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

УВВВ САМАРА/Курумоч
UWWW SAMARA/Kurumoch

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	533004с 0500914в. На пересечении перпендикуляров из центров ВПП, 349.4 м ЮВ ВПП 05/23 533004N 0500914E. At intersection of perpendiculars from centres of RWY, 349.4 M SE of RWY 05/23
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	35 км С г. Самары, 8 км СВ н.п. Курумоч 35 KM N of Samara, 8 KM NE of Kurumoch settlement
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	477 фт/26°C 477 FT/26°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	1 м 1 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	12°В(2016)/5.4'В 12°E(2016)/5.4'E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	АО «Международный аэропорт Курумоч» Россия, 443901, г. Самара, аэропорт Самара Joint stock company “Kurumoch International Airport”, Samara airport, Samara, 443901, Russia Тел./Tel.: (846) 966-44-57, 966-51-40, 966-55-19 Факс/Fax: (846) 966-58-79 E-mail: airport@kuf.aero AFTN: УВВВЫДЫЬ / UWWWYDYX, УВВВАПДУ / UWWWAPDU
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

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

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0400-1300 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0400-1300 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	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	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм = UTC + 4 часа LT = UTC + 4 HR

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

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 7 тонн Modern facilities for handling of cargo up to 7 tons
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ TS-1 (equivalent to Jet A-1), RT
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Топливозаправщики аэродромные: ТЗА-20, ТЗА-40, ТЗА-45 (средняя пропускная способность 650 л/мин) Airfield Refueler Tanker Trucks TZA-20, TZA-40, TZA-45 (average flow rate - 650 l/min)
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта на 300 мест, гостиницы в городе Airport hotel (accommodation capacity – 300 guests), hotels in the city
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, служба скорой помощи, больницы в г. Самара и г. Тольятти Medical post in the airport Terminal, ambulance service, hospitals in Samara and Tolyatti
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 8 - ВПП 05/23, ВПП 15/33 H24, CAT 8 - RWY 05/23, RWY 15/33
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	Тел.:/Tel: (846) 966-51-01

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

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Плужно-щеточные с обдувом, фрезерно-роторный и шнекороторные снегоочистители, спецмашины и оборудование для обработки летного поля жидким и гранулированным антиобледенительными химреагентами, вакуумно-уборочная машина, тракторный парк с навесным оборудованием для очистки МС, перрона и огней ССО. Plow, sweeper and blower (in one) vehicles; snow rotary surface grinders, snowblowers, special vehicles and equipment for airfield treatment with de-icing chemicals in pellet or liquid form, vacuum sweepers, fleet of tractors with attachments for clearing ACFT stands, apron, LGT equipment.
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	**Первая очередь** очистка ВПП (очистка одной из ВПП, если открыты для эксплуатации две), ЛП на ширину 10 м от границы ВПП, рабочие РД: РД В1, В4, В5, В7, М, А3 на всю ширину и длину с откидыванием валов, пути руления ВС на перроне и необходимые МС (МС 2-8, 22, 23, 71, 72), огни ССО на летной полосе, подготовка зон КРМ и ГРМ (по заявке службы ЭРТОС), очистка подходов к аварийно-спасательному оборудованию СНО и от перрона к багажному отделению. **Вторая очередь** подготовка перрона и остальных МС (МС 1, 9, 21, с 20 по 10, 34) остальных РД: РД В2, В3, В6, обочин РД на ширину 10 м, очистка подъездов к объектам служб для обеспечения выпуска ВС (площадка для хранения используемых буксировочных водил, ТП-40, ТП-42, ТП-26, ТП-2), СДП, подъезды к АЗС, АСС-1, АСС-2, площадка загрузки автолифтов бортпитанием, дорога от перрона к грузовому складу, площадки перед боксами перронной механизации. **Третья очередь** очистка ЛП на ширину 25 м от боковых границ ВПП и на половину её длины за торцами ВПП, очистка обочин перронов и МС с планировкой сопряжений очищенных участков с неочищенными; очистка подъездных путей к ОАСС, объектам радиосвязи (по заявке службы ЭРТОС), патрульной (периметровой) дороги, внутриаэропортовых дорог и т. д. **1.** RWY (clearing of one RWY, if two RWY are open for flight operations), runway strip to a width of 10 M from runway edges, active TWY: B1, B4, B5, B7, M, A3 over full width and length including removal of snow banks, ACFT taxi routes on the apron and essential stands (2-8, 22, 23, 71, 72), runway strip LGT, LOC and GP areas (upon request of the ATM facilities maintenance service), access roads to AD Ground Handling Service emergency and rescue equipment and from the apron to the luggage claim area in the airport Terminal. **2.** Apron and remaining stands (1, 9, 21, 20-10, 34), remaining TWY: B2, B3, B6, TWY shoulders to a width of 10 M, access roads to equipment and facilities of AD Ground Handling Service (tow bars, power substations TP-40 TP-42, TP-26, TP-2 storage area), Start control building, access roads to fueling facilities, emergency and rescue stations 1 and 2, flight kitchen loading bay, access road to cargo warehouse, areas in front of parking bays for apron mechanical aids. **3.** RWY strip to a width of 25 M from RWY edges and over half its length beyond RWY extremities, shoulders of aprons and stands providing levelling of junctions of cleared and contaminated segments, access roads to emergency and rescue headquarters, radio aids (upon request of the ATM facilities maintenance service), AD patrol (perimeter) road, inner airport roads.
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	**1. Перрон Центральный / Central Apron:** - MC / Stands: 24-33 асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 39/F/D/X/T; - PCN 58/F/D/X/T (участок маршрута руления длиной 400 м / taxi route segment 400 M long). **2. Перрон Западный / Western Apron:** - MC / Stands: 35-47 асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 36/R/B/X/T; - MC / Stands: 65-68 , асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 11/R/B/X/T (смешанное / mixed); - Маршрут руления / Taxi route асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 36/R/B/X/T. **3. Перрон Восточный / Eastern Apron:** - MC / Stands: 1-23, 34 цементобетон / Cement-Concrete, PCN 52/R/A/W/T; - MC / Stands: 70, 70A, 70B цементобетон / Cement-Concrete, PCN 53/R/B/W/T; - MC / Stands: 71, 72, 72A, 72B цементобетон / Cement-Concrete, PCN 58/R/B/W/T; - Маршрут руления / Taxi route цементобетон / Cement-Concrete, PCN 52/R/A/W/T.
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: A1 - 18 M, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 45/F/D/X/T. A2 - 16 M, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, (PCN 58/F/D/X/T, участок длиной 170 м от РД A4 до маршрута руления центрального перрона / segment 170 M long from TWY A4 to taxi route on the Central Apron); асфальтобетон / Asphalt-Concrete (PCN 40/R/C/X/T участок длиной 220 м от ВПП 05/23 до РД A4 / segment 220 M long from RWY 05/23 to TWY A4). A3 - 22.5 M, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 70/F/D/W/T. A4 - 18 M, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 52/R/A/W/T. B1, M - 22.5 M, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 65/R/C/X/T (смешанное / mixed). B2, B3 - 22.5 M, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 63/R/B/X/T (смешанное / mixed). B4 - 22.5 M, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 63/R/C/X/T (смешанное / mixed). B5 - 23 M, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 65/R/C/X/T (смешанное / mixed). B6 - 22.5 M, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 58/R/B/W/T. B7 - 22.5 M, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 65/R/C/X/T (смешанное / mixed) на участке при рулении с A3 на B7 и в обратном направлении / on segment when taxiing from TWY A3 to TWY B7 and vice versa.
3.	Местоположение и превышение точек проверки высотомеров Altimeter checkpoint location and elevation	Порог ВПП 05 – 145.4 м /477 фт, Порог ВПП 23 – 125.5 м / 412 фт, Порог ВПП 15 – 128.3 м / 421 фт, Порог ВПП 33 – 118.5 м / 389 фт, RWY 05 THR – 145.4 M / 477 FT, RWY 23 THR – 125.5 M / 412 FT, RWY 15 THR – 128.3 M / 421 FT, RWY 33 THR – 118.5 M / 389 FT
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УВВВ АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
UWWW 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. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators.
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, мест ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY side stripe, taxi-holding positions; taxiway centre line on all taxi-ways.
3.	Огни линии “стоп” Stop bars	На РД А3, В1, В4, М On TWY A3, B1, B4, M
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УВВВ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UWWW 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

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

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Самара Samara
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	Самара 24 часа Samara 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 3 часа TREND 3 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация. Брифинг. Personal consultation. Briefing.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	METAR, SPECI, TAF(AMD), SIGMET, GAMET(AMD), AIRMET, VA, TC, SIGWX, PWC Рус, анг / RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	METAR, SPECI, TAF(AMD), SIGMET, GAMET(AMD), AIRMET, VA ,TC, SIGWX, PWC
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	нет NIL
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПП, ДПК, СДП, ДПР APP, Radar, TWR, GND
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

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

Обозначения ВПП Номер Designations RWY NR	ИПУ ВПП МПУ ВПП TRUE BRG MAG BRG	Размеры ВПП (м) Dimensions of RWY (M)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения Strength (PCN), 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 APP RWY
1	2	3	4	5	6
5	061°20'14" 049°	2554x60	PCN 43/F/D/X/T Asphalt-Concrete	532954.22N 0500805.74E ------ 1 M	THR 477 FT TDZ 475 FT
23	241°21'52" 229°	2554x60	PCN 43/F/D/X/T Asphalt-Concrete	533033.83N 0501007.35E ------ 1 M	THR 412 FT TDZ 428 FT
15	160°22'20" 148°	3001x45	PCN 82/R/C/X/T Asphalt-Concrete (mixed)	533106.83N 0501006.55E ------ 1 M	THR 421 FT TDZ 421 FT
33	340°23'04" 328°	3001x45	PCN 82/R/C/X/T Asphalt-Concrete (mixed)	532935.39N 0501101.23E ------ 1 M	THR 389 FT TDZ 387 FT

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
See AOC type A	нет/NIL	150x160	2854x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
	нет/NIL	400x160	2854x300	нет/NIL	
See AOC type A	нет/NIL	400x160	3301x300	нет/NIL	
	нет/NIL	400x160	3301x300	нет/NIL	

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

Обозначение ВПП RWY designator	РДР (м) TORA (M)	РДВ (м) TODA (M)	РДПВ (м) ASDA (M)	РПД (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
05	2554	2704	2554	2554	нет/NIL
from TWY A2	1297	1447	1297	–––	
23	2554	2954	2554	2554	нет/NIL
from TWY A2	1256	1656	1256	–––	
15	3001	3401	3001	3001	нет/NIL
from TWY B2	2539	2939	2539	–––	
33	3001	3401	3001	3001	нет/NIL
from TWY B3	1596	1996	1596	–––	нет/NIL

УВВВ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UWWW 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
05	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/ 3°00'	нет NIL	нет NIL	2553 M, 60 M 1953 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL
23	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/ 2°40'	нет NIL	нет NIL	2553 M, 60 M 1953 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL
15	CAT III 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/ 2°40'	900 M	3003 M, 15 M 2100 M white next 600 M red/white, last 300 M red, LIH	3003 M, 60 M 2403 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL
33	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/ 2°40'	нет NIL	3003 M, 15 M 2100 M white next 600 M red/white, last 300 M red, LIH	3003 M, 60 M 2403 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL

