

УСНН АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
USNN AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УСНН НИЖНЕВАРТОВСК
USNN NIZHNEVARTOVSK

УСНН АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
USNN AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	605655с 0762850в. Смещена на 200 м в сторону порога ВПП 03 от геометрического центра ВПП 605655N 0762850E. Displaced by 200 M towards RWY 03 THR from the RWY geometric centre
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	4.5 км СЗ г. Нижневартовск 4.5 KM NW of the city of Nizhnevartovsk
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	178 фт/23.6°С 178 ft/23.6°С
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	16°В(2020)/– 16°Е(2020)/–
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	АО «Нижневартовскavia» Россия, 628613, Тюменская обл., Ханты-Мансийский АО - Югра, г. Нижневартовск, ул. Авиаторов 2, Аэропорт Joint stock company "Nizhnevartovskavia" Airport, 2, Ulitsa Aviatorov, Nizhnevartovsk, Khanty-Mansiyskiy AO-Yugra, Tyumenskaya Oblast, 628613, Russia Тел./Tel.: (3466) 24-10-41, 42-45-16, 49-20-30 Факс/Fax: (3466) 24-43-71 AFTN: УСННКОБЬ /USNNКОХХ E-mail: office@nvavia.ru
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

УСНН АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
USNN AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0300-1200 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0300-1200 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office	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+5 часов LT=UTC+5 HR

УСНН АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
USNN AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеются AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	TC-1, PT/FH-51/TN-98 TS-1 (equivalent to Jet A-1), RT/FH-51/TN-98
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Топливозаправщики, автотопливозаправщики/9 м ³ , 10 м ³ , 22 м ³ , 25 м ³ Fuel trucks, refuellers/ 9m ³ , 10 m ³ , 22 m ³ , 25 m ³
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

УСНН АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
USNN AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта на 175 мест, гостиницы в городе Airport hotel for 175 persons and hotels in the city
2.	Рестораны Restaurants	Столовая. Буфеты аэропорта и гостиницы Canteen. Cafeteria at the airport and in hotel
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	В аэровокзале: медпункт, медико-санитарная часть (в рабочие дни); в г. Нижневартовск: служба скорой помощи, поликлиники, больницы In Airport Terminal: aid post, medical unit (on working days); in Nizhnevartovsk: ambulance service, medical clinics, hospitals
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УСНН АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
USNN AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 7 H24, CAT 7
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	- буксировочное водило и буксировочный трос для ВС А-319/320/321, RRJ-95, лебедка механическая (принадлежит ПАО «Аэрофлот»); - буксировочное водило для ВС В737, В757, В767; - буксировочное водило для ВС АTR-42/72 (принадлежит ПАО «ЮТэйр»); - два комплекта АПТП (28 плотов), компрессор КНД-4, а также заключен договор с АО «Югравиа» (аэропорт Ханты-Мансийск) на предоставление комплекта специального оборудования для подъема и эвакуации ВС; - стропы текстильные ленточные; - приспособление для аварийной эвакуации воздушного судна ППВС-МВ-2 (грузоподъемность от 50 до 110 тонн) производства ЗАО «Майна-Вира», в комплекте ППСН-30 и ППСК-40; - тягач для буксировки БЕЛАЗ, снегоуборочные машины, бульдозер, грейдер, трейлер. Заключены договоры с предприятиями города о выделении техники повышенной грузоподъемности; - необходимые материалы для устройства пути эвакуации с грунта (шпалы, плиты железобетонные).

		<p>- tow bar and tow rope for A-319/320/321, RRJ-95 ACFT, mechanical winch (property of Aeroflot airlines);</p> <p>- tow bar for B737, B757, B767 ACFT;</p> <p>- tow bar for ATR-42/72 ACFT (property of UTair airlines);</p> <p>- 2 sets of ACFT safety lifting bags (28 bags), KND-4 low pressure compressor, also a contract is concluded with JSC "Yugraavia" (Khanty-Mansiysk airport) for provision of a set of special equipment for lifting and removal of ACFT;</p> <p>- textile slings;</p> <p>- ACFT emergency evacuation device PPAVS-MV-2 (50 to 110 T lifting capacity) manufactured by CJSC "Mayna-Vira" incl. device for lifting ACFT by nose section and device for lifting ACFT by wing;</p> <p>- BELAZ tow tractor, snow ploughs, bulldozer, grader, trailer. Valid contracts with city companies for provision of increased lifting capacity equipment;</p> <p>- materials required for arrangement of evacuation route from unpaved surface (ties, reinforced concrete slabs).</p>
4.	Примечания Remarks	<p>Прием/выпуск ВС А330-300, В767-400ER, Ил-96-400 осуществляется по разрешениям на разовый полет.</p> <p>ARR/DEP of А330-300, В767-400ER, Ил-96-400 ACFT – by single flight permits.</p>

