УВОР АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UWOR AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УВОР ОРСК
UWOR ORSK

УВОР АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UWOR AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	510421с 0583545в 510421N 0583545E
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	14 км Ю г. Орск 14 KM S of Orsk
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	909 фт/ 277 м/ 3°C 909 FT/ 277 M/ 3°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	-13 м -13 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	11°В 11°E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	Орский Филиал АО «Аэропорт «Оренбург». Россия, 462409, Оренбургская область, г. Орск, аэропорт, 1. Orsk branch of “Orenburg Airport” JSC. 1, airport, Orsk, Orenburgskaya Oblast, 462409, Russia. Тел./Tel.: (3537) 20-33-43 E-mail: aviaorsk@rambler.ru AFTN: УВОРЫДЫЬ / UWORYDYX
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

УВОР АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UWOR 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	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office	к/с H24
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	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
9.	Обслуживание Handling	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: согласно действующему NOTAM. Вне регламента работы по запросу у начальника комплексной смены аэропорта по телефону: + 7 (3537) 203170. AD OPR HR according to current NOTAM. Outside AD OPR HR - O/R to the Operation and Control Service of the enterprise, telephone: +7 (3537) 203170. 2. Тм = UTC + 5 часов LT = UTC + 5 HR

УВОР АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UWOR AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 5 тонн Modern facilities for handling of cargo up to 5 tons
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/ МС-8П, МС-20 TS-1, RT/ MS-8P, MS-20
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются/ 22000 л AVBL/ 22000 L
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	Ан-2, Ми-2, ДА-40 An-2, Mi-2, DA-40
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	Мелкий ремонт в АТБ Minor repairs at aircraft repair base
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УВОР АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UWOR AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Имеются AVBL
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Такси Taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, поликлиника, служба скорой помощи в г. Орске Medical post in the airport Terminal, polyclinic, ambulance service in Orsk
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	нет NIL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УВОР АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
UWOR AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	Кат. 7 – согласно регламенту работы АД CAT 7 – according to AD OPR HR
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	На аэродроме отсутствуют средства эвакуации ВС типа: А-319, А-320, А-321, В737(300, 400, 500, 800, 900), CRJ-100/200, E190/195, Ан-148, RRJ-100. Эвакуация ВС, потерявших способность двигаться, осуществляется силами эксплуатанта или иными силами за счет средств эксплуатанта Special facilities for removal of disabled A-319, A-320, A-321, B737(300, 400, 500, 800, 900), CRJ-100/200, E190/195, An-148, RRJ-100 ACFT are not AVBL at the aerodrome. Removal of disabled ACFT shall be carried out by the operator or by a third party at the expense of the operator

УВОР АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UWOR AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	Первая очередь: очистка ВПП, ЛП на ширину 10 м от границы ВПП, РД А, перрон, огни (на летной полосе), подготовка зон КРМ, ГРМ. Вторая очередь: подготовка ГВПП, очистка МС, обочин РД 2 на ширину 10 м. Третья очередь: очистка ЛП на ширину 25 м от боковых границ ВПП, обочин перрона и МС с планировкой сопряжения очищенных участков с неочищенными; очистка подъездных путей к объектам РТО, АО «Газпромнефть-Аэро», дорог автопатрулирования (службой авиационной безопасности), внутриаэропортовых дорог и т.д. 1. RWY, RWY strip to a width of 10 m from RWY edges, TWY A, apron, LGT (on RWY strip), LOC and GP areas. 2. Grass RWY, stands, TWY 2 shoulders to a width of 10 m. 3. RWY strip to a width of 25 m from RWY edges, shoulders of apron and stands, providing levelling of cleared and not cleared segments; access roads to radio and technical equipment facilities, “Gazpromneft-Aero” JSC, patrol roads (Aviation Security Service), inner airport roads, etc.
3.	Примечания Remarks	нет NIL

УВОР АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ/ПУНКТАМ ПРОВЕРОК.
UWOR AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA.

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	МС / Stands: 1-9 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 30/F/C/X/T 10-15 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 12/F/C/Z/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: A – 22.5 M, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 33/F/C/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомеров Altimeter checkpoint 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

УВОР АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
UWOR AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки воздушных судов, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance 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	Имеются AVBL
3.	Огни линии “стоп” Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УВОР АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UWOR 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

УВОР АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UWOR AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Орск Orsk Aeronautical Meteorological Station (Civil)
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМСГ Оренбург 9 часов Orenburg Aeronautical Meteorological Station (Civil) 9 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 and language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам рус, анг Charts, aerodrome forecast texts RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации 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 Supplementary equipment available for providing information	Снимки искусственных спутников Земли, радиолокационные данные Satellite images, radar data
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Вышка TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УВОР АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UWOR AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер Designations RWY NR	ИПУ ВПП МПУ ВПП TRUE & MAG BRG	Размеры ВПП (м) Dimensions of RWY (M)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
07	076°42'34" 066°	2900x42	PCN 33/F/C/X/T Asphalt-Concrete	510410.28N 0583432.15E 510431.83N 0583657.13E -13.3 M / -44 FT	THR 909 FT / 276.9 M TDZ 908 FT / 276.9 M
25	256°44'27" 246°	2900x42	PCN 33/F/C/X/T Asphalt-Concrete	510431.83N 0583657.13E 510410.28N 0583432.15E -13.3 M / -44 FT	THR 868 FT / 264.6 M TDZ 878 FT / 267.5 M