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

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположения 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: РД А1 - А4, В1 - В7, М. Осевые: РД А3, В1, В4 - В7, М. Edge: TWY A1 - A4, B1 - B7, M. Centre line: TWY A3, B1, B4 - B7, M.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Два внешних независимых источника / 1 сек. Автономный дизель-генератор / 1 сек. Two external independent sources / 1 SEC Independent diesel generator / 1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	ВПП 05/23 или ВПП 15/33 в зависимости от воздушной обстановки RWY 05/23 or RWY 15/33 depending on air situation
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	нет NIL
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	нет NIL
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Самара/Курумоч диспетчерская зона / Samara/Kurumoch CTR: 532041N 0504144E - 531413N 0503341E, далее по дуге по часовой стрелке радиусом 40 км с центром/ then clockwise by arc of a circle radius of 40 KM centred at 533004N 0500914E до/to 530835N 0501211E - 530918N 0501312E - 531106N 0500006E - 530938N 0495742E, далее по дуге по часовой стрелке радиусом 40 км с центром/ then clockwise by arc of a circle radius of 40 KM centred at 533004N 0500914E до/to 532041N 0504144E Самара/Курумоч узловой диспетчерский район / Samara/Kurumoch TMA: См / See ENR 2.1
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Самара/Курумоч диспетчерская зона / Samara/Kurumoch CTR: от земли до FL070 / GND - FL070 Самара/Курумоч узловой диспетчерский район / Samara/Kurumoch TMA: См / See ENR 2.1
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Самара-Подход, Самара-Круг рус, анг Samara-Approach, Samara-Radar RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	4000 фт/– 4000 FT/–
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УВВВ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UWWW 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	к/с H24	Emergency FREQ
ДПП APP	Самара-Подход Samara-Approach	130.800 124.600R	к/с H24	нет NIL
ДПК Radar	Самара-Круг Samara-Radar	128.000	к/с H24	нет NIL
СДП TWR	Самара-Старт Samara-Tower	118.200	к/с H24	нет NIL
ДПР GND	Самара-Руление Samara-Ground	119.000	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Самара-АТИС Samara-ATIS	134.900 134.100	к/с H24	RUS ENG
	Самара-Транзит Samara-Transit	131.600	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel
	Самара-Перрон Samara-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

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

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций 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
DVORDME (12°В/–) (12°E/–)	МОФ MOF	108.8 CH 25X	к/с H24	533036.5N 0501037.8E	120 M / 400 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 05 ILS кат. II (12°В/–) LOC 05 ILS CAT II (12°E/–)	ИБЕ IBE	110.5	к/с H24	533043.2N 0501036.3E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 05 GP 05		329.6	к/с H24	532955.2N 0500825.6E			3.0°, RDH 17.5 M / 57 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 05 LOM 05	БЕ BE	287	к/с H24	532846.2N 0500435.3E			229°MAG/4.4 KM RWY 05 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 05 LMM 05	Б B	588	к/с H24	532937.4N 0500713.6E			229°MAG/1.1 KM RWY 05 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 23 ILS кат. I (12°В/–) LOC 23 ILS CAT I (12°E/–)	ИФК IFK	109.7	к/с H24	532937.6N 0500714.8E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 23 GP 23		333.2	к/с H24	533033.3N 0500948.3E			2.7°, RDH 15.1 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 23 LOM 23	ФК FK	287	к/с H24	533134.6N 0501314.3E			049°MAG/3.9 KM RWY 23 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 23 LMM 23	Ф F	588	к/с H24	533050.5N 0501058.7E			049°MAG/1.1 KM RWY 23 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

1	2	3	4	5	6	7	8
КРМ 15 ILS кат. III (12°В/–) LOC 15 ILS CAT III (12°E/–)	ИВГ IWG	111.9	к/с H24	532905.7N 0501119.0E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 15 GP 15		331.1	к/с H24	533057.7N 0501019.2E			2.7°, RDH 15.1 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 15 DME 15	ИВГ IWG	CH 56 X	к/с H24	533057.6N 0501019.2E			Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 15 LOM 15	ВГ WG	287	к/с H24	533310.9N 0500852.2E			328°MAG/4.1 KM RWY 15 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 15 LMM 15	В W	588	к/с H24	533137.8N 0500947.9E			328°MAG/1.0 KM RWY 15 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 33 ILS кат. II (12°В/–) LOC 33 ILS CAT II (12°E/–)	ИАЗ IAZ	111.1	к/с H24	533135.8N 0500949.2E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 33 GP 33		331.7	к/с H24	532948.3N 0501100.7E			2.7°, RDH 15.2 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 33 DME 33	ИАЗ IAZ	CH 48 X	к/с H24	532948.3N 0501100.7E			Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 33 LOM 33	АЗ AZ	287	к/с H24	532739.3N 0501210.7E			148°MAG/3.8 KM RWY 33 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 33 LMM 33	А A	588	к/с H24	532903.4N 0501120.3E			148°MAG/1.0 KM RWY 33 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УВВВ UWWW	114.35 CH 22309	к/с H24	533028.9N 0501112.4E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 05 GLS кат. I GBAS (H) 05 GLS CAT I	G05A	CH 20665	к/с H24				3.0°, TCH 17.5 M / 57 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 23 GLS кат. I GBAS (H) 23 GLS CAT I	G23A	CH 21076	к/с H24				2.7°, TCH 15.5 M / 51 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 15 GLS кат. I GBAS (H) 15 GLS CAT I	G15A	CH 21487	к/с H24				2.7°, TCH 15.1 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 33 GLS кат. I GBAS (H) 33 GLS CAT I	G33A	CH 21898	к/с H24				2.7°, TCH 15.2 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УВВВ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА

1. Аэропортовые правила

В аэропорту применяется ряд местных правил.

Процедура противообледенительной обработки ВС производится на МС 71-72.

Технология удаления снежно-ледяных отложений позволяет выполнять процедуры по защите ВС от обледенения на земле одновременно тремя противообледенительными машинами.

Решение о необходимости проведения противообледенительной обработки ВС принимают совместно выпускающий специалист службы наземного обслуживания и КВС не позднее чем за 30 минут до планового времени отправления ВС. В отдельных случаях решение о необходимости выполнения противообледенительной обработки ВС может быть принято в любое время до отправления ВС с МС.

По окончании наземного обслуживания КВС сообщает диспетчеру ДПР о решении провести противообледенительную обработку и запрашивает разрешение на перемещение ВС к месту противообледенительной обработки ВС.

Запрос КВС на перемещение ВС к месту противообледенительной обработки означает полную готовность к отправлению.

Установка ВС на МС для противообледенительной обработки, как правило, осуществляется с учетом направления ветра по согласованию с персоналом, выполняющим противообледенительную обработку ВС, и КВС (носом на юг или на север).

Специалист службы наземного обслуживания ответственный за выпуск ВС информирует экипаж о начале и завершении противообледенительной обработки.

По согласованию с экипажем ВС противообледенительная обработка может выполняться с запущенными двигателями (ВС может прибыть в зону противообледенительной обработки на тяге собственных двигателей).

Запуск двигателей разрешается на маршрутах руления (восточного, центрального, западного) перронов, МС 10-33, 35-47, 70-72, 34 (для ВС индекса 3 и менее), МС 8, 9 (для ВС индекса 2 и ниже), МС 1 (для ВС типа ATR-42, ATR-72).

На МС 1-9 разрешается запуск одного двигателя от УВЗ, при неработающей ВСУ.

Одновременный запуск двигателей ВС на маршруте руления от МС 1 до МС 9 разрешается не более трех ВС, с обеспечением безопасного расстояния между ВС не менее 150 метров.

МС 35, 36, 70, 71, 72 дополнительно могут использоваться как карантинные стоянки, а также для производства работ с опасными грузами.

МС 35, 36, 71, 72 дополнительно могут использоваться как стоянки для опробования двигателей.

2. Руление на места стоянки и с них

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей или буксировкой специальными автомашинами. Руление и буксировка производятся по установленной схеме руления по осевым линиям желтого цвета.

Начало руления (буксировка) производится с разрешения диспетчера ДПР. Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния аэродромных покрытий, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости.

UWWW AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. Airport regulations

A number of local regulations is applied at the airport.

Aircraft de-icing treatment procedure is performed on stands 71-72.

The technological process of removal of snow and ice accumulations allows to perform procedures on protection of aircraft against icing on the ground by three de-icing vehicles simultaneously.

A specialist of ground handling service and a pilot-in-command make a joint decision to perform de-icing treatment of aircraft not later than 30 minutes before the planned departure time. In some cases a decision to perform de-icing treatment of aircraft can be made at any time before departure of aircraft from the stand.

After completion of ground handling, a pilot-in-command advises GND controller of decision to perform de-icing treatment and requests clearance to taxi to de-icing treatment area.

Pilot-in-command's request to taxi to de-icing treatment area means complete readiness for departure.

Parking of aircraft on the stand for de-icing treatment is usually carried out taking into account wind direction by arrangement with personnel performing de-icing treatment of aircraft and a pilot-in-command (facing south or north).

A specialist of ground handling service who is responsible for aircraft departure informs the flight crew of commencement and completion of de-icing treatment.

By arrangement with flight crew, de-icing treatment can be performed with running engines (aircraft can reach de-icing treatment area under own engines power).

Engines start-up is permitted on taxi routes of the aprons (Eastern, Central, Western), stands 10-33, 35-47, 70-72, 34 (for index 3 and below ACFT), stands 8,9 (for index 2 and below ACFT), stand 1 (for ATR-42, ATR-72 ACFT).

It is permitted to start up one engine on stands 1-9 using the air start unit when APU is unserviceable.

Simultaneous engines start-up on taxi route from stand 1 to stand 9 is permitted for not more than three ACFT maintaining safe distance of not less than 150 m between ACFT.

Stands 35, 36, 70, 71, 72 are additionally AVBL as quarantine stands as well as stands for handling dangerous goods.

Stands 35, 36, 71, 72 are additionally AVBL for engines run-up.

2. Taxiing to and from stands

Movement of ACFT at the aerodrome shall be carried out under own engines power or towing by special vehicles. Taxiing and towing shall be carried out according to the designated taxi pattern along yellow centre lines.

Start of taxiing (towing) shall be carried out with permission of GND controller. Pilot-in-command determines taxiing speed depending on condition of the aerodrome pavement, presence of obstacles, ACFT mass, wind and visibility conditions.

В зимних условиях перроны и РД могут быть покрыты укатанным снегом, льдом, маркировочные знаки могут не просматриваться.

Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ для данного ВС.

Ответственность за соблюдение правил руления несет КВС.

Пересечение критических зон РМС (ILS) ВС, специальным автотранспортом и средствами механизации производится с разрешения диспетчера СДП.

При перемещении по аэродрому вертолеты с колесным шасси рулят по поверхности.

Воздушные маршруты руления для вертолетов на полозковом шасси установлены по маршрутам руления ВС.

На любом этапе руления КВС может потребовать машину сопровождения.

2.1 Прибытие

После посадки экипаж ВС действует по указанию диспетчера СДП.

Воздушное судно считается освободившим ВПП, когда полностью находится за пределами места ожидания у ВПП.

После освобождения ВПП экипаж по указанию диспетчера СДП переходит на связь с диспетчером ДПР.

Руление выполняется по указаниям диспетчера ДПР.

На перроне разрешается руление ВС к МС самостоятельно с разрешения диспетчера ДПР до пересечения маршрута руления и зоны обслуживания ВС, обозначенной линией красного цвета.