УСНН АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
USNN AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	<p>Аэродромный снегоочиститель ДЭ-226, машина аэродромная уборочная ДЭ-224/ДЭ-235/АС-4000, машина поливомоечная КПМ-130, машина дорожная комбинированная ЭД-403, ветровая машина ВМ-63, машина тепловая ТМ-59, автогрейдер ДЗ-98, трактор К-701, бульдозер ДЗ-171, фронтальный погрузчик «Ханomag» 70 Е/LG-956L/L-34, машина коммунальная МКСМ-800, машина по разливу хим.реагента SAB-60/42, снегоочиститель Supra-3000/CJS-5.1, снегоуборочная машина TS-5/800.</p> <p>Snow blower DE-226, sweepers DE-224/DE-235/AC-4000, water-jetting vehicle KPM-130, multipurpose road maintenance vehicle ED-403, snow blower VM-63, thermal machine TM-59, motor grader DZ-98, tractor K-701, bulldozer - DZ-171, wheel loader "Hanomag" 70 E/LG-956L/L-34, multipurpose municipal construction machine MKSM-800, chemical agent spreader SAB-60/42, snow blower Supra-3000/CJS-5.1, snow blower TS-5/800.</p>
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	<p>1-я очередь - очистка ВПП, спланированная часть летной полосы на ширину 10 м от границы ВПП, рабочие РД (РД С, РД D), рабочие МС на перроне, «огни» на летной полосе, подготовка зон КРМ, ГРМ;</p> <p>2-я очередь – подготовка запасной ВПП, очистка комплекса №3 (МС Ми-10, Ми-26), укатка комплексов №1, №2 (Ми-8), очистка остальных РД (РД А, РД Е), обочин РД на ширину 10м;</p> <p>3-я очередь – очистка спланированных частей летного поля на ширину 25 м от боковых границ ВПП на всей длине летного поля, обочин перрона с планировкой сопряжений очищенных участков с неочищенными с уклоном 1:10, очистка подъездных путей к объектам радиосвязи, ГСМ, внутриаэропортовых дорог и т.д.</p> <p>1. Clearing of RWY, graded portion of RWY strip to a width of 10 M from RWY edges, active TWY (TWY C, D), active stands on apron, lighting equipment on runway strip, treatment of LOC and GP areas;</p> <p>2. Clearing of reserve RWY, Complex 3 (stands for Mi-10, Mi-26), rolling of Complexes 1 and 2 pavement (for Mi-8), other TWY (TWY A, E), TWY shoulders to a width of 10 M;</p> <p>3. Clearing of graded portion of runway strip to a width of 25 M from RWY edges to a full length of RWY strip, apron shoulders with a layout of junction of cleared segments with uncleared ones with a slope 1:10, access roads to radio communication facilities, fuel and lubricant points, inner airport roads, etc.</p>
3.	Примечания Remarks	<p>См. SNOWTAM</p> <p>See SNOWTAM</p>

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон аэровокзала / Apron: Смешанное нежесткое / mixed non-rigid MC / Stands: 1, 2 – PCN 63/F/D/X/T, 3-9, 10-14 – PCN 67/R/C/X/T, 15-22 – PCN 58/R/C/X/T, 23 – PCN 40/R/C/X/T Перрон комплекса № 1 / Complex 1 apron: Асфальтобетон / Asphalt-Concrete, прочность / strength 13 T Перрон комплекса № 2 / Complex 2 apron: Армобетон / Reinforced-Concrete, прочность / strength 13 T Перрон комплекса № 3 / Complex 3 apron: Армобетон / Reinforced-Concrete MC / Stands: 31-37 - (32x48 M), прочность / strength 44 T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: A, E – 22.5 M, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 40/R/C/X/T C, D – 22.5 M, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 71/R/C/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высо- томеров Altimeter checkpoints location and elevation	Пороги ВПП 03 – 143 фт/43.5 м, ВПП 21 – 178 фт/54 м THR 03 – 143 FT/43.5 M, THR 21 – 178 FT/54 M
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	MC 1-22 Stands 1-22
6.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Использование опознавательных знаков мест 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, MC. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, от- метки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, мест ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, runway side stripe, landing magnetic track value, taxi-holding positions; taxi- way centre line on all taxiways.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УСНН АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
USNN 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