Уклон ВПП и концевой полосы торможения Slope of RWY - SWY	Размеры концевой полосы торможения (м) SWY dimensions (M)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimensions (M)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (M)	Свободная от препятствий зона OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12
- 0.4%	нет//NIL	400x150	3200x300	нет//NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
+ 0.4%	нет//NIL	400x150	3200x300	нет//NIL	

УВОР АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UWOR 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
07	2900	3300	2900	2900	нет/NIL
от РД А / from TWY A	1469	1869	1469	нет/NIL	Взлет от РД А разрешается ВС категории А и вертолетам Take-off from TWY A is permitted for CAT A ACFT and HEL
25	2900	3300	2900	2900	нет/NIL
от РД А / from TWY A	1431	1831	1431	нет/NIL	Взлет от РД А разрешается ВС категории А и вертолетам Take-off from TWY A is permitted for CAT A ACFT and HEL

УВОР АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UWOR AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протяженность и сила света огней приближения APCH LGT type, LEN, INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	Протяженность огней зоны приземления TDZ LGT LEN	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (M) colour	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
07	нет NIL	зеленые green	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2900 M, 60 M 2300 white last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
25	SALS 900 M LIL	зеленые green	PAPI left/2º40’	нет NIL	нет NIL	2900 M, 60 M 2300 white last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL

УВОР АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UWOR 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.	Местоположение указателя направления посадки (LDI). Анемометр, местоположение и освещение LDI location. Anemometer location and LGT	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД, осевые: нет. Edge: all TWY, centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / 20 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 20 SEC
5.	Примечания Remarks	Степень автоматизации – вторая Automation level 2

УВОР АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UWOR AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	ВПП около РД А RWY near TWY A – –
2.	Превышение TLOF/FATO м TLOF and/or/FATO elevation M	889 FT/271 M
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность, маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	42x42 м, асфальтобетон, PCN 33/F/C/X/T 42x42 M, Asphalt-Concrete, PCN 33/F/C/X/T
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distances available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УВОР АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UWOR AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Орск диспетчерская зона / Orsk CTR Окружность радиусом 13 км с центром / A circle radius of 13 KM centred at (510421N 0583545E) Орск диспетчерский район / Orsk CTA 510648N 0575035E - далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 53 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 53 KM centred at (510421N 0583545E) до / to 504127N 0590255E - далее по государственной границе до / then along state border to 504842N 0583936E - 504530N 0580418E - 505530N 0574500E - далее по государственной границе до / then along state border to 510648N 0575035E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Орск диспетчерская зона / Orsk CTR: от земли до FL070 / GND – FL070 Орск диспетчерский район / Orsk CTA: выше 500 м/1700 фт AMSL до FL130 / above 500 M/1700 FT AMSL – FL130
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Орск-Вышка рус, анг Orsk-Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	3000 фт/ (640) м 3000 FT/ (640) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УВОР АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UWOR 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		121.500 123.100	к/с H24	Аварийная частота Emergency FREQ Резервная частота Reserve FREQ
Вышка TWR	Орск-Вышка Orsk-Tower	122.700 129.000R	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Орск-АТИС Orsk-ATIS	125.900	к/с H24	рус/RUS анг/ENG
	Орск-Перрон Orsk-Apron	118.800	к/с H24	Связь с инженерно-техническим составом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up
	Орск-Транзит Orsk-Transit	131.700	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel

УВОР АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UWOR AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	Обозна-чения 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 (11˚B/-) (11˚E/-)	НРК NRK	113.7 CH 84X	к/с H24	510437.3N 0583734.8E	270 M 900 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 07 ILS кат. I (11˚B/-) LOC 07 ILS CAT I (11˚E/-)	ИРК IRK	109.55	к/с H24	510435.1N 0583719.1E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 07 GP 07		332.45	к/с H24	510409.2N 0583451.8E			3.0°, RDH 16.6 M / 54 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 07 DME 07	ИРК IRK	CH 32Y	к/с H24	510409.3N 0583451.8E			Нулевые показания на торце ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 25 ILS кат. I (11°B/–) LOC 25 ILS CAT I (11°E/–)	ИОР IOR	108.1	к/с H24	510402.3N 0583337.9E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 25 GP 25		334.7	к/с H24	510423.9N 0583643.8E			2º40', RDH 16.3 M / 54 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 07 LOM 07	СФ SF	385	к/с H24	510339.3N 0583102.4E			246° MAG/4.2 KM RWY 07 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

1	2	3	4	5	6	7	8
БПРМ 07 LMM 07	C S	780	к/с H24	510401.5N 0583332.7E			246° MAG/1.2 KM RWY 07 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 25 LOM 25	OP OR	385	к/с H24	510500.0N 0584007.5E			066° MAG/3.8 KM RWY 25 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 25 LMM 25	O O	780	к/с H24	510439.9N 0583751.4E			066° MAG/1.1 KM RWY 25 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УВОР UWOR	114.35 CH 22309	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 07 GLS кат. I GBAS (H) 07 GLS CAT I	G07A	CH 20665	к/с H24	510436.0N 0583537.4E		350	3.0°, TCH 16.5 M / 54 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 25 GLS кат. I GBAS (H) 25 GLS CAT I	G25A	CH 21076	к/с H24			350	2°40', TCH 16.5 M / 54 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УВОР АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА

1. Аэропортовые правила

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей или буксировкой спецавтомашинами.