Заруливание на МС производится по сигналам встречающего персонала. При отсутствии встречающего персонала, экипажу необходимо остановить ВС и доложить диспетчеру ДПР.

Координация по определению мест стоянок ВС и способах заруливания (буксировки) на МС определяется оператором аэродрома.

В случае, когда требуется установка прибывающего ВС буксировкой, остановка ВС выполняется по команде встречающего персонала на маршруте руления перрона. При отсутствии встречающего персонала, экипажу необходимо остановить ВС и доложить диспетчеру ДПР. Далее установка на МС осуществляется буксировкой.

Допускается заруливание ВС индекса 2 и ниже на МС 8, 9, 35-47, 70 через МС.

2.2 Отправление

Перед началом выруливания (буксировки), при первой связи с диспетчером экипаж ВС должен доложить индекс прослушанной информации АТИС, указать номер МС и запросить условия выхода.

При необходимости обработки ВС противообледенительной жидкостью пилот запрашивает разрешение руления (буксировки) к месту обработки ВС.

Начало руления (буксировки) производится с разрешения диспетчера ДПР.

Без разрешения диспетчера ДПР и постоянной двухсторонней связи, руление и буксировка ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

Допускается одновременная буксировка до 3-х ВС со смежных стоянок с обеспечением безопасного расстояния для запуска двигателей. Буксировка ВС для запуска выполняется строго по оси руления. Разрешается запуск одного двигателя в процессе буксировки, по согласованию с выпускающим ВС специалистом. При этом ответственность за соблюдение мер безопасности возлагается на выпускающий ВС персонал.

In winter conditions, aprons and taxiways can be covered by packed snow, ice, marking signs can be unseen.

In all cases taxiing speed must not exceed the speed established in the Aeroplane Flight Manual for specified ACFT type.

Pilot-in-command is responsible for observance of taxi rules.

ILS critical areas can be crossed by special vehicles and machinery by permission of TWR controller.

Wheeled helicopters shall taxi on the surface when moving on the aerodrome.

Air taxi routes for skidded helicopters are established along ACFT taxi routes.

Pilot-in-command can request assistance of “Follow-me” vehicle at any stage of taxiing.

2.1 Arrival

After landing the flight crew shall follow TWR controller’s instructions.

It is considered that aircraft has vacated the runway, when it is completely outside the runway-holding position.

After runway vacation, the flight crew, by TWR controller’s instruction, shall change to communication with GND controller.

Taxiing shall be carried out by GND controller’s instructions.

Taxiing of ACFT on the apron to stands is permitted under own engines power with permission of GND controller to crossing taxi route and stand safety area marked by red line.

Taxiing into stand shall be executed by signals of marsheller. If marshaller’s service is not provided, the flight crew shall stop the aircraft and report GND controller.

The aerodrome operator coordinates assignment of aircraft stands and taxi (towing) procedures to the stands.

In case when towing is required for parking of arriving ACFT, ACFT must stop on taxi route of the apron by instruction of marshaller. If marshalling service is not provided, the flight crew shall stop the aircraft and report to GND controller. Then parking onto the stand shall be executed by towing.

It is permitted for index 2 and below ACFT to taxi into stands 8, 9, 35-47, 70 through the stands.

2.2 Departure

Before taxiing (towing) out of the stand, flight crew shall report the last ATIS code letter, stand number and request departure instructions on initial radio contact with controller.

If de-icing treatment of ACFT is required, a pilot shall request taxi (towing) clearance to proceed to de-icing position.

Start of taxiing (towing) shall be carried out by GND controller’s clearance.

Taxiing and towing are PROHIBITED without GND controller’s clearance and continuous two-way communication.

Simultaneous towing of up to 3 ACFT from adjacent stands is permitted, maintaining safe distance for engines start-up. Towing of ACFT for engines start-up shall be carried out strictly along the taxi guide line. It is permitted to start one engine in the process of towing after coordination with marshaller. In this case marshaller is responsible for provision of safety measures.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ буксировка ВС с работающими двигателями на заснеженном, покрытым льдом (скользком) перроне, за исключением ВС с неисправным ВСУ.

ВС ATR-42, ATR-72 разрешается выруливание с МС 1, 8-23, 35-47 на реверсивной тяге собственных двигателей хвостом вперед.

Буксировка ВС для запуска двигателей как правило производится на маршрут руления перрона или МС.

При буксировке ВС между руководящим буксировкой лицом и экипажем ВС должна поддерживаться двухсторонняя связь по переговорному устройству, по радио или визуально с помощью установленных сигналов.

Руление выполняется по указаниям диспетчера ДПР.

Разрешается руление ВС на указанную РД выхода с перрона самостоятельно с разрешения диспетчера ДПР.

Границей действия диспетчерского разрешения на руление является маркированное место ожидания перед ВПП на указанной РД. Дополнительно диспетчером ДПР могут быть сообщены условия руления, ограничения при рулении, информация о движении других ВС и транспортных средств, очередность руления или приоритетность, а также изменения ранее полученных разрешений, в том числе и назначенной для отправления ВПП.

При подходе к маркированному месту ожидания перед ВПП на РД, назначенной диспетчером, экипаж докладывает об этом диспетчеру ДПР.

Переход на связь с диспетчером СДП производится по команде диспетчера ДПР.

Предполетные проверки экипажем ВС в кабине должны быть завершены до занятия исполнительного старта. Проверки, которые необходимо выполнить в период пребывания на ВПП, должны быть сведены к минимуму. В случаях необходимости длительного занятия ВПП (более 1 минуты) экипаж воздушного судна до ее занятия сообщает органу ОВД о необходимом времени для подготовки к взлету.

Диспетчер СДП, в зависимости от воздушной обстановки, разрешает (запрещает) экипажу ВС занятие исполнительного старта и взлет.

В целях ускорения движения экипажу ВС может выдаваться разрешение на немедленный взлет. При получении такого разрешения экипаж ВС выруливает на ВПП и, не прерывая движения, взлетает. Экипаж обеспечивает взлет ВС без остановки на исполнительном старте не позднее 60 сек. от момента получения диспетчерского разрешения на предварительном старте.

3. Зона стоянки легких и сверхлегких воздушных судов

Легкие и сверхлегкие воздушные суда могут устанавливаться на любую стоянку для ВС, соответствующую их геометрическим размерам, или на места, определенные оператором аэродрома.

4. Зона стоянки для вертолетов

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

Для вертолетов на полозковом типе шасси:

- при использовании ВПП 15/33 в приоритетном порядке определены МС 22, 23, 70-72;
- при использовании ВПП 05/23 в приоритетном порядке определены МС 24, 26, 28, 30, 34.

5. Перрон

На аэродроме имеется три перрона.

Towing of ACFT with started engines is PROHIBITED on the apron covered with snow, ice (slippery) except for ACFT with unserviceable APU.

It is permitted for ATR-42, ATR-72 ACFT to taxi out of stands 1, 8-23, 35-47 using power back.

ACFT towing for engines start-up is normally carried out to taxi route on the apron or stand.

During ACFT towing, a two-way communication shall be maintained between a person who directs towing and the flight crew via intercom, radio or visually using the established signals.

Taxiing shall be carried out by GND controller's instructions.

It is permitted for ACFT to taxi to the assigned TWY for exit from the apron under own engines power by GND controller's clearance.

The marked runway-holding position on the assigned TWY is taxi clearance limit. GND controller can additionally advise taxi instructions, taxi limitations, information on movement of other ACFT and vehicles, taxi sequence and priority as well as changes of clearances issued earlier including the runway assigned for departure.

The flight crew shall report GND controller about reaching the marked runway-holding position on the assigned TWY.

Changeover to communication with TWR controller shall be carried out by GND controller's instruction.

All pre-flight checks on board the aircraft must be completed by the flight crew before reaching line-up position. Pre-flight checks to be conducted on the RWY shall be reduced to a minimum. In case of necessity for ACFT long RWY occupation (more than 1 minute), the flight crew, before entering the runway, must report the time required to prepare for take-off to ATS unit.

TWR controller clears (prohibits) the flight crew to occupy line-up position and to take off depending on the air situation.

For the purpose of expediting air traffic, flight crew can be cleared for immediate take-off. When obtaining such clearance, flight crew shall taxi onto the RWY and execute rolling start. Flight crew shall ensure rolling start without line-up not later than in 60 seconds after obtaining take-off clearance, when holding at the runway-holding position.

3. Parking area for light and ultralight aircraft

Light and ultralight ACFT can be parked on any stand corresponding to their size dimensions or stands assigned by the aerodrome operator.

4. Parking area for helicopters

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

The following stands are designated for skidded helicopters:

- stands 22, 23, 70-72 as a priority when RWY 15/33 is in use;
- stands 24, 26, 28, 30, 34 as a priority when RWY 05/23 is in use.

5. Apron

There are three aprons at the aerodrome.

«Восточный» включает:
МС 1-23, 34, 70-72 и два маршрута руления;
«Центральный» включает:
МС 24-33 и маршрут руления;
«Западный» включает:
МС 35-47, 65-68 и маршрут руления.
На перронах имеется 54 места стоянок ВС.

6. Ограничения при рулении

1. Руление на перроне выполняется при повышенном внимании экипажа на минимально допустимых скоростях.

2. Руление на перроне по маршруту от РД А1 до МС 34 (и в обратном направлении) разрешается ВС индекса 6 и ниже.

3. Руление на перроне по маршруту от РД В5 до МС 34 (и в обратном направлении) разрешается ВС индекса 7 и ниже.

4. Руление по РД А3, В6, В7 разрешается ВС индекса 6 и ниже.

5. Руление по РД М, В1, В2, В3, В4, В5 разрешается ВС индекса 7 и ниже.

6. Заруливание на МС 21-23 на тяге собственных двигателей допускаются ВС индекса 5 и ниже.

7. Заруливание ВС на МС 8, 9, 35, 36, 40-47 через соседние МС допускаются ВС индекса 2 и ниже.

8. Заруливание ВС на МС 10-16 через соседние МС допускаются ВС индекса 3 и ниже.

9. Заруливание/выруливание на/с МС 65-68 только буксировкой.

10. МС 10-12 должны быть свободны при заруливании ВС типа В747, В777, В767 на МС 34.

7. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

Для проведения эвакуации аварийного ВС с летного поля имеется комплект эвакуационного оборудования:

- приспособление для подъема самолета за крыло (ЭКО-ППСК);
- приспособление для подъема самолета за носовую часть фюзеляжа (ППСН-МВ-80);
- приспособление для подъема самолета за шкворень стойки шасси (ППСКшс-МВ-100);
- приспособление для буксировки аварийных ВС (ПБАВС-МВ-II);
- аварийные пневмотканевые подъемники АПТП Type MARS-25T – 2 комплекта;
- аварийные пневмотканевые подъемники АПТП Type MARS-40T – 2 комплекта;
- компрессор винтовой дизельный модель PDP20 (Musthane);
- прицепы для эвакуации ВС TFE-P.Y.S.55. – 3 шт.

Руководителем эвакуационных работ является полномочный представитель эксплуатанта ВС.

Аэропорт предоставляет эвакуационное оборудование, средства эвакуации и необходимое количество работников.

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

Учебные и тренировочные полёты, технические испытательные полёты на аэродроме в соответствии с установленными правилами и процедурами.

