимости.

Взлетно-посадочные и технологические операции на ВПП выполняются с интервалом, обеспечивающим отсутствие ВС и транспортных средств в критических зонах РМС к моменту пролета прибывающего ВС контрольной точки конечного этапа захода на посадку.

Разрешение на взлет может включать указание экипажу ВС о докладе начала разбега или производства взлета.

Экипаж ВС докладывает:

- a) об окончании пробега после посадки;
- b) об освобождении ВПП после пересечения на РД линии, обозначенной световыми знаками обозначения ВПП и огнями защиты ВПП;
- c) о занятии указанного места ожидания на площадке маневрирования;
- d) о завершении постановки ВС на место стоянки.

Communication failure

In case of radio communication failure the flight crew shall follow radio communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and ENR 1.6 section of AIP Russia setting SSR transponder to code 7600 and monitoring information and instructions of controller on LOM frequency (RG 212 kHz). In all cases the flight crew can use high frequency channel 4260 kHz, radio communication with other ACFT and ATS units, as well as mobile communication (Flight Control Officer of the ATS unit of the Joint ATM System (Ufa), phone +7 347 293 18 71).

Procedures applying RNAV are used for execution of landing at the AD. If unable to execute RNAV procedures, flight crews shall use NDB procedures. In case a decision to execute landing was taken, the flight crew shall proceed to the holding fix of the holding area of the approach procedure at cleared FL (altitude). If it is necessary to occupy a flight level (altitude) in accordance with the approach procedure, the descent is performed in the holding area. After passing holding fix of holding area, flight crew shall execute approach and landing, maintaining approach profile.

In case a decision to proceed to the destination aerodrome (alternate aerodrome) was made, the flight crew shall maintain the cleared flight level and flight track for 2 minutes and then performs the flight in accordance with the conditions specified in the flight plan or procedures of diversion to the alternate aerodrome.

4. Low visibility procedures

Procedures for low visibility operations

Low visibility procedures are implemented when the Ufa Aeronautical meteorological station (civil) issues a local special weather report containing information concerning deterioration of runway visibility to the value less than 550 m and are terminated when the regular METAR report is issued, containing runway visibility value of 550 m or more (taking into account the current TREND weather forecast for landing, providing for improvement of runway visibility).

LVP implementation (cancellation) is initiated by the Flight Control Officer. Flight crews are informed about LVP implementation by ATS unit using the phrase "Low visibility procedures in progress", transmitted via the channels of aeronautical telecommunication or included in ATIS message. Flight crews are also informed about absence of equipment, required in low visibility conditions.

Take-off/landing and service operations on the runway shall be executed at intervals to ensure absence of ACFT and vehicles in ILS critical areas when arriving ACFT is passing FAF.

Take-off clearance may include instruction to flight crew to report start of run or airborne.

Flight crew shall report the following:

- a) end of landing run;
- b) RWY vacated after crossing the line on TWY designated by illuminated RWY designation signs (day/night marking) and runway guard lights;
- c) reaching the assigned holding position on manoeuvring area;
- d) parking on stand.

Для ожидания разрешения на занятие ВПП ВС используются места ожидания перед световыми знаками обозначения ВПП и огнями защиты ВПП на РД F, РД J.

Для ожидания разрешения на руление к месту ожидания вылетающего ВС, используются:

- a) место запуска двигателей, если запуск двигателя производится на месте стоянки;
- b) маршрут руления K1 на перроне;
- c) маршрут руления K2 на перроне;
- d) место ожидания перед уширением на РД F, обозначено огнями защиты ВПП и огнями стоп-линии.

Для ожидания разрешения на руление к МС, используются места ожидания на РД D, H непосредственно перед границей перрона.

Места ожидания на РД D, H обозначаются машиной сопровождения.

В период действия Процедур при ограниченной видимости на используемом месте ожидания допускается наличие не более одного ВС. При использовании мест ожидания, экипажи ВС информируются о взаимном расположении.

Контроль использования элементов площади маневрирования осуществляется по сообщениям экипажей ВС.

При вводе «Процедур при ограниченной видимости» руление ВС осуществляется за автомобилем сопровождения.

Процедура лидирования применяется:

- a) для прибывающих ВС – от места сопряжения РД с перроном до места стоянки или на участке маршрута руления (по решению КВС);
- b) для вылетающих ВС – от места запуска двигателей до места сопряжения РД с перроном или на участке маршрута руления (по решению КВС).

ВПП 14R/32L оборудована радиомаячными системами, светосигнальным оборудованием, а также метеорологическим оборудованием для выполнения точных заходов на посадку по категории II, а также выполнения вылетов в условиях дальности видимости на ВПП (RVR) менее 550 м.