Пересечение критических зон ILS производится с разрешения диспетчера Вышки. При выполнении ВС захода на посадку в автоматическом режиме, от 4 разворота и до посадки пересечение этих зон запрещается.

2. Руление на места стоянки и с них

Прибытие

После посадки и освобождения ВПП, заруливание ВС на МС производится по указанию диспетчера Вышки частоте 122.700 МГц и по сигналам встречающего, регулирующего движение на земле.

Скорость руления выбирается КВС в зависимости от состояния РД, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости. При видимости на ВПП менее 300 м ВС на РД сопровождается спецавтотранспортом.

Помощь со стороны спецмашины может быть запрошена через диспетчера Вышки на частоте 122.700 МГц.

Заруливание на стоянку осуществлять под руководством специалиста ИАС. При рулении вертолета расстояние от концов лопасти до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта.

3. Противообледенительная обработка (ПОО)

Взлет при наличии на “критических поверхностях” ВС любого вида обледенения категорически ЗАПРЕЩЕН. Процедура ПОО ВС производится на местах стоянок. О необходимости ПОО диспетчер Вышки должен быть уведомлен экипажем ВС на частоте 122.700 МГц. При выполнении ПОО ВС, для связи со специалистом ИАС частота 118.800 МГц.

Допускается производить ПОО ВС при работе ВСУ. Удаление снега, льда и инея в районе ВСУ, входных и выходных каналов ВСУ должно выполняться перед запуском ВСУ.

Выруливание ВС со стоянки осуществляется по сигналам специалиста ИАС или на частоте 118.800 МГц («Орск-Перрон»).

При рулении ВС навстречу друг другу КВС обязаны выдерживать скорость руления минимальную и разойтись левыми бортами.

При сближении на пересекающихся курсах КВС, видящий другое ВС справа, обязан прекратить руление.

Обгон рулящего ВС ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

После получения разрешения от диспетчера Вышки выруливание ВС с места запуска осуществляется с включенными фарами, проблесковыми маяками и АНО. Строго придерживаться указаний диспетчера Вышки. Руление осуществлять по маркированным маршрутам на минимальной тяге. Скорость руления должна обеспечивать немедленную остановку ВС в случае внезапного появления препятствий. Все члены экипажа должны вести визуальную и радиоосмотрительность. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ ВС.

UWOR AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. Airport regulations

Movement of ACFT on the aerodrome shall be carried out under own engines power or under tow using special tow tractors.

Crossing of ILS critical areas is permitted by “Orsk-Tower” controller’s clearance. It is prohibited to cross ILS critical areas, when ACFT executing automatic approach is on the final approach segment.

2. Taxiing to and from stands

Arrival

After landing and vacating the RWY arriving ACFT shall taxi into stands by the instruction of “Orsk-Tower” controller (FREQ 122.700 MHz), following the signals of the specialist coordinating movement of arriving ACFT on the ground.

Taxiing speed shall be determined by the pilot-in-command, depending on TWY condition, presence of obstacles, ACFT mass, wind and visibility conditions. ACFT proceeding via TWY shall be escorted by the ”Follow-me” vehicle, when RVR is below 300 m.

Assistance of the “Follow-me” vehicle can be requested via TWR controller on frequency 122.700 MHz.

ACFT shall taxi into the stand under the supervision of the engineering service specialist. During HEL taxi operations, the distance between the tip of the blade and obstacles must be not less than half of the main rotor diameter.

3. De/anti-icing treatment

It is PROHIBITED for ACFT to execute take-off, if ACFT critical surfaces are covered with any kind of ice or frost formations. ACFT de/anti-icing treatment is conducted on stands. Flight crew must inform “Orsk-Tower” controller (FREQ 122.700 MHz), if de/anti-icing treatment of the ACFT is required. Over the course of ACFT de/anti-icing treatment operations communication with the engineering service specialist shall be maintained on FREQ 118.800 MHz.

It is permitted to conduct de/anti-icing treatment of ACFT with operating APU. Removal of snow, ice and frost around APU inlet and exhaust must be conducted prior to APU start-up.

ACFT shall taxi from the stand following the signals of the engineering service specialist or by the instructions of “Orsk-Apron” controller (FREQ 118.800 MHz).

Pilots-in-command must maintain the minimum taxiing speed and ensure that ACFT pass each other on their port sides, when ACFT taxi towards each other.

When ACFT are approaching head-on, pilot-in-command of the aircraft that has the other on its right, must stop taxiing.

Overtaking of the taxiing ACFT is PROHIBITED.

Having obtained “Orsk-Tower” controller’s clearance, ACFT shall taxi from the start-up position with taxi lights, flashing lights and navigation lights switched on. Flight crew must strictly follow the instructions of “Orsk-Tower” controller. Taxiing shall be carried out along the established marking under minimum power. Taxiing speed must ensure the possibility for ACFT to stop immediately in case of sudden occurrence of obstacles. Flight crew must maintain visual and listening watch. In all cases, taxiing speed must not exceed the speed specified in the Aeroplane Flight Manual.

Если возникли сомнения в безопасности руления, экипаж должен прекратить руление и попросить сопровождение. Следует сохранять безопасную дистанцию от рулящего впереди ВС.

4. Зона стоянки для вертолетов

Вертолеты могут устанавливаться на любую стоянку для ВС соответствующую их геометрическим размерам.