В случае интенсивного воздушного движения в районе аэродрома РП РА предоставляется право временно прекращать учебные и тренировочные полёты, технические испытательные полёты.

Eastern apron includes:
Stands 1-23, 34, 70-72 and two taxi routes;
Central apron includes:
Stands 24-33 and taxi route;
Western apron includes:
Stands 35-47, 65-68 and taxi route.
There are 54 aircraft stands on the aprons.

6. Taxiing – limitations

1. Taxiing on the apron shall be carried out with increased caution of the flight crew at minimum allowed speed.

2. Index 6 and below ACFT are permitted to taxi on the apron from TWY A1 to stand 34 (and vice versa).

3. Index 7 and below ACFT are permitted to taxi on the apron from TWY B5 to stand 34 (and vice versa).

4. Index 6 and below ACFT are permitted to taxi via TWY A3, B6, B7.

5. Index 7 and below ACFT are permitted to taxi via TWY M, B1, B2, B3, B4, B5.

6. Index 5 and below ACFT are permitted to taxi into stands 21-23 under own engines power.

7. Index 2 and below ACFT are permitted to taxi into stands 8, 9, 35, 36, 40-47 through adjacent stands.

8. Index 3 and below ACFT are permitted to taxi into stands 10-16 through adjacent stands.

9. ACFT shall taxi into/out of stands 65-68 only under tow.

10. Stands 10-12 must be vacant when B747, B777, B767 ACFT taxi into stand 34.

7. Removal of disabled ACFT

The following ACFT recovery equipment kit is available for removal of disabled ACFT from the airfield:

- Device for lifting the ACFT by the wing (EKO-PPSK);
- Device for lifting the ACFT by the fuselage nose section (PPSN-MW-80);
- Device for lifting the ACFT by the leg pivot (PPSKshs-MW-100);
- Device for towing of disabled ACFT (PBAWS-MW-II);
- Emergency lifting bags APTP Type MARS-25T – 2 sets;
- Emergency lifting bags APTP Type MARS-40T – 2 sets;
- Rotary diesel-driven compressor PDP20 (Musthane);
- Trailers for ACFT removal TFE-P.Y.S.55. – 3 units.

Authorized representative of the aircraft operator is the work coordinator of ACFT removal.

The airport provides recovery equipment, facilities and the required number of personnel.

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

Practice and training flights, technical test flights shall be carried out at the aerodrome in accordance with the established rules and procedures.

In case of intensive air traffic in the vicinity of an aerodrome, Flight Control Officer has the right to suspend practice and training flights, technical test flights.

Назначение ВПП производится органом ОВД.

Одна ВПП используется как рабочая для взлета и посадки.

9. Ограничения полётов вертолетов

Взлет и посадка вертолетов выполняются с/на ВПП.

Вход/выход в район аэродрома осуществляется по указанию диспетчера ДПК.

УВВВ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

1. Общие положения

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета выполняются экипажами всех ВС.

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

2. Использование системы ВПП в дневное время

Без особенностей.

3. Использование системы ВПП в ночное время

Без особенностей.

4. Ограничения на взлет

Экипажами ВС используются два варианта процедур взлёта и набора высоты: NADP 1 или NADP 2, причём для достижения необходимого эффекта командир ВС может использовать любой из них (ICAO Doc 8168).

5. Ограничения на посадку

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку не предусмотрены.

6. Примечания

Взлет воздушного судна с попутной составляющей скорости ветра разрешается в пределах ограничений РЛЭ.

УВВВ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP):

1.1 Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)

Общие положения

Руководитель полётов вводит процедуры работы в условиях ограниченной видимости, касающиеся начала и продолжения точных заходов на посадку по категориям II/IIIA, а также вылетов в условиях дальности видимости на ВПП менее 550 м.

Для оповещения служб аэропорта, экипажей ВС о выполнении полётов на аэродроме в условиях ограниченной видимости используется фраза: *«Процедуры при ограниченной видимости»* (далее по тексту – LVP).

Цель введения LVP:

- предотвращение столкновений ВС на земле в условиях ограниченной видимости;

- защита чувствительных (критических) зон курсового и глиссадного радиомаяков при выполнении полётов по категориям II, IIIA;

- упорядочение различных требований к полётам по категориям II, IIIA.

В период действия LVP при рулении ВС на перроне и по РД, не оборудованным осевыми огнями, в обязательном порядке используется машина сопровождения.

ATS unit assigns the runway.

One runway is available as the active runway for take-off and landing.

9. Helicopter traffic – limitation

Take-off and landing of helicopters shall be carried out from/on the runway.

Entry/exit into/from the terminal area shall be carried out by Radar controller's instruction.

UWWW AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. General provisions

Noise abatement procedures during take-off phase shall be executed by flight crews of all aircraft.

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

2. Use of the runway system in the day-time

No peculiarities.

3. Use of the runway system in the night-time

No peculiarities.

4. Take-off restrictions

Flight crews of aircraft shall apply two variants of take-off and climb procedures: NADP 1 and NADP 2, while the pilot-in-command may use any of them for reaching necessary effect (ICAO Doc 8168).

5. Landing restrictions

Noise abatement procedures are not established for approach procedure.

6. Remarks

Take-off of ACFT with a tail wind component is permitted within restrictions given in the Aeroplane Flight Manual.

UWWW AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Low visibility procedures

1.1 Application of low visibility procedures

General provisions

Flight Control Officer shall implement procedures in low visibility conditions, concerning the start and continuation of CAT II/IIIA operations and also departures under RVR below 550 m.

The phrase: *"Low visibility procedures"* (hereafter referred to as LVP) is used to inform airport services and flight crews about flight operations in low visibility conditions.

LVP are applied for the following purposes:

- to avoid ACFT collisions on the ground in low visibility conditions;

- to protect ILS LOC and GP critical areas when executing CAT II, IIIA operations;

- to regulate requirements to CAT II/IIIA operations.

When LVP are in force, ACFT taxiing on apron and via TWY not equipped with centre line lights must be executed after "Follow-me" vehicle.

При фактическом значении дальности видимости на ВПП (RVR) 550 м и менее и (или) ВНГО (вертикальной видимости) менее 60 м (в случае использования ВПП 15 по категориям II, IIIA) экипажи ВС извещаются по АТИС или диспетчером службы движения (при отсутствии АТИС) фразой: *«Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте ваш минимум»*.

Ответственность за принятие решения о выполнении посадки (взлёта) несёт командир ВС в зависимости от условий на аэродроме, в соответствии с рассчитанным эксплуатационным минимумом аэродрома.

Правила управления движением на площади маневрирования

Экипажу ВС следует повторять все указания диспетчеров ДПР и СДП при нахождении на площади маневрирования.

В случае визуального обнаружения или при использовании монитора КСА НКАД «Вега» несанкционированного занятия ВПП техникой, людьми, животными диспетчер СДП принимает незамедлительные меры по предотвращению столкновения ВС с препятствиями, сообщает об этом диспетчеру ДПК, РП РА (ст. диспетчеру РА).

Выходы из критической зоны ILS от ВПП 15 в направлении РД М (РД В4) и от ВПП 33 в направлении РД М (РД В1) оборудованы цветными кодированными (чередующиеся жёлтые/зелёные) огнями осевой линии РД.

ВПП считается свободной, когда ВС пересечёт маркировку места ожидания у ВПП и (или) последний огонь осевой линии РД В1/В4 жёлтого цвета для ВПП 15/33, что указывает на освобождение критической зоны ILS.

Место встречи машиной сопровождения ВС определяется по согласованию между диспетчером ДПР и экипажем ВС (как правило окончание осевых огней РД).

В период действия процедур при ограниченной видимости контроль за продольным эшелонированием ВС на площади маневрирования осуществляется с использованием КСА НКАД «Вега» с информированием экипажа ВС, по докладам экипажей ВС или водителя автомобиля сопровождения.

Ответственность за назначение маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на диспетчера ДПР.

Ответственность за несанкционированное занятие ВПП и невыдерживание назначенных маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на экипаж ВС.

Минимальные расстояния между прибывающими и вылетающими ВС для обеспечения защиты критических зон ILS

Для обеспечения точности сигнала ILS, на конечном этапе захода на посадку между ВС используется интервал не менее 15 км.

Диспетчер СДП выдаёт разрешение на занятие исполнительного старта вылетающему ВС (с учётом воздушной и наземной обстановки) до пролёта заходящим на посадку ВС точки IF.

Прибытие ВС в условиях ограниченной видимости

После посадки экипаж ВС действует по указанию диспетчера СДП. Освобождение ВПП воздушными судами и транспортными средствами определяется:

- по докладам экипажей ВС об освобождении ВПП;

When actual RVR is 550 m or less and (or) ceiling (vertical visibility) is less than 60 m (in the case of CAT II, IIIA operations on RWY 15), flight crews are informed about it via ATIS broadcast or by controller (when ATIS is not AVBL) using the phrase: *"Low visibility procedures in progress. Check your minimum".*

Pilot-in-command is responsible for making the decision to execute landing (take-off) depending on conditions at the aerodrome in accordance with the calculated aerodrome operating minimum.

Procedures for the traffic control on the manoeuvring area

The flight crew must read back all GND and TWR controllers' instructions while on the manoeuvring area.

In the case of visual detection or detection by means of A-SMGCS (Advanced Surface Movement Guidance and Control System) Vega of unauthorized entry of equipment, people, animals into the RWY, the TWR controller shall take immediate measures to prevent the aircraft from collisions with obstacles, and report it to the Radar controller and Flight Control Officer.

Exits from ILS critical area from RWY 15 towards TWY M (TWY B4) and from RWY 33 towards TWY M (TWY B1) are marked by colour coded (alternating yellow and green) taxiway centre line lights.

RWY is considered vacant when ACFT passes the runway-holding position marking and (or) last yellow light of taxiway B1/B4 centre line for RWY 15/33, indicating vacation of ILS critical area.

The position, where the "Follow-me" vehicle meets the ACFT, is coordinated between GND controller and the flight crew (as a rule at the end of taxiway centre line lights).

When LVP are in force, monitoring of longitudinal separation minima on the manoeuvring area shall be executed using A-SMGCS (Advanced Surface Movement Guidance and Control System) Vega informing the flight crew, upon report of the flight crew or driver of the "Follow-me" vehicle.

The responsibility for assignment of taxi routes within the manoeuvring area is placed on GND controller.

The responsibility for RWY incursion and non-adherence to the assigned taxi routes within the manoeuvring area is placed on the flight crew.

Minimum distances between the arriving and departing ACFT to ensure the safety of ILS critical areas

The interval of not less than 15 km between the aircraft on final approach segment shall be used for providing the accuracy of ILS signal.

TWR controller issues line-up clearance to departing ACFT (taking into account air and ground situation) before the arriving ACFT crosses IF (Intermediate approach fix).

Arrival in low visibility conditions

After landing flight crew shall follow TWR controller's instructions. RWY vacation by ACFT and vehicles is determined:

- as per reports of flight crews about RWY vacation;

- диспетчером СДП при использовании монитора КСА НКАД «Вега»;

- по докладам должностных лиц оперативных служб, занимавших ВПП по разрешению диспетчера СДП.

Экипаж ВС докладывает диспетчеру СДП об освобождении ВПП только после того, как ВС пересечёт:

- маркировку места ожидания у ВПП и (или) последний огонь осевой линии РД В1/В4 жёлтого цвета для ВПП 15/33, что указывает на освобождение критической зоны ILS.