5. Процедуры полетов по ПВП

Маневрирование вертолетов и самолетов категории «А» после взлета и для захода на посадку на аэродром Уфа выполняется в секторе с МПУ 330 °-120° градусов от КТА.

Траектории ухода на второй круг должны исключать пресечение линии МПУ ВПП 14R/32L.

Для пересечения линии МПУ искусственных ВПП ближе, чем в 25 км от КТА аэродрома Уфа, необходимо получить разрешение диспетчера КДП МВЛ (СДП) не менее чем за 10 км (3 минуты) от места пересечения или перед получением разрешения на взлет.

6. Примечания

Перечень критериев по видимости и ВНГО для специальных наблюдений, проводимых в интервале между регулярными наблюдениями (местные специальные сводки и SPECI) для оперативного информирования экипажей ВС:

- видимость метеорологическая улучшается и достигает или становится больше, или ухудшается и становится меньше одного из следующих значений: 800 м, 1500 м, 3000 м, в случае выполнения значительного числа полетов по ПВП 5000 м;

ACFT shall hold while expecting clearance to occupy RWY on holding positions in front of illuminated RWY designation signs (day/night marking) and runway guard lights on TWY F, TWY J.

Departing ACFT shall hold while expecting clearance for taxiing to runway-holding position as follows:

- a) on engines start-up positions, when engines start-up is executed on stands;
- b) on Route K1 on the apron;
- c) on Route K2 on the apron;
- d) on Holding Bay on TWY F, designated by runway guard lights and stop bar lights.

ACFT shall hold while expecting clearance to taxi to stands on holding positions on TWY D, H just before apron boundary.

“Follow-me” vehicle parked on TWY D, H designates holding positions on TWY D, TWY H.

When LVP are in force, holding position can be occupied by one ACFT only. When holding positions are occupied, flight crews are informed on relative positioning.

Control of use of positions on manoeuvring area is executed according to reports of the flight crew.

When LVP are in force, taxiing of ACFT shall be executed after “Follow-me” vehicle.

ACFT escorting is applied:

- a) for arriving ACFT – from junction of TWY with apron to the stand or on taxi route segment (by decision of the pilot-in-command);
- b) for departing ACFT – from engines start-up point to junction of TWY with apron or on taxi route segment (by decision of the pilot-in-command).

RWY 14R/32L is equipped with ILS, lighting equipment and meteorological equipment for execution of CAT II precision approach, and flight operations when RVR is below 550 m.

5. Procedures for VFR flights

Manoeuvring of HEL and category “A” ACFT after take-off and for VFR approach at Ufa AD shall be executed in sector 330°-120° MAG from ARP.

Missed approach tracks should exclude crossing the RWY 14R/32L extended centre line.

To cross RWY extended centre line closer than 25 km from ARP of Ufa AD it is necessary to obtain the clearance of TWR controller at least at 10 km from (3 minutes before) the point of crossing or prior to obtaining take-off clearance.

6. Remarks

The list of criteria for visibility and height of cloud base for special observations, carried out between routine observations (local special reports and SPECI) to provide flight crews with operational information:

- when meteorological visibility is improving and changes to or exceeds one or more of the following values, or when meteorological visibility is deteriorating and passes through one or more of the following values: 800 m, 1500 m, 3000 m, in case a significant number of flights are operated in accordance with the visual flight rules - 5000 m;

- ухудшение или улучшение видимости ВПП до значений меньших или больших: 150 м, 350 м, 600 м, 800 м;
- ВНГО нижнего слоя значительной (BKN) или сплошной (OVC) достигает одного или нескольких из следующих значений: 30 м, 60 м, 150 м, 300 м, в случае выполнения значительного числа полетов по ПВП 450 м;
- если количество облаков в слое ниже 450 м изменяется:
 - а) от NSC, FEW, SCT до BKN или OVC;
 - б) от OVC, BKN, SCT до FEW или NSC.
- в случае когда невозможно определить состояние неба, а именно небо закрыто и вертикальная видимость достигает одного или нескольких из следующих значений: 30 м, 60 м, 150 м, 300 м.

УВУУ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Миграция птиц

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.

Сезонная

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 марта до 10 июня, осенью с 25 августа до 05 сентября. Высота полета 500-600 м, скорость 70-100 км/ч, время - днем и ночью.

Суточная

Время – сумеречные, утренние и вечерние часы – в зависимости от стадии жизнедеятельности, времени года и погодных условий.

Направление – разнонаправленно – в зависимости от обстановки, которая складывается за пределами аэродрома (влияние оказывает деятельность сельхозпредприятий).

Высота – от 10-15 м до 250 м.

Частота – зависит от погодных условий и стадий жизнедеятельности.