5. Перрон. Руление в зимних условиях

Маркировка оси руления может быть невидима из-за снега, слякоти.

Заруливание ВС на МС выполнять строго по командам встречающего.

Экипажу ЗАПРЕЩАЕТСЯ выруливать (рулить), если:

- давление в тормозных системах ниже установленных пределов или имеются признаки неисправности тормозов;
- не получено разрешение диспетчера службы движения и ответственного лица АТБ, обеспечивающего встречу (выпуск) ВС;
- безопасность руления не обеспечивается из-за наличия препятствия, неудовлетворительного состояния места стоянки или рулежных дорожек.

Ограничения по рулению ВС:

При использовании МС 3 и МС 4 – МС 4А закрыто.

При использовании МС 4А – МС 3 МС 4 закрыты.

При использовании МС 6 – МС 6а, 6b, 6c, 6d, 9, 13 закрыты.

6. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

В случае, если самостоятельное движение ВС не представляется возможным, используется буксировка.

Между экипажем ВС и лицом, осуществляющим буксировку, поддерживается двусторонняя связь по переговорному устройству или на частоте 118.800 МГц («Орск-Перрон»).

Начало буксировки и передвижение по летному полю, осуществляется по разрешению диспетчера Вышки на частоте 122.700 МГц.

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

С аэродрома и в районе аэродрома выполняются полёты воздушными судами ФГБОУ ВО СПбГУ ГА.

If unsure about safety of taxiing, flight crew must stop taxiing and request assistance. Flight crew must maintain a safe distance from the preceding taxiing ACFT.

4. Parking area for helicopters

Helicopters can be parked on any stand corresponding to their size dimensions.

5. Apron – taxiing during winter conditions

Taxi guide line marking may not be visible due to snow, slush.

ACFT shall taxi into stands strictly by the instruction of the specialist providing marshalling services to arriving ACFT.

It is PROHIBITED for the flight crew to taxi, if:

- braking systems pressure is lower than the established limits or there are signs of brake malfunction;
- ground movement controller’s clearance and permission of the aerodrome engineering service specialist providing marshalling services to arriving/departing ACFT was not obtained;
- safety of taxiing is not provided due to presence of obstacle, unsatisfactory condition of stand or TWY.

ACFT taxi restrictions:

When stand 3 and stand 4 are used – stand 4A is CLSD.

When stand 4A is used – stands 3 and 4 are CLSD.

When stand 6 is used – stands 6a, 6b, 6c, 6d, 9, 13 are CLSD.

6. Removal of disabled ACFT

Disabled ACFT are removed by towing.

Communication between the flight crew and the specialist in charge of tow operations shall be maintained via intercom or on FREQ 118.800 MHz (“Orsk-Apron”).

Start of tow operations and movement of the aircraft on the airfield under tow are subject to clearance of “Orsk-Tower” controller (FREQ 122.700 MHz).

7. Practice and training flights, technical test flights, use of the runway

Training and practice flights at Orsk AD are conducted by ACFT of the Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education Saint Petersburg State University of Civil Aviation.

УВОР АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

В целях уменьшения шума на аэродроме Орск следует выполнять процедуры в соответствии с требованиями РЛЭ.

УВОР АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Процедуры в условиях ограниченной видимости

Процедуры выполнения полётов в условиях ограниченной видимости вводятся в действие фразой: *«Применяются процедуры ограниченной видимости»*, включаемой в информацию АТИС или переданной диспетчером Вышки.

Процедуры выполнения полётов в условиях ограниченной видимости вводятся в действие при высоте нижней границы облаков 90 м и менее или при ухудшении дальности видимости на ВПП (RVR) 1200 м и менее.

Фазы процедур ограниченной видимости:

- Фаза А: 550 м<RVR<1200 м или любая RVR и высота нижней границы облачности между 90 м и 60 м;

- Фаза Б: 300 м<RVR< 550 м или любая RVR на рабочей ВПП и высота нижней границы облачности менее 60 м.

Фазы А и Б применяются на рабочей ВПП 25 при прилётах и вылетах ВС, а также могут применяться на рабочей ВПП 07 при вылетах ВС.

Экипаж освобождает ВПП 25 по РД А на перрон.

Экипаж ВС имеет право запросить автомобиль сопровождения для руления по РД и по перрону.

Место начала сопровождения ВС согласовывается диспетчером Вышка на частоте 122.700 МГц.

При видимости на ВПП более 1200 м и НГО более 90 м принимается решение об отмене процедур ограниченной видимости.

Экипажи прибывающих ВС должны докладывать о производстве посадки, освобождении ВПП.

Экипаж ВС в обязательном порядке повторяет все указания диспетчера Вышки о порядке руления, а диспетчер Вышки в случае, если экипаж не повторил условий, требует их подтверждения.

Экипаж ВС несёт ответственность за несанкционированное занятие ВПП и не выдерживание назначенных диспетчером Вышки маршрутов руления.

←

Экипажу каждого прибывающего ВС дополнительно должна передаваться следующая информация:

- до выхода на конечный участок схемы захода на посадку текущие значения дальности, видимости и нижней границы (вертикальной видимости) на ВПП посадки;

- данные об отказах любых компонентов средств для CAT I.

При векторении для захода на посадку по ILS ВС должны выводиться на луч курсового радиомаяка на расстоянии не менее 18 км от точки приземления.