ВС должно без задержки освободить критическую зону ILS.

После посадки на ВПП 15 (в условиях LVP) определены маршруты руления:

- РД В4, РД М, РД В7, РД А3, перрон;

- РД В4, РД М, РД В5 (В6), перрон.

Экипаж ВС докладывает диспетчеру СДП об освобождении ВПП 15, по его команде переходит на связь с диспетчером ДПР.

Под руководством диспетчера ДПР экипаж ВС продолжает следовать по указанному диспетчером ДПР маршруту руления, если не последовало других указаний от диспетчера ДПР.

Дальнейшее руление ВС по перрону осуществляется только за машиной сопровождения.

По маршруту руления: РД В4, РД М, РД В7, РД А3, перрон – машина сопровождения встречает и сопровождает ВС на перроне от РД А3.

По маршруту руления: РД В4, РД М, РД В5 (В6), перрон – машина сопровождения встречает и сопровождает ВС на перроне от РД В5 (В6).

После посадки на ВПП 33 (в условиях LVP) определены маршруты руления:

- РД В2, РД В5, перрон;

- РД В1, РД М, РД В5 (В6), перрон.

Экипаж ВС докладывает диспетчеру СДП об освобождении ВПП 33, по его команде переходит на связь с диспетчером ДПР.

Под руководством диспетчера ДПР экипаж ВС продолжает следовать по указанному диспетчером ДПР маршруту руления, если не последовало других указаний от диспетчера ДПР.

Дальнейшее руление ВС по перрону осуществляется только за машиной сопровождения.

Машина сопровождения встречает и сопровождает ВС по перрону от РД В5 (В6).

После посадки на ВПП 05 (в условиях LVP) определены маршруты руления:

- РД А3, перрон;

- РД А2, перрон;

- РД В7, РД М, РД В5 (В6), перрон.

Экипаж ВС докладывает диспетчеру СДП об освобождении ВПП 05, по его команде переходит на связь с диспетчером ДПР. При освобождении ВПП 05 по РД В7 критическая зона ILS находится на РД М.

Под руководством диспетчера ДПР экипаж ВС продолжает следовать по указанному диспетчером ДПР маршруту руления, если не последовало других указаний от диспетчера ДПР. Дальнейшее руление ВС по перрону осуществляется только за машиной сопровождения.

По маршруту руления РД А3, перрон – машина сопровождения встречает и сопровождает ВС на перроне от РД А3.

- by TWR controller using A-SMGCS (Advanced Surface Movement Guidance and Control System) Vega;

- as per reports of the representatives of the operation units which occupied the RWY by clearance of TWR controller.

Flight crew shall report RWY vacation to TWR controller only after ACFT has passed:

- marking of runway-holding position and (or) the last yellow light of TWY B1/B4 centre line for RWY 15/33, indicating vacation of ILS critical area.

ACFT must vacate ILS critical area without delay.

The following taxi routes are established for taxiing after landing on RWY 15 (in low visibility conditions):

- TWY B4, TWY M, TWY B7, TWY A3, apron;

- TWY B4, TWY M, TWY B5 (B6), apron.

Flight crew shall report RWY 15 vacation to TWR controller and change over to communication with GND controller by the instruction of TWR controller.

Flight crew shall proceed via the assigned taxi route by instruction of GND controller, unless otherwise instructed.

Further ACFT taxiing on the apron shall be carried out only after “Follow-me” vehicle.

For taxi route: TWY B4, TWY M, TWY B7, TWY A3, apron – “Follow-me” vehicle meets and escorts ACFT on apron from TWY A3.

For taxi route: TWY B4, TWY M, TWY B5 (B6), apron – “Follow-me” vehicle meets and escorts ACFT on apron from TWY B5 (B6).

The following taxi routes are established for taxiing after landing on RWY 33 (in low visibility conditions):

- TWY B2, TWY B5, apron;

- TWY B1, TWY M, TWY B5 (B6), apron.

Flight crew shall report RWY 33 vacation to TWR controller and change over to communication with GND controller by the instruction of TWR controller.

Flight crew shall proceed via the assigned taxi route by instruction of GND controller, unless otherwise instructed.

Further ACFT taxiing on the apron shall be carried out only after “Follow-me” vehicle.

“Follow-me” vehicle meets and escorts ACFT on apron from TWY B5 (B6).

The following taxi routes are established for taxiing after landing on RWY 05 (in low visibility conditions):

- TWY A3, apron;

- TWY A2, apron;

- TWY B7, TWY M, TWY B5 (B6), apron.

Flight crew shall report RWY 05 vacation to TWR controller and change over to communication with GND controller by the instruction of TWR controller. When vacating RWY 05 via TWY B7 ILS critical area is on TWY M.

Flight crew shall proceed via the assigned taxi route by instruction of GND controller, unless otherwise instructed. Further ACFT taxiing on apron shall be carried out only after “Follow-me” vehicle.

For taxi route: TWY A3, apron – “Follow-me” vehicle meets and escorts ACFT on apron from TWY A3.

По маршруту руления РД А2, перрон – машина сопровождения встречает и сопровождает ВС на перроне от РД А2.

По маршруту руления РД В7, РД М, РД В5 (В6), перрон – машина сопровождения встречает и сопровождает ВС на перроне от РД В5 (В6).

После посадки на ВПП 23 (в условиях LVP) определены маршруты руления:

- РД А1, перрон;
- РД А2, перрон;
- ВПП разворот на 180°, РД А3, перрон;
- ВПП разворот на 180°, РД В7, РД М, РД В5 (В6), перрон.

Экипаж ВС докладывает диспетчеру СДП об освобождении ВПП 23, по его команде переходит на связь с диспетчером ДПР. При освобождении ВПП 23 по РД В7 критическая зона ILS находится на РД М.

Под руководством диспетчера ДПР экипаж ВС продолжает следовать по указанному диспетчером ДПР маршруту руления, если не последовало других указаний от диспетчера ДПР. Дальнейшее руление ВС осуществляется только за машиной сопровождения.

По маршруту руления РД А1, перрон – машина сопровождения встречает и сопровождает ВС на перроне от РД А1.

По маршруту руления РД А2, перрон – машина сопровождения встречает и сопровождает ВС на перроне от РД А2.

По маршруту руления ВПП разворот на 180°, РД А3, перрон – машина сопровождения встречает и сопровождает ВС на перроне от РД А3.

По маршруту руления ВПП разворот на 180°, РД В7, РД М, РД В5 (В6), перрон, машина сопровождения встречает и сопровождает ВС на перроне от РД В5 (В6).

Вылет ВС в условиях ограниченной видимости

Буксировка ВС производится с включенными аэронавигационными и проблесковыми огнями.

Экипаж вылетающего ВС осуществляет руление только по РД, оборудованным огнями осевой линии РД, если не последовало других указаний от диспетчера ДПР.

При выходе из строя огней осевой линии РД или огней линии «стоп» экипаж ВС должен выполнять руление только за машиной сопровождения на пониженной скорости при повышенном внимании экипажа.

Руление ВС по площади перрона и по РД без осевой линии осуществляется только за машиной сопровождения под руководством диспетчера ДПР.

Экипажу ВС при рулении по площади перрона и по площади маневрирования следует постоянно проверять местоположение ВС, особенно в местах пересечения РД, чтобы быть уверенным в том, что руление производится в условиях полной безопасности.

В случае затруднения или сомнения в определении местоположения ВС, необходимо прекратить руление и сообщить об этом диспетчеру ДПР.

Места ожидания на РД В1 для ВПП 15, на РД В4 для ВПП 33, на РД А3 для ВПП 23 обозначены огнями линии «стоп». Каждая линия состоит из восьми огней, расположенных поперек РД с равными интервалами между огнями 3.0 м, указывающих красным цветом заданное направление подхода к месту ожидания у ВПП.

Места ожидания на РД А1 для ВПП 05, на РД А2 для ВПП 05/23, на РД В2 и РД В3 для ВПП 15/33 установлены огни защиты ВПП, которые расположены по обе стороны РД и состоят из двух пар попеременно мигающих огней жёлтого цвета.

For taxi route: TWY A2, apron – “Follow-me” vehicle meets and escorts ACFT on apron from TWY A2.

For taxi route: TWY B7, TWY M, TWY B5 (B6), apron – “Follow-me” vehicle meets and escorts ACFT on apron from TWY B5 (B6).

The following taxi routes are established for taxiing after landing on RWY 23 (in low visibility conditions):

- TWY A1, apron;
- TWY A2, apron;
- RWY 180-degree turn, TWY A3, apron;
- RWY 180-degree turn, TWY B7, TWY M, TWY B5 (B6), apron.

Flight crew shall report RWY 23 vacation to TWR controller and change over to communication with GND controller by the instruction of TWR controller. When vacating RWY 23 via TWY B7 ILS critical area is on TWY M.

Flight crew shall proceed via the assigned taxi route by instruction of GND controller, unless otherwise instructed. Further ACFT taxiing on the apron shall be carried out only after “Follow-me” vehicle.

For taxi route: TWY A1, apron – “Follow-me” vehicle meets and escorts ACFT on apron from TWY A1.

For taxi route: TWY A2, apron – “Follow-me” vehicle meets and escorts ACFT on apron from TWY A2.

For taxi route: RWY 180-degree turn, TWY A3, apron – “Follow-me” vehicle meets and escorts ACFT on apron from TWY A3.

For taxi route: RWY 180-degree turn, TWY B7, TWY M, TWY B5 (B6), apron - “Follow-me” vehicle meets and escorts ACFT on apron from TWY B5 (B6).

Departure in low visibility conditions

ACFT towing shall be executed with navigation and flashing lights switched on.

Flight crew of departing ACFT shall taxi only via TWY, equipped with TWY centre line lights unless otherwise instructed by GND controller.

In case of TWY centre line lights or stop bars failure, ACFT taxiing shall be executed only after “Follow-me” vehicle at reduced speed with increased caution of the flight crew.

Taxiing of aircraft on the apron area and via TWY without centre line shall be carried out only after “Follow-me” vehicle by instruction of GND controller.

In order to provide safety of taxiing, the flight crew shall continuously monitor the ACFT position on apron and manoeuvring area, especially at the TWY intersections.

In case the flight crew is not sure or meets with difficulties to determine ACFT position, they must stop taxiing and report to the GND controller.

Holding positions on TWY B1 for RWY 15, on TWY B4 for RWY 33, on TWY A3 for RWY 23 are marked by stop bar lights. Stop bar lights shall consist of eight lights spaced at uniform intervals of 3 m across the taxiway, showing red in the intended direction of approach to the runway-holding position.

Holding positions on TWY A1 for RWY 05, on TWY A2 for RWY 05/23, on TWY B2 and TWY B3 for RWY 15/33 are equipped with runway guard lights, which are located at each side of the taxiway and consist of two pairs alternately illuminated yellow lights.

Для взлёта с ВПП 15 (в условиях LVP) определен маршрут руления:

- перрон, РД В5 (В6), РД М, РД В1.

Руление на перроне осуществляется за машиной сопровождения.

По команде диспетчера ДПР на установленном рубеже передачи обслуживания движения экипаж ВС переходит на связь с диспетчером СДП и продолжает руление до линии стоп-огней красного цвета РД В1.

Для взлёта с ВПП 33 (в условиях LVP) определены маршруты руления:

- перрон, РД В5 (В6), РД М, РД В4;
- перрон, РД А3, РД В7, РД М, РД В4.