Радиолокационный контроль за перемещением птиц отсутствует.

Информация о возможном наличии птиц в зоне взлета и посадки передается по каналу АТИС на частотах 124.800 рус и 119.400 анг.

При взлете и заходе на посадку пилотам рекомендуется включать посадочные фары.

- when RVR is improving or deteriorating and passes through one or more of the following values: 150 m, 350 m, 600 m, 800 m;
 - when the height of base of the lowest cloud layer of BKN clouds or OVC reaches one or more of the following values: 30 m, 60 m, 150 m, 300 m, in case a significant number of flights are operated in accordance with the visual flight rules - 450 m;
 - when the amount of clouds in a cloud layer below 450 m changes:
 - a) from NSC, FEW, SCT to BKN or OVC;
 - b) from OVC, BKN, SCT to FEW or NSC.
 - when the sky is obscured, its condition cannot be determined and vertical visibility reaches one or more of the following values: 30 m, 60 m, 150 m, 300 m.

UWUU AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Bird migration

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 migrations in spring and autumn critical periods.

Seasonal migration

The main directions of bird migration are from the south to the north in spring and from the north to the south in autumn. Paths of bird migration pass along the Belaya, the Ufa, the Dema, the Urshak rivers. Bird migration periods are from March 25 till June 10 in spring, from August 25 till September 05 in autumn. Migration height is 500-600 m, speed is 70-100 km/h, during the day and night period.

Daily migration

Time – twilight, morning and evening hours – depending on the stage of life activities, season and weather conditions.

Direction – in different directions depending on the situation, which is developing outside the aerodrome (the activities of agricultural enterprises exercise an influence).

Height – from 10-15 m up to 250 m.

Periodicity – depending on weather conditions and the stages of life activities.

No radar control over bird migration is available.

The information on possible presence of birds in take-off and landing areas is broadcasted via ATIS channel on frequencies 124.800 RUS and 119.400 ENG.

Pilots are recommended to switch on landing lights while executing take-off and approach.

УВУУ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
UWUU AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

| | |
|--|------------------------------------|
| Aerodrome Chart – ICAO | AD 2.1 UWUU-31 AD 2.1 UWUU-31.1 |
| Aerodrome Obstacle Chart, Type A – ICAO. RWY 14R/32L | AD 2.1 UWUU-33 |
| Precision Approach Terrain Chart – ICAO. RWY 14R | AD 2.1 UWUU-37 |
| Precision Approach Terrain Chart – ICAO. RWY 32L | AD 2.1 UWUU-38 |
| Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO | AD 2.1 UWUU-39 |
| Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO | AD 2.1 UWUU-40 |
| Area Chart – ICAO | AD 2.1 UWUU-55 |
| ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO | AD 2.1 UWUU-57 |
| Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 14R | AD 2.1 UWUU-69 |
| Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 32L | AD 2.1 UWUU-70 |
| Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 14R | AD 2.1 UWUU-71 |
| Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 32L | AD 2.1 UWUU-72 |
| Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 14R | AD 2.1 UWUU-87 |
| Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 32L | AD 2.1 UWUU-88 |
| Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 14R | AD 2.1 UWUU-89 |
| Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 32L | AD 2.1 UWUU-90 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I/II, LOC Z RWY 14R | AD 2.1 UWUU-97 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I/II, LOC Z RWY 32L | AD 2.1 UWUU-98 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I/II, LOC Y RWY 14R | AD 2.1 UWUU-99 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I/II, LOC Y RWY 32L | AD 2.1 UWUU-100 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I/II, LOC X RWY 14R | AD 2.1 UWUU-101 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I/II, LOC X RWY 32L | AD 2.1 UWUU-102 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 14R | AD 2.1 UWUU-103 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 32L | AD 2.1 UWUU-104 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 14R | AD 2.1 UWUU-105 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 32L | AD 2.1 UWUU-106 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 14R | AD 2.1 UWUU-107 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 32L | AD 2.1 UWUU-108 |
| Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 14R | AD 2.1 UWUU-139 |
| Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 32L | AD 2.1 UWUU-140 |
| Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 14R | AD 2.1 UWUU-147 |
| Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 32L | AD 2.1 UWUU-148 |
| Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 14R | AD 2.1 UWUU-149 |
| Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 32L | AD 2.1 UWUU-150 |
| Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 14R | AD 2.1 UWUU-151 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 14R | AD 2.1 UWUU-155 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 32L | AD 2.1 UWUU-156 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 14R | AD 2.1 UWUU-157 |
| Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 32L | AD 2.1 UWUU-158 |
| VFR Departure Chart. RWY 14R/32L | AD 2.1 UWUU-203 |
| VFR Arrival Chart. RWY 14R/32L | AD 2.1 UWUU-205 |