Критические зоны ILS должны быть свободны от других ВС и транспортных средств:

- перед прибывающим ВС с момента выхода на конечный участок захода на посадку по приборам (11 км) и до полного окончания пробега при посадке;

- перед вылетающим ВС с момента начала разбега и до момента, когда ВС окажется в воздухе.

UWOR AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

To reduce noise level at Orsk aerodrome, operational procedures should be applied in accordance with the requirements of the Aeroplane Flight Manual.

UWOR AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Low visibility procedures

Low visibility procedures are implemented using the phrase: *"Low visibility procedures in progress"* that is included in ATIS broadcast or transmitted by “Orsk-Tower” controller.

Low visibility procedures are initiated, when ceiling is 90 m or below or RVR deteriorates to the value of 1200 m or below.

Stages of low visibility procedures:

- Stage A: RVR is above 550 m but less than 1200 m, or RVR is at any value and ceiling is within the range 90 m - 60 m;

- Stage B: RVR is above 300 m but less than 550 m, or RVR on the active RWY is at any value and ceiling is below 60 m.

Stages A and B are introduced during arrival and departure operations on/from active RWY 25 and during departure operations from active RWY 07.

ACFT shall vacate RWY 25 via TWY A and taxi to the apron.

Flight crew has the right to request assistance of the “Follow-me” vehicle, if intended to taxi along TWY and on the apron.

Flight crew shall coordinate the point, where ACFT shall be met by the “Follow-me” vehicle with “Orsk-Tower” controller on frequency 122.700 MHz.

The decision to cancel low visibility procedures is taken, when RVR is above 1200 m and ceiling is above 90 m.

Flight crews of arriving ACFT must report landing execution, runway vacation.

Flight crew must read back all “Orsk-Tower” controller's taxi instructions, and in case flight crew did not read back the instructions, “Orsk-Tower” controller requests acknowledgement from the flight crew.

Flight crew is responsible for RWY incursion and failing to follow the taxi routes assigned by “Orsk-Tower” controller.

The following information must be additionally transmitted to flight crew of each arriving ACFT:

- current values of RVR and ceiling (vertical visibility) for the runway of landing – before ACFT joins the final approach segment;

- information on failures of any components of equipment for CAT I operations.

When being vectored for ILS approach, ACFT must intercept the localizer beam at a DIST not less than 18 km from touchdown point.

ILS critical areas must be clear of other aircraft and vehicles:

- for arriving ACFT: from the moment ACFT joins the final approach segment (11 km) till landing run is completed;

- for departing ACFT: from the moment ACFT begins take-off run till ACFT is airborne.

ЗАПРЕЩАЮТСЯ вылеты в противоположном направлении рабочему курсу посадки.

Запрещаются вылеты с ГВПП 34/16 с пересечением курса взлёта и посадки ВПП 25.

После посадки в условиях ограниченной видимости (при видимости 1200 метров и менее) экипаж ВС обязан доложить диспетчеру Вышки о производстве посадки, освобождения ВПП и критической зоны ILS после проруливания линии стоп-огней красного цвета на РД, находящихся по обеим сторонам РД.

ВПП считается освобождённой, если воздушное судно полностью находится на РД за пределами места ожидания на РД (линии стоп-огней красного цвета на РД).

При фазе А интервал между запусками двигателей ВС устанавливается не менее 5 мин.

При фазе Б интервал между запусками двигателей ВС устанавливается не менее 10 мин.

При фазе Б запуск двигателей производится только на стоянке ВС.

Запуск запрещается в случаях, если RVR менее минимума для взлёта соответствующего ВС.

При разных минимумах командиров ВС для взлёта, диспетчером Вышки производится согласование с экипажами ВС очерёдности и времени вылетов этих ВС.

РД А считается свободной, когда ВС по докладу его экипажа займёт ВПП 25/07.

В период действий процедур ограниченной видимости ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- взлёт не от начала ВПП;
- взлёты без остановки на исполнительном старте после выруливания на ВПП.

Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости прекращаются фразой: *«Отмена процедуры ограниченной видимости».*

ВПП и соответствующее оборудование, разрешённое для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости

В условиях ограниченной видимости используется ВПП 25 на прилет и на вылет, ВПП 07 на вылет.

2. Процедуры полетов по ППП в пределах диспетчерского района Орск

Командир ВС запрашивает диспетчерское разрешение на вылет и условия вылета у диспетчера Вышки до запроса о запуске или вместе с запросом о запуске двигателей.

На аэродроме разрешается производить взлет и посадку ВС на сухую или влажную ВПП при коэффициенте сцепления (Ксц) равном 0.3 и более.

Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального и горизонтального эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов.

Изменение эшелона полета производится по указанию диспетчера Вышки. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленным докладом диспетчеру Вышки.

В случае перегруженности аэродрома, прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в зоне ожидания над ДПРМ аэродрома Орск (OR или SF).

Departures on heading opposite to active landing heading are PROHIBITED.

Departures from grass RWY 34/16 that involves crossing of RWY 25 take-off and landing headings are prohibited.

After landing in low visibility conditions (when visibility is 1200 m or below) flight crew must report execution of landing, vacation of RWY and ILS critical area after ACFT passes the red stop bar LGT on each side of TWY to “Orsk-Tower” controller.

RWY is considered vacant, when ACFT is positioned on the TWY outside runway-holding position (red stop bar lights on TWY).