Руление на перроне осуществляется за машиной сопровождения.

По команде диспетчера ДПР на установленном рубеже передачи обслуживания движения экипаж ВС переходит на связь с диспетчером СДП и продолжает руление до линии стоп-огней красного цвета РД В4.

Для взлёта с ВПП 05 (в условиях LVP) определены маршруты руления:

- перрон, РД А1;
- перрон, РД А3, ВПП 23;
- перрон, РД В5 (В6), РД М, РД В7, ВПП 23.

Руление на перроне осуществляется за машиной сопровождения.

По команде диспетчера ДПР на установленном рубеже передачи обслуживания движения экипаж ВС переходит на связь с диспетчером СДП и продолжает руление до огней защиты ВПП жёлтого цвета РД А1.

Для маршрута руления перрон, РД А3, ВПП 23 - продолжает руление до линии стоп-огней красного цвета на РД А3.

Для маршрута руления перрон, РД В5 (В6), РД М, РД В7, ВПП 23 – продолжает руление до линии стоп-огней красного цвета на РД М.

Для взлёта с ВПП 23 (в условиях LVP) определены маршруты руления:

- перрон, РД А3;
- перрон, РД В5 (В6), РД М, РД В7.

Руление на перроне осуществляется за машиной сопровождения.

По команде диспетчера ДПР на установленном рубеже передачи обслуживания движения экипаж ВС переходит на связь с диспетчером СДП и продолжает руление до линии стоп-огней красного цвета РД А3.

Для маршрута руления: перрон, РД В5 (В6), РД М, РД В7 – продолжает руление до линии стоп-огней красного цвета на РД М.

Экипаж вылетающего ВС должен следовать по осевой линии РД на предварительный старт и доложить диспетчеру ДПР, когда ВС достигнет линии стоп-огней красного цвета.

Пересекать линию предварительного старта (критическую зону ILS), обозначенную линией стоп-огней красного цвета и установленной дневной маркировкой без разрешения диспетчера СДП ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Экипажу ВС следует повторять все указания диспетчера СДП по ожиданию вблизи ВПП.

После получения диспетчерского разрешения на занятие исполнительного старта экипаж ВС должен начать руление только после выключения огней линии «стоп».

В период действия процедур LVP ЗАПРЕЩАЮТСЯ:

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

The following taxi route is established for take-off from RWY 15 (in low visibility conditions):

- apron, TWY B5 (B6), TWY M, TWY B1.

Taxiing on apron shall be executed after the “Follow-me” vehicle.

At the established transfer of control limit flight crew shall change over from GND to TWR controller by GND controller's instruction and continue taxiing to red stop bar lights on TWY B1.

The following taxi routes are established for take-off from RWY 33 (in low visibility conditions):

- apron, TWY B5 (B6), TWY M, TWY B4;
- apron, TWY A3, TWY B7, TWY M, TWY B4.

Taxiing on apron shall be executed after the “Follow-me” vehicle.

At the established transfer of control limit flight crew shall change over from GND to TWR controller by GND controller's instruction and continue taxiing to red stop bar lights on TWY B4.

The following taxi routes are established for take-off from RWY 05 (in low visibility conditions):

- apron, TWY A1;
- apron, TWY A3, RWY 23;
- apron, TWY B5 (B6), TWY M, TWY B7, RWY 23.

Taxiing on apron shall be executed after the “Follow-me” vehicle.

At the established transfer of control limit flight crew shall change over from GND to TWR controller by GND controller's instruction and continue taxiing to yellow runway guard lights on TWY A1.

For taxi route: apron, TWY A3, RWY 23 - continue taxiing to red stop bar lights on TWY A3.

For taxi route: apron, TWY B5 (B6), TWY M, TWY B7, RWY 23 – continue taxiing to red stop bar lights on TWY M.

The following taxi routes are established for take-off from RWY 23 (in low visibility conditions):

- apron, TWY A3;
- apron, TWY B5 (B6), TWY M, TWY B7.

Taxiing on apron shall be executed after the “Follow-me” vehicle.

At the established transfer of control limit flight crew shall change over from GND to TWR controller by GND controller's instruction and continue taxiing to red stop bar lights on TWY A3.

For taxi route: apron, TWY B5 (B6), TWY M, TWY B7 – continue taxiing to red stop bar lights on TWY M.

Flight crew of departing aircraft must proceed to the runway-holding position along TWY centre line and report reaching red stop bar lights to GND controller.

It is PROHIBITED to cross the runway-holding position line (ILS critical area boundary), designated by red stop bars and established day marking, without TWR controller’s clearance.

The flight crew must read back all TWR controller’s instructions on holding at the runway.

After receiving line-up clearance the flight crew must start taxiing only after stop bars are switched off.

When LVP are in progress, it is PROHIBITED:

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

1.2 ВПП и соответствующее оборудование, разрешенное для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости (LVP)

На аэродроме Самара/Курумоч для полетов по II, IIIA категории ИКАО допущена ВПП 15 с МКпос.148°.

Для выполнения полетов по этим категориям эксплуатанту, экипажу и ВС требуется специальное разрешение (допуск).

ВПП 15 с МК148° оснащена:

a) системой посадки СП-200, в состав оборудования которой входят:

- курсовой радиомаяк;
- глиссадный радиомаяк с дальномером РМД-90НП;
- оборудование дистанционного управления и индикации их технического состояния.

b) системой светосигнального оборудования ВПП 15 ОВИ-3 и РД с осевыми огнями (А3, В1, В4, В5, В6, В7, М (сегмент от В1 до В6 и от В7 до В4), а также оборудованием дистанционного управления огнями AMS-1;

c) метеорологическим оборудованием, обеспечивающим автоматическое вычисление и выдачу на средства отображения метеоинформации в КСА УВД «Альфа-5» и позволяющим осуществлять ежеминутное автоматическое обновление следующих элементов погоды:

- параметры ветра у земли;
- видимость;
- дальность видимости на ВПП в зоне приземления рабочего курса посадки;
- дальность видимости на ВПП в середине ВПП и на дальнем конце ВПП;
- высота нижней границы облаков (вертикальная видимость);
- температура воздуха;
- точка росы;
- атмосферное давление.

Аэродром Самара/Курумоч оснащен радиолокационной станцией обзора лётного поля (РЛС ОЛП) «Атлантика», многопозиционной системой наблюдения (МПСН) «Альманах» совместно с комплексом средств автоматизации наблюдения и контроля за аэродромным движением (КСА НКАД) «Вега». Системы наблюдения РЛС ОЛП «Атлантика», МПСН «Альманах» совместно с КСА НКАД «Вега» используются персоналом СДП, ДПР для контроля и управления движением воздушных судов, спецавтотранспорта, технических средств и других объектов, находящихся на рабочей площади аэродрома (площади маневрирования, перроне и местах стоянок ВС).

В случае отказа (неработоспособности) РЛС ОЛП «Атлантика», МПСН «Альманах», КСА НКАД «Вега» в целях безопасности управления наземным движением, решением руководителя полётов вводятся дополнительные меры (эквиваленты безопасности):

- при уменьшении видимости до 2500 м, работы по поддержанию рабочей площади в эксплуатационном состоянии прекращаются, за исключением работ по эксплуатационному содержанию аэродрома, выполняемых аэродромной службой;
- при уменьшении видимости до 600 м (хотя бы в одной из трёх точек измерения видимости) любое движение наземных транспортных средств на рабочей площади без информирования службы движения (ДПР, СДП, РП РА) **–** ЗАПРЕЩАЕТСЯ;

1.2 RWY equipment approved to support low visibility procedures

RWY 15 is approved for ICAO Category II and IIIA flight operations on landing heading 148° MAG.

ACFT operator, flight crew and ACFT are required to have special approval (certification) for carrying out flights in accordance with these categories.

RWY 15 is equipped with:

a) Landing system (SP-200) consisting of:

- LOC 15;
- GP 15 (with DME/RMD-90NP);
- remote control equipment and indication of LOC and GP technical condition;

b) RWY 15 CAT III LIH, including TWY (A3, B1, B4, B5, B6, B7, M (segments from TWY B1 to TWY B6 and from TWY B7 to TWY B4) centre line lights and also equipment for lights remote control AMS-1;

c) meteorological equipment that provides automated readings and uploading of data onto the meteo display device of the ATM Automation System ALPHA-5 and allows to automatically update information on weather components every other minute:

- surface wind;
- visibility;
- RVR at active landing heading TDZ;
- RVR at RWY mid-point and stop-end;
- ceiling (vertical visibility);
- air temperature;
- dew point;
- atmospheric pressure.

Samara/Kurumoch AD is equipped with Airfield surveillance radar station “Atlantika”, multilateral ATS surveillance system “Almanakh” with A-SMGCS CAF “Vega”. TWR and GND controllers use these systems for control and guidance of surface movement of ACFT, special vehicles, technical facilities and other objects present at the aerodrome movement area (manoeuvring area, apron and ACFT stands).

In order to ensure safety of surface movement guidance additional measures (safety equivalents) are implemented by the Flight Control Officer’s decision in case of ATS surveillance facilities “Atlantika”, “Almanakh”, “Vega” failure:

- when visibility decreases to 2500 m works for maintaining of AD movement area in operational suitability are terminated, excluding works for AD operational maintenance executed by AD operational service;
- when visibility decreases to 600 m (at least at one of the three points of visibility measurement), any movement of transport vehicles via AD movement area is PROHIBITED without reporting to AD movement service (GND, TWR, Flight Control Officer);

- при видимости менее 550 м (хотя бы в одной из трёх точек измерения видимости) нахождение на площади маневрирования не более одного воздушного ВС для руления на вылет;

- при видимости менее 550 м (хотя бы в одной из трех точек измерения видимости) нахождение на площади маневрирования не более одного воздушного ВС на РД М и одного ВС на маршрутах перрона (западного, центрального, восточного) для руления после посадки.

1.3 Метеорологические условия, в которых применяются процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

Подготовительный этап введения LVP:

- значение дальности видимости на ВПП (RVR) 600 м и менее (хотя бы в одной из трех точек измерения видимости) и (или) ВНГО (вертикальной видимости) 60 м (в случае использования ВПП 15 по категориям II, IIIA). При данных метеоусловиях РП РА объявляет готовность заинтересованным службам с использованием фразы: *«ВНИМАНИЕ! Объявляется готовность служб аэропорта к работе в условиях ограниченной видимости».*

Введение в действие LVP:

- значение дальности видимости на ВПП (RVR) 550 м и менее (хотя бы в одной из трех точек измерения видимости) и (или) ВНГО (вертикальной видимости) менее 60 м (в случае использования ВПП 15 по категориям II, IIIA). При данных метеоусловиях РП РА принимает решение о начале действия LVP с использованием фразы: *«ВНИМАНИЕ! В аэропорту введён режим «Процедуры при ограниченной видимости».*

Прекращение действия LVP:

- значение дальности видимости на ВПП (RVR) более 600 м (во всех трех точках измерения видимости) и ВНГО (вертикальной видимости) более 60 м (в случае использовании ВПП 15 по категориям II, IIIA). При данных метеоусловиях РП РА принимает решение об отмене LVP с использованием фразы: *«ВНИМАНИЕ! Отмена процедур при ограниченной видимости».*

Примечание: *Введение процедуры работы в условиях ограниченной видимости по критерию вертикальной видимости применяется, в случае использовании ВПП 15 по категориям II, IIIA.*

1.4 Описание наземных маркировочных знаков/светотехнических средств для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости (LVP)

ВПП 05/23 оснащена системой светосигнального оборудования ОВИ-1.