When stage A is introduced, ACFT shall start engines at intervals of not less than 5 minutes.

When stage B is introduced, ACFT shall start engines at intervals of not less than 10 minutes.

When stage B is introduced ACFT shall start engines only on stands.

Engines start-up is prohibited, when RVR value is below the visibility take-off minimum of the relevant ACFT.

If pilots-in-command have different take-off minima, TWR controller coordinates ACFT departure sequence and time with the flight crew.

TWY A is considered vacant after flight crew reports occupation of RWY 25/07 by the ACFT.

When LVP are in force it is PROHIBITED:

- to take off not from RWY beginning;
- to take off without stop at the line-up position.

Low visibility procedures are cancelled by the phrase: *“Low visibility procedures cancelled".*

RWY and relevant equipment approved to support low visibility operations

In low visibility conditions RWY 25 is used for take-off and landing operations and RWY 07 is used only for take-off operations.

2. Procedures for IFR flights within Orsk CTA

Pilot-in-command shall request departure clearance and departure instructions from “Orsk-Tower” controller prior to or along with requesting start-up clearance.

It is permitted for ACFT to take off from and land on dry or damp RWY, when friction coefficient is 0.3 or above.

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

Change of flight level is permitted by the instruction of “Orsk-Tower” controller. When flight safety is at risk at assigned flight level (encounter with dangerous weather phenomena, aircraft equipment failure or other) pilot-in-command has the right to change flight level at own discretion immediately reporting it to TWR controller.

In case of AD congestion, arriving aircraft may receive instructions to hold in one of the holding areas over LOM (OR or SF).

В районе диспетчерской зоны выдерживание высот полета экипажами ВС выполняются по давлению QNH (гПа или мм. рт. ст.) в футах, а по запросу экипажа – по давлению QFE (гПа или мм. рт. ст.) в метрах.

Высота полета по аэродромному кругу (Нкр) равна 2550 фт (500) м.

При аварийной ситуации на ВС после взлета (при уходе на второй круг) и невозможности захода на посадку по установленному маршруту экипажу разрешается выполнять посадку с МК обратным посадочному.

Слив топлива и выброски грузов производятся только по разрешению диспетчера Вышки над территорией Российской Федерации при полете от траверза ДПРМ к 3-му развороту по схеме прямоугольного маршрута с МК$_{пос}$=246°.

Взлет и посадка ВС при попутном ветре с учетом Ксц допускается согласно требованиям РЛЭ с разрешения диспетчера Вышки.

3. Процедуры при сокращенных минимумах эшелонирования на ВПП

Не применяются

4. Процедуры наблюдения ОВД

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора

Радиолокационное наведение в диспетчерском районе Орск осуществляется диспетчером Вышки. Используется карта минимальных безопасных высот для полетов по ППП для векторения (SMAA).

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора

Радиолокационное наведение и порядок следования

В пределах диспетчерского района Орск радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по ОРЛ-А и радиопеленгатору ОВЧ диапазона. Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчер ОВД дает указания на занятие определенного эшелона (абсолютной высоты), а также может устанавливать экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов.

При отсутствии РЛК самолеты и вертолеты всех классов, при следовании по ППП, выполняют полет по опубликованным STAR и SID RNAV 1 или, если позволяют метеоусловия, осуществляют визуальный заход или переход на полет по ПВП.

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

Не применяются.

6. Потеря радиосвязи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе ENR 1.6 АИП России.

При потере радиосвязи после входа в диспетчерский район Орска экипаж (пилот) продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера Вышки, в направлении ДПРМ. Снижение от ДПРМ начинается в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени.

После этого экипаж выполняет:

- заход на посадку по схеме внеочередного захода на посадку.

Within Orsk CTR flight crews shall maintain altitude in feet based upon QHN pressure, and in metres based upon QFE pressure (in hPa or mm Hg), if requested by the flight crew.

Aerodrome traffic circuit altitude is 2550 ft (500) m.

In the event of an emergency situation on board the ACFT after take-off (over the course of a missed approach) and if unable to execute approach in accordance with the established procedure, it is permitted for the flight crew to land on back course.

Fuel dumping and cargo dropping over the territory of the Russian Federation is permitted by “Orsk-Tower” controller’s clearance, when flying the rectangular traffic pattern on landing heading 246° MAG from abeam LOM to the base turn.

Take-off and landing of ACFT with a tailwind taking into account friction coefficient are permitted by “Orsk-Tower” controller’s clearance, in accordance with the requirements of the Aeroplane Flight Manual.

3. Reduced runway separation minima procedures

Not applicable.

4. ATC surveillance procedures

Radar control and ATS using primary surveillance radar

Radar vectoring in Orsk CTR is provided by “Orsk-Tower” controller. IFR flights are being vectored in accordance with ATC Surveillance Minimum Altitude Chart (SMAA).

Radar control and ATS using secondary surveillance radar

Radar vectoring and sequencing

Radar control within Orsk CTR is provided using TAR and VHF Direction Finding Station. ATS unit controller gives instructions to flight crews to reach specified flight level (altitude) and can set courses to provide separation required to execute landing taking into account aircraft performance characteristics for the purpose of air traffic flow management.

If radar control is not AVBL, aeroplanes and helicopters of all classes operating under IFR, shall proceed along the published STAR and SID RNAV 1 and execute visual approach, provided weather conditions allow, or change to a flight under VFR.