ВПП 15/33: с МКпос 148°оснащена системой светосигнального оборудования ОВИ-3, а с МКпос 328° ОВИ-1.

РД А3, В1, В4, В5, В6, В7, М (сегмент от В1 до В6 и от В7 до В4) с осевыми огнями, а также оборудованием дистанционного управления огнями AMS-1.

2. Процедуры полетов по ППП

Вылет

Перед началом выруливания, при первой связи с диспетчером экипаж ВС должен доложить индекс прослушанной информации АТИС, указать номер МС и получить условия выхода, код ответчика ВОРЛ, разрешение на выполнение полёта.

Условия выхода должны содержать:

- порядок маневрирования при взлёте;

- when visibility is less than 550 m (at least at one of the three points of visibility measurement), not more than one ACFT taxiing for take-off can be present on the manoeuvring area;

- when visibility is less than 550 m (at least at one of the three points of visibility measurement), not more than one ACFT can be present on the manoeuvring area on TWY M and one ACFT taxiing after landing – on apron (Western, Central, Eastern) taxi routes.

1.3 Weather conditions for LVP application

LVP preparation phase:

- RVR value is 600 m or less (at least at one of the three points of visibility measurement) and (or) ceiling (vertical visibility) is 60 m (in case of RWY 15 Category II and IIIA flight operations). In given weather conditions the Flight Control Officer announces readiness to the interested services using the phrase: *"ATTENTION! It is announced readiness of airport services to operate in low visibility conditions"*.

LVP implementation phase:

- RVR value is 550 m or less (at least at one of the three points of visibility measurement) and (or) ceiling (vertical visibility) is less than 60 m (in case of RWY 15 Category II and IIIA flight operations). In given weather conditions the Flight Control Officer takes a decision to implement low visibility procedures using the phrase: *"ATTENTION! "Low visibility procedures"* are implemented at the airport."

LVP termination phase:

- RVR value is more than 600 m (at all three points of visibility measurement) and (or) ceiling (vertical visibility) is more than 60 m (in case of RWY 15 Category II and IIIA flight operations). In given weather conditions the Flight Control Officer takes a decision to cancel low visibility procedures using the phrase: *"ATTENTION! Low visibility procedures are cancelled".*

Note: *Low visibility procedures implementation according to vertical visibility criterion is available in case of RWY 15 Category II and IIIA flight operations*.

1.4 Description of ground marking/lighting systems used in connection with low visibility procedures

RWY 05/23 is equipped with CAT I LIH.

RWY 15/33 is equipped with CAT III LIH for landing heading 148° MAG, and with CAT I LIH for landing heading 328° MAG.

TWY A3, B1, B4, B5, B6, B7, M (segments from TWY B1 to TWY B6 and from TWY B7 to TWY B4) are equipped with centre line lights and also equipment for lights remote control AMS-1.

2. Procedures for IFR flights

Departure

Before taxiing out of the stand, flight crew shall report the last communicated ATIS information code letter and stand number on initial radio contact with the controller and receive departure instructions, SSR transponder code and flight clearance.

Departure instructions must contain the following information:

- manoeuvring procedure after take-off;

- высоту первоначального набора;
- позывной органа ОВД, с которым необходимо установить радиосвязь после взлёта и частоту, на которой он работает.

Стандартные условия выхода предусматривают выход на связь с диспетчером ДПК после выполнения взлёта (позывной “Самара-Круг”).

Если органом ОВД при выдаче условий выхода указывается только наименование стандартного маршрута вылета по приборам (SID) – это означает, что заданы стандартные условия выхода.

Если экипаж не располагает данными о параметрах стандартного маршрута вылета по приборам (SID) или выдерживание стандартного маршрута вылета по приборам не представляется возможным, экипаж обязан доложить об этом диспетчеру ДПР и получить другие условия маневрирования после взлёта.

Взлёт не от начала ВПП выполняется по запросу экипажа ВС или по инициативе соответствующего органа ОВД.

Ответственность за принятие решения о производстве такого взлёта возлагается на командира ВС.

Взлёт и первоначальный набор высоты осуществляются:

- по стандартным маршрутам вылета по приборам (SID);
- при наличии непрерывного радиолокационного контроля – по траекториям, задаваемым органом ОВД методом радиолокационного векторения.

При установлении связи с диспетчером ДПП (позывной “Самара-Подход”), в режиме набора высоты экипаж ВС обязан доложить текущий и занимаемый эшелон (высоту). SID RNAV применяется для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, с экипажами, имеющими соответствующее разрешение.

Если экипаж не располагает данными о параметрах SID RNAV или его выдерживание не представляется возможным, экипаж обязан доложить об этом диспетчеру ДПР и запросить векторение для вылета. В случае отсутствия конфликтного движения или других ограничений, диспетчер, в зависимости от воздушной обстановки, назначает процедуру «Прямо на» с целью уменьшения времени полёта и расхода топлива.

Прибытие

Снижение и подход к аэродрому осуществляется:

- по маршрутам (STAR) и схемам захода на посадку с применением процедуры «Прямо на»;
- при наличии непрерывного радиолокационного контроля - по траекториям, задаваемым органом ОВД методом векторения;
- методом визуального захода на посадку.

При установлении радиосвязи с диспетчером ДПП в режиме снижения экипаж обязан доложить текущий и занимаемый эшелон (высоту).

Если экипаж ВС не располагает данными о параметрах STAR и/или схемы захода на посадку или их выдерживание не представляется возможным, экипаж обязан доложить об этом диспетчеру ДПП и запросить векторение для прибытия и/или захода на посадку. STAR RNAV применяется для ВС, имеющих сертифицированное оборудование, с экипажами, имеющими соответствующее разрешение.

Если экипаж не располагает данными о параметрах STAR RNAV или его выдерживание не представляется возможным, экипаж обязан доложить об этом диспетчеру ДПП и запросить векторение для прибытия.

- initial climb altitude;
- call sign and operating frequency of the ATS unit to be contacted after take-off.

Standard departure instructions require contacting Radar controller (call sign “Samara-Radar”) after take-off.

If, when issuing departure instructions, ATS unit provides only SID designator, this means that standard departure instructions are assigned.

If flight crew has no information on SID parameters or if unable to maintain the assigned SID, flight crew must report it to GND controller and receive other instructions for manoeuvring after take-off.

Take-off not from RWY beginning shall be carried out upon request of the flight crew or at the initiative of the respective ATS unit.

Pilot-in-command is responsible for making the decision to carry out such take-off.

Take-off and initial climb shall be executed:

- via SID;
- via tracks assigned by ATS unit by radar vectoring under continuous radar control.

Having established radio contact with APP controller (call sign “Samara-Approach”) in climb, the flight crew must report present FL and FL (altitude) to be reached. SID RNAV is AVBL for ACFT with certified equipment and operated by flight crews having appropriate approval.

If the flight crew has no information on SID RNAV parameters or if unable to maintain this SID, the flight crew must report it to GND controller and request vectoring for departure. Controller can instruct “Direct to” in order to reduce duration of the flight and fuel consumption, depending on air situation, if there is no conflicting traffic or other restrictions.

Arrival

Descent and approach to the aerodrome shall be carried out:

- via STAR and approach procedures, following “Direct to” instruction;
- via tracks assigned by ATS unit using radar vectoring under continuous radar control;
- via visual approach procedure.

Having established radio contact with APP controller in descent, the flight crew must report present FL and FL (altitude) to be reached.

If the flight crew has no information on STAR parameters and/or approach procedure or if unable to maintain STAR and/or approach procedure, the flight crew must report it to APP controller and request vectoring for executing arrival and/or approach. STAR RNAV is available for ACFT with certified equipment and operated by flight crews having appropriate approval.

If the flight crew has no information on STAR RNAV parameters or if unable to maintain STAR RNAV, flight crew must report it to APP controller and request vectoring for arrival.

Экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС, доложить его индекс при первой радиосвязи с диспетчером ДПП.

Допускается посадка с попутным ветром с целью ускорения потока ВС по запросу экипажа или по инициативе соответствующего органа ОВД.

Ответственность за принятие решения о производстве такой посадки возлагается на командира ВС.

При необходимости, например, в случае перегруженности аэродрома или его закрытии, прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в одной из зон ожидания, расположенных на схемах стандартного прибытия по приборам (STAR) в диспетчерской зоне Самара/Курумоч.

3. Процедуры при сокращенных минимумах эшелонирования на ВПП

Не применяются.

4. Процедуры наблюдения ОВД

4.1 Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора

Не применяется.

4.2 Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора

Работа самолетного ответчика в режиме «MODE S» на земле:

- ответчик включается перед буксировкой (запуском двигателей);
- ответчик выключается после окончания парковки на место стоянки.

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

Не применяется.

4.4 Потеря радиосвязи

В случае потери (отказе) радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в разделе ENR 1.6 АИП РФ, устанавливает код ответчика 7600.

Во всех случаях экипаж может:

- использовать мобильную связь

Руководитель полётов:

+7 846-279-18-60, +7 846-278-47-96,

+7 846-278-47-95, +7 846-255-62-71;

- прослушивать на частоте ДПРМ аэродрома информацию и указания диспетчера.

5. Процедуры полетов по ПВП

Процедуры полётов по ПВП в границах узлового диспетчерского района Самара/Курумоч осуществляются в соответствии с правилами, изложенными в разделе ENR 1.2 «Правила визуальных полётов» АИП РФ.

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

Решение о переходе от полёта по правилам полётов по приборам к полёту по правилам визуальных полётов командир воздушного судна принимает самостоятельно.

Переход от полёта по правилам полётов по приборам к полёту по правилам визуальных полётов разрешается только в том случае, когда орган обслуживания воздушного движения получает составленное командиром воздушного судна сообщение, которое содержит фразу: *«Отменяю полёт по ППП»* и любые другие изменения, подлежащие внесению в его текущий план полёта.

Flight crew must listen to the current ATIS broadcast, report its code letter on initial radio contact with APP controller.

Downwind landing is permitted for the purpose of expediting air traffic flow upon request of the flight crew or at the initiative of the respective ATS unit.

Pilot-in-command is responsible for making the decision to execute such landing.

If necessary, for example in case of aerodrome congestion or closure, arriving aircraft can be instructed to hold in one of the holding areas located on STAR routes in Samara/Kurumoch CTR.

3. Procedures of the reduced runway separation minima

These procedures are not AVBL.

4. ATC surveillance procedures

4.1 Radar Control and ATS using primary surveillance radar

These procedures are not AVBL.

4.2 Radar Control and ATS using secondary surveillance radar

Aircraft transponder operation in Mode S on the ground:

- transponder shall be switched on before towing (engines start-up);
- transponder shall be switched off after ACFT is parked onto stand.

4.3 Surveillance procedures and ATS using ADS-B

These procedures are not AVBL.

4.4 Communication failure

In case of radio communication failure flight crew must follow radio communication failure procedures set forth in ENR 1.6 part of AIP Russia, set SSR transponder to code 7600.

In all cases flight crew can:

- use mobile communication

Flight Control Officer:

+7 846-279-18-60, +7 846-278-47-96,

+7 846-278-47-95, +7 846-255-62-71;

- maintain listening watch on aerodrome LOM frequency for information and controller's instructions.