5. Surveillance procedures and ATS using ADS-B

Not applicable.

6. Communication failure

In the event of radio communication failure, flight crew (pilot) shall follow radio communication failure procedures set forth in ICAO Annex 2 and ENR 1.6 section of AIP of Russia.

In the event of radio communication failure after ACFT enters Orsk CTR, flight crew (pilot) shall proceed at the flight level last assigned by “Orsk-Tower” controller towards LOM. ACFT shall commence descending from LOM at ETA or as close to this time as possible.

After that, flight crew shall:

- execute approach in accordance with the established priority approach procedure.

При невозможности произвести посадку на аэродроме Орск командир ВС имеет право принять решение о следовании на запасной аэродром на нижнем (безопасном) эшелоне или на специально установленных для полётов без радиосвязи эшелонах 4250 метров (FL140), 4550 метров (FL150) или 7300 метров (FL240), 7600 метров (FL250) в зависимости от направления полёта

В случае потери радиосвязи непосредственно после взлёта или на этапе набора высоты до заданного эшелона (высоты) командир ВС имеет право выполнять заход по установленной схеме и выполнять посадку на аэродроме вылета. В случаях, когда произвести посадку на аэродроме вылета после взлёта не представляется возможным, командир ВС следует на аэродром назначения в соответствии с условиями, выданными диспетчером Вышки или следует на запасной аэродром на эшелоне (высоте), заданном органом ОВД или на ближайшем нижнем эшелоне (в соответствии с правилами вертикального эшелонирования), но не ниже нижнего (безопасного) эшелона (высоты).

Если командир ВС не может сразу произвести посадку на аэродроме вылета (не позволяет посадочная масса, метеоусловия), он должен выполнять процедуру входа в зону ожидания с набором высоты круга и выполнять полет в зоне ожидания в течение необходимого времени. После этого осуществляется выход из зоны ожидания по маршрутам захода на посадку на аэродроме Орск или уход на запасной аэродром

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

При потере радиосвязи в условиях полета по ППП, когда нет возможности перейти на визуальный полет, воздушное судно следует на аэродром назначения в соответствии с планом полета. В этом случае экипаж воздушного судна выдерживает заданный эшелон до выхода на ДПРМ аэродрома и начинает снижение в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, указанному в плане полета. Заход на посадку осуществляется по приборам в соответствии с порядком, установленным для данного навигационного средства. Посадка, по возможности, производится в пределах 30 минут после расчетного времени прибытия.

7. Процедуры полетов по ПВП в границах диспетчерского района Орск

a) Для соответствующего полета представляется план полета.

b) Командир ВС запрашивает диспетчерское разрешение на вылет и условия вылета у диспетчера Вышки до запроса о запуске или вместе с запросом о запуске двигателей.

c) Отклонения от разрешения (выданного ранее) диспетчером Вышки могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения.

d) Полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей.

e) Осуществляется двухсторонняя радиосвязь на установленной частоте до входа в контролируемую зону.

Командир ВС обязан соблюдать правила визуальных полётов и своевременно докладывать диспетчеру Вышки о необходимости перехода к выполнению полёта по ППП.

If unable to land at Orsk aerodrome pilot-in-command has the right to take the decision to proceed to an alternate aerodrome at the lower (safe) flight level or at flight levels specially established for flights without radio communication - 4250 m (FL140), 4550 m (FL150) or 7300 m (FL240), 7600 m (FL250) depending on direction of the flight.

In the event of radio communication failure immediately after take-off or during climbing to the assigned flight level (altitude) pilot-in-command has the right to execute the established approach procedure and land at the aerodrome of departure. If unable to land at the aerodrome of departure after take-off pilot-in-command shall proceed to the destination aerodrome following departure instructions issued by “Orsk-Tower” controller or to an alternate aerodrome at flight level (altitude) assigned by the ATS unit or at the nearest lower flight level (in accordance with vertical separation minimum), but not below the lower (safe) flight level (altitude).

If unable to immediately land at the aerodrome of departure (due to ACFT mass or weather conditions) pilot-in-command must join the holding area climbing to the aerodrome traffic circuit altitude and hold for the required period of time. After that, ACFT shall leave the holding area and proceed following the assigned approach procedures to Orsk aerodrome, or proceed to an alternate aerodrome.

In the event of radio communication failure over the course of a VFR flight ACFT shall proceed in accordance with the flight plan to the aerodrome of first landing.

In the event of radio communication failure over the course of an IFR flight, if unable to change to a VFR flight, ACFT shall proceed to the destination aerodrome in accordance with the flight plan. In this case, flight crew shall maintain the assigned flight level until passing LOM and commence descending at ETA or as close to this time indicated in the flight plan. Instrument approach shall be carried out in accordance with the procedure established for the relevant navigation aid. Landing, if possible, shall be carried out within 30 minutes after ETA.

7. Procedures for VFR flights within Orsk CTA

a) Flight plan shall be submitted for the flight concerned.

b) Pilot-in-command shall request departure clearance and departure instructions from “Orsk-Tower” controller prior to or along with requesting start-up clearance.

c) Deviations from ‘Orsk-Tower” controller’s clearance (issued earlier) are permitted only, if prior permission for these deviations was obtained.

d) Flight shall be conducted with vertical visual reference to the ground.

e) Two-way radio communication shall be maintained on the prescribed frequency prior to entry of the ACFT into the control area.