5. Procedures for VFR flights

Procedures for VFR flights within Samara/Kurumoch TMA shall be carried out in accordance with the rules set forth in ENR 1.2 section of AIP of Russia "Visual flight rules".

Pilot-in-command must comply with visual flight rules and timely report the necessity to change to IFR flight to ATS unit.

Pilot-in-command makes a decision to change from IFR flights to VFR flights at own discretion.

Change from IFR flight to VFR flight is permitted only in case when ATS unit receives a message from pilot-in-command containing a phrase: *"IFR flight cancelled"* and any other changes subject to be inserted into his current flight plan.

6. Критерии видимости на ВПП и нижней границы облаков (вертикальной видимости)

Критерии изменений видимости на ВПП (видимости) и нижней границы облаков (вертикальной видимости), об изменении которых диспетчер оперативно информирует экипаж ВС:

а) дальность видимости на ВПП (RVR) улучшается и достигает или превышает одно или несколько из следующих значений, или дальность видимости на ВПП ухудшается и становится менее одного или нескольких из следующих значений: 150 м, 200 м, 300 м, 550 м, 600 м, 800 м.

б) высота нижней границы нижнего слоя (Ннго) значительной (BKN) или сплошной (OVC) облачности (вертикальная видимость (VV) при тумане, или когда невозможно определить Ннго) достигает одного или нескольких из следующих значений: 30 м, 60 м, 150 м.

7. Примечания

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

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

Особенностью выполнения полётов в узловом диспетчерском районе Самара/Курумоч является близкое расположение зоны ограничения полётов UWR744, а также вхождение в узловой диспетчерский район Самара/Курумоч аэродромов государственной и экспериментальной авиации.

При полётах по ПВП и ППП в пределах узлового диспетчерского района Самара/Курумоч необходимо:

- выполнять указания соответствующего органа ОВД;
- иметь и постоянно поддерживать двустороннюю радиосвязь в ОВЧ-диапазоне;
- иметь средства связи ВЧ-диапазона и СЧ-диапазона, позволяющие прослушивание указаний органа ОВД, для обеспечения резервирования при отказе средств ОВЧ-диапазона.

ВС, находящиеся на конечных этапах захода на посадку, имеют преимущество перед вылетающими.

Для оптимизации потока ВС при сухой ВПП взлётно-посадочные операции могут выполняться с попутной составляющей ветра. КВС обязан запросить другое направление для взлёта и посадки, если выполнение взлёта или посадки с текущим ветром не обеспечивает безопасность полёта.

Полёты вертолётов

Запуск двигателей производится на стоянке. Прогрев и опробование двигателей производится на предварительном старте с учётом скорости и направления ветра.

6. Criteria for RVR and height of cloud base (vertical visibility)

ATS unit timely informs the flight crew about the following changes of criteria for RVR (visibility) and height of cloud base (vertical visibility):

a) when RVR is improving and changes to or exceeds one or more of the following values, or when RVR is deteriorating and passes through one or more of the following values: 150 m, 200 m, 300 m, 550 m, 600 m, 800 m.

b) when the height of base of the lowest cloud layer of BKN clouds or OVC (vertical visibility when the sky is obscured or when the value of the height of base of the lowest cloud layer cannot be determined) changes to one or more of the following values: 30 m, 60 m, 150 m.

7. Remarks

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

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

Flight operations in Samara/Kurumoch TMA are conditioned by close location of restricted area UWR744 and presence of state and experimental aviation aerodromes within Samara/Kurumoch TMA.

The requirements for conducting VFR/IFR flights within Samara/Kurumoch TMA are as follows:

- to follow instructions of the respective ATS unit;
- to have and maintain two-way VHF-band radio communication on a permanent basis;
- to have in place HF, MF range communication equipment allowing to monitor ATS unit instructions, to ensure backup in case of VHF range communication equipment failure.

ACFT on final approach segment have priority over departing ACFT.

To optimize air traffic flow when RWY is dry, take-off/landing can be carried out with a tailwind component. In case take-off/landing with current tailwind component do not ensure flight safety, pilot-in-command must request another direction for take-off/landing.

Helicopter flights

Engines start-up shall be carried out on a stand. Engines warm-up and run-up shall be carried out at the runway-holding position taking into account wind speed and direction.

УВВВ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Миграция птиц

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

Территория аэродрома с северо-восточной, восточной, южной и западной сторон окружена поймами рек Кондурча, Сок и долиной реки Волги. Лесные массивы, сельхозугодья и п. Береза, прилегающие к зонам взлета и посадки, способствуют обитанию большего количества птиц.

UWWW AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

Bird migration

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

The territory of the aerodrome is surrounded by the flood plains of the Kondurcha, Sok rivers and the valley of the Volga river on the North-Eastern, Eastern, Southern and Western sides. Large forests, agricultural lands and Beryeza settlement adjoining take-off and landing areas favour the dwelling of a large number of birds.

Узкое пространство между Жигулями и Сокольями Ярами, прорезанное долиной Волги, Жигулевские ворота, способствуют постоянной концентрации в этом месте птиц на небольших высотах.

Сезонная

Весенняя миграция птиц происходит с середины марта до середины мая. Осенняя миграция происходит с сентября до середины ноября.

Основные направления миграции весной с ЮЗ на СВ, осенью – в обратном направлении.

Большинство птиц совершает перелеты на высотах 150 м/490 фт – 600 м/1970 фт от уровня земли.

Весной частота 2-3 стаи в час.

Осенью частота 3-5 стаи в час.

Суточная

Суточные миграции характеризуются учащением миграции через час после восхода Солнца и за час до его захода, а также высотами полётов до 150 м/490 фт от уровня земли.

Частота 0.96 особей в минуту.

Основные направления 0° - 360°.

Гнездовые колонии птиц в районе аэродрома отсутствуют.

Радиолокационный контроль за перемещением птиц отсутствует.

Передача информации

Информация об орнитологической обстановке передается экипажам ВС, выполняющим взлет и заход на посадку, по каналу вещания АТИС и при необходимости через диспетчера органа ОВД.

Narrow space between the Zhiguli and Sokolyi Yary, cut by the valley of the Volga river, Zhigulyovskiye Vorota favours permanent concentration of birds there at low heights.

Seasonal bird migration

Spring bird migration takes place from the middle of March till the middle of May. Autumn bird migration - from September till the middle of November.

The main directions of bird migration are from south-west to north-east in spring and vice versa in autumn.

The majority of birds migrate at 150 m/490 ft – 600 m/1970 ft AGL.

Intensity of migrations is 2-3 flocks per hour in spring.

Intensity of migrations is 3-5 flocks per hour in autumn.

Daily bird migration

Daily migrations are defined by intensity increasing an hour after sunrise and an hour before sunset and by flights up to 150 m/490 ft AGL.

Intensity of migrations is 0.96 birds per minute.

The main directions are 0° - 360°.

There are no breeding colonies in the vicinity of the aerodrome.

Radar control over bird migration is not provided.

Information broadcast

Information about ornithological situation is broadcasted to the flight crews of departing and arriving ACFT via ATIS and, if required, by ATS unit controller.

УВВВ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
UWWW AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UWWW-31 AD 2.1 UWWW-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 05/23	AD 2.1 UWWW-33
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 15	AD 2.1 UWWW-35
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 33	AD 2.1 UWWW-36
Precision Approach Terrain Chart – ICAO. RWY 15	AD 2.1 UWWW-37
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2.1 UWWW-39
Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO	AD 2.1 UWWW-40
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UWWW-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 UWWW-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 05	AD 2.1 UWWW-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 23	AD 2.1 UWWW-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 15	AD 2.1 UWWW-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 33	AD 2.1 UWWW-72
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 05	AD 2.1 UWWW-73
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 23	AD 2.1 UWWW-74
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 15	AD 2.1 UWWW-75
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 33	AD 2.1 UWWW-76
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 05	AD 2.1 UWWW-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 23	AD 2.1 UWWW-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 15	AD 2.1 UWWW-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 33	AD 2.1 UWWW-90
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 05	AD 2.1 UWWW-91
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 23	AD 2.1 UWWW-92
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 15	AD 2.1 UWWW-93
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 33	AD 2.1 UWWW-94
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I RWY 05	AD 2.1 UWWW-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I RWY 23	AD 2.1 UWWW-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I RWY 05	AD 2.1 UWWW-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I RWY 23	AD 2.1 UWWW-100
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I/II/III RWY 15	AD 2.1 UWWW-101
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I RWY 33	AD 2.1 UWWW-102
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I/II/III RWY 15	AD 2.1 UWWW-103
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I RWY 33	AD 2.1 UWWW-104
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR RWY 05	AD 2.1 UWWW-105
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR RWY 23	AD 2.1 UWWW-106
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR RWY 15	AD 2.1 UWWW-107
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR RWY 33	AD 2.1 UWWW-108
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 05	AD 2.1 UWWW-109
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 23	AD 2.1 UWWW-110
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB A RWY 05	AD 2.1 UWWW-111
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB B RWY 23	AD 2.1 UWWW-112
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 15	AD 2.1 UWWW-113
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 33	AD 2.1 UWWW-114
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB C RWY 15	AD 2.1 UWWW-115
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB D RWY 33	AD 2.1 UWWW-116

Visual Approach Chart – ICAO. RWY 05/23, 15/33	AD 2.1 UWWW-133
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 05	AD 2.1 UWWW-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 23	AD 2.1 UWWW-140
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 15	AD 2.1 UWWW-141
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 33	AD 2.1 UWWW-142
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 05	AD 2.1 UWWW-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 23	AD 2.1 UWWW-148
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 15	AD 2.1 UWWW-149
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 33	AD 2.1 UWWW-150
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 05	AD 2.1 UWWW-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 23	AD 2.1 UWWW-156
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 15	AD 2.1 UWWW-157
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 33	AD 2.1 UWWW-158
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 05	AD 2.1 UWWW-159
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 23	AD 2.1 UWWW-160
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 15	AD 2.1 UWWW-161
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 33	AD 2.1 UWWW-162
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 05	AD 2.1 UWWW-301
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNP RWY 23	AD 2.1 UWWW-302
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNP RWY 05	AD 2.1 UWWW-303
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 23	AD 2.1 UWWW-304
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 05	AD 2.1 UWWW-305
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 05	AD 2.1 UWWW-306
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNP RWY 15	AD 2.1 UWWW-307
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNP RWY 33	AD 2.1 UWWW-308
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 15	AD 2.1 UWWW-309
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 33	AD 2.1 UWWW-310
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 15	AD 2.1 UWWW-311
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 15	AD 2.1 UWWW-312
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNP RWY 05	AD 2.1 UWWW-313
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNP RWY 23	AD 2.1 UWWW-314
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 05	AD 2.1 UWWW-315
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 23	AD 2.1 UWWW-316
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 05	AD 2.1 UWWW-317
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 33	AD 2.1 UWWW-318
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNP RWY 15	AD 2.1 UWWW-319
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNP RWY 33	AD 2.1 UWWW-320
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 15	AD 2.1 UWWW-321
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 33	AD 2.1 UWWW-322
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP X RWY 05 (AR)	AD 2.1 UWWW-323
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP X RWY 23 (AR)	AD 2.1 UWWW-324
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP X RWY 15 (AR)	AD 2.1 UWWW-325
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP X RWY 33 (AR)	AD 2.1 UWWW-326