Pilot-in-command must follow VFR and timely report the necessity to change to an IFR flight to “Orsk-Tower” controller.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП в диспетчерском районе Орск разрешается с докладом диспетчеру Вышки: *«Полёт по ППП отменяю».*

Высота полета по аэродромному кругу (Нкр) для ВС 4 класса и вертолетов равна 1570 фт/(200) м.

8. Ограничение полетов вертолетов

Взлет, заход на посадку и посадка вертолетов на места стоянок в секторе 250°-060° – ЗАПРЕЩЕНЫ.

УВОР АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка на территории Орск диспетчерский район имеет характерные особенности, связанные с рельефом местности, наличием большого количества рек, водохранилищ и озер, а также погодными условиями.

В районе ДПРМ 25 находится водоем, куда прилетают для гнездования водоплавающие птицы. С северной окрестности аэродрома на удалении 3-х км находится озеро.

В районе летного поля проводятся мероприятия по сокращению скопления птиц: скашивание окружающего ВПП травяного покрова и отпугивание биоакустическими приборами.

Сезонная миграция птиц

Основные направления перелета птиц весной с юга на север, осенью с севера на юг, на высотах от земной поверхности до 3000 фт/ (640) м.

Отдельные виды птиц могут совершать полеты до 10000 фт/ (2770) м.

Суточная миграция птиц

Наибольшую опасность представляют утренние, вечерние и перелеты птиц на высотах до 3000 фт /(640) м. Основные скопления птиц ранним утром и вечером преимущественно на юге, юго-востоке от КТА (чайки, голуби).

Передача информации

Информация о сложной орнитологической обстановке в районе аэродрома включается в сообщения АТИС на частоте 125.900 МГц. Пилотам рекомендуется включать посадочные фары при взлете, заходе на посадку, а также наборе высоты и снижении. При необходимости предусмотрен уход на второй круг.

Радиолокационный контроль за перемещением птиц отсутствует.

Change from IFR flight to VFR flight within Orsk CTA is permitted after “Orsk-Tower” controller receives a report stating: *“IFR cancelled”.*

Aerodrome traffic circuit altitude for class 4 ACFT and HEL is 1570 ft/(200) m.

8. Helicopter traffic - limitation

Take-off from, approach to and landing of helicopters on stands within sector 250°-060° MAG are PROHIBITED.

UWOR AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

The ornithological situation within the territory of Orsk CTA is conditioned by configuration of terrain, presence of a large number of rivers, reservoirs and lakes, and weather conditions.

A pond is located in the vicinity of LOM 25, that attracts waterfowl birds for nesting. A lake is located at a DIST of 3 km north of the aerodrome.

Measures are taken aimed at reducing bird concentration in the vicinity of the airfield: grass cutting around the RWY, bird scaring using bio-acoustic device.

Seasonal migration

In spring the main directions of migration are from south to north, in autumn from north to south at GND - 3000 ft/ (640) m.

Certain bird species migrate at HGT up to 10000 ft/ (2770) m.

Daily migration

The greatest danger to ACFT is posed by birds migrating in the morning, in the evening and at HGT up to 3000 ft/ (640) m. Concentrations of birds (seagulls and pigeons) can be encountered early in the morning and in the evening south and south-east of ARP.

Information broadcast

Information about dangerous ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is included in ATIS broadcast (FREQ 125.900 MHz). Pilots are recommended to switch on landing lights during take-off, approach, climb and descent. If necessary, execution of a missed approach may be suggested.

Radar control of bird migrations is not AVBL.

УВОР АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
UWOR AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart - ICAO	AD 2.1 UWOR-31 AD 2.1 UWOR-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 07/25	AD 2.1 UWOR-33
Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UWOR-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UWOR-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 UWOR-57
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RWY 07	AD 2.1 UWOR-69
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RWY 25	AD 2.1 UWOR-70
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RWY 07	AD 2.1 UWOR-71
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RWY 25	AD 2.1 UWOR-72
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RWY 07	AD 2.1 UWOR-73
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RWY 25	AD 2.1 UWOR-74
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RWY 07	AD 2.1 UWOR-87
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RWY 25	AD 2.1 UWOR-88
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RWY 07	AD 2.1 UWOR-89
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RWY 25	AD 2.1 UWOR-90
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RWY 07/25	AD 2.1 UWOR-91
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z,LOC Z RWY 07	AD 2.1 UWOR-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z, LOC Z RWY 25	AD 2.1 UWOR-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y, LOC Y RWY 07	AD 2.1 UWOR-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y, LOC Y RWY 25	AD 2.1 UWOR-100
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X, LOC X RWY 07	AD 2.1 UWOR-101
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X, LOC X RWY 25	AD 2.1 UWOR-102
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 07	AD 2.1 UWOR-103
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 25	AD 2.1 UWOR-104
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 07	AD 2.1 UWOR-105
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 25	AD 2.1 UWOR-106
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 07	AD 2.1 UWOR-107
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 25	AD 2.1 UWOR-108
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 07	AD 2.1 UWOR-109
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 25	AD 2.1 UWOR-110
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 07	AD 2.1 UWOR-139
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 25	AD 2.1 UWOR-140
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 07	AD 2.1 UWOR-147
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 25	AD 2.1 UWOR-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 07	AD 2.1 UWOR-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 25	AD 2.1 UWOR-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 07	AD 2.1 UWOR-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 25	AD 2.1 UWOR-158