УСНН АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
USNN AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Нижневартовск Филиала Севера Сибири ФГБУ «Авиамет-телеком Росгидромета» Nizhnevartovsk Aeronautical Meteorological Station (civil), North Siberian branch of the Federal state budgetary institution "Aviamet-telekom of Roshydromet"
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМСГ Нижневартовск 24 часа Nizhnevartovsk Aeronautical Meteorological Station (civil) 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	При выпуске регулярных и специальных сводок Along with issuance of routine and special reports
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Устная консультация по запросу экипажа, инструктаж дежурной смены диспетчеров УВД Verbal consultation by request of the flight crew, briefing of the duty shift of ATC controllers
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты прогноза опасных явлений погоды, прогностические карты температуры и ветра по высотам, бланк полетной документации: TAF, GAMET, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, AIREP, предупреждение по аэродрому, консультативная информация о вулканическом пепле и тропических циклонах, о космической погоде. Рус, англ Hazardous weather phenomena forecasts, upper wind and upper-air temperature forecasts, flight documentation: TAF, GAMET, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, AIREP, aerodrome warnings, volcanic ash and tropical cyclone advisory information, space weather advisory messages. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Синоптические карты погоды, снимки ИСЗ, донесения с борта ВС, информация с метеостанций «штормового кольца», S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , PSW, PUW/T. Synoptic weather charts, satellite images, AIREP, information from the "storm ring" weather stations network, S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , PSW, PUW/T.
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	ПО ГИС-Метео, UniMAS, АМИС-РФ с комплектом датчиков GIS-Meteo software, UniMAS, AMIS-RF with set of sensors
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПК, Вышка TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УСНН АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
USNN AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
03	042°12' 026°	3201x60	PCN 54/R/B/X/T Asphalt-Concrete	605621.06N 0762747.24E 605737.64N 0763010.13E ----	THR 143 FT
21	222°14' 206°	3201x60	PCN 54/R/B/X/T Asphalt-Concrete	605737.64N 0763010.13E 605621.06N 0762747.24E ----	THR 178 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	150x180	3501x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	150x180	3501x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УСНН АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
USNN AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция прерванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная дистанция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
03	3201	3351	3201	3201	нет/NIL
From TWY A	2021	2171	2021	–	нет/NIL
From TWY C	1004	1154	1004	–	нет/NIL
From TWY D	817	967	817	–	нет/NIL
21	3201	3351	3201	3201	нет/NIL
From TWY A	1180	1330	1180	–	нет/NIL
From TWY C	2197	2347	2197	–	нет/NIL
From TWY D	2384	2534	2384	–	нет/NIL

УСНН АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
USNN 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 (МЕНТ) PAPI VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны при- земления 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 поса- дочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничи- тельных огней ВПП и фланго- вых гори- зонтов 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
03	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/2° 40'	нет NIL	нет NIL	3201M, 60M 2601M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
21	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3° 00'	нет NIL	нет NIL	3201M, 60M 2601M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УСНН АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
USNN AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

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

УСНН АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
USNN AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	На РД А – А1 605650.0N 0762851.9E На РД С – С1 605711.2N 0762930.5E На РД D – D1 605715.8N 0762938.7E На РД Е – Е1 605731.6N 0763010.5E На сопряжении МР М с РД А - M1 605650.7N 0762859.2E At junction of taxi route M with TWY A - M1 605650.7N 0762859.2E
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 APP and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УСНН АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
USNN AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Нижневартовск диспетчерская зона / Nizhnevartovsk CTR: 605657N 0772329E - 605700N 0772300E - 605100N 0770200E - 604300N 0770300E - 603048N 0764402E далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 50 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 50 KM centred at 605638N 0762804E до / to 605657N 0772329E		
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Нижневартовск диспетчерская зона: от земли до FL100 Nizhnevartovsk CTR: GND – FL100		
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C		
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Нижневартовск-Круг, Вышка Nizhnevartovsk-Radar, Tower	рус, англ RUS, ENG	
5.	Абсолютная / относительная высота перехода Transition altitude / height	5000 фт / – 5000 ft / –		
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system		

УСНН АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
USNN AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы	Позывной	Канал	Часы работы	Примечания
Service designation	Call sign	Channel	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500 129.000	к/с H24	Аварийная частота / Emergency FREQ Резервная Частота / Reserve FREQ
ДПК TWR	Нижневартовск-Круг Nizhnevartovsk-Radar	120.400	к/с H24	нет NIL
Вышка TWR	Нижневартовск-Вышка Nizhnevartovsk-Tower	118.100	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Нижневартовск-АТИС Nizhnevartovsk-ATIS	126.600	к/с H24	нет NIL
	Нижневартовск-Транзит Nizhnevartovsk-Transit	118.900	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel

УСНН АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
USNN 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 антенны DME (м) Elevation of DME transmitting antenna (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
VORDME (16°В/–) (16°Е/–)	НЙЦ NJC	112.3	к/с H24	605638.3N 0762804.0E	60 M/200 FT	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 03 ILS кат. II (16°В/–) LOC 03 ILS CAT II (16°Е/–)	ИЙХ IJH	110.5	к/с H24	605747.7N 0763028.8E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 03 GP 03		329.6	к/с H24	605632.0N 0762754.2E		2°40', RDH 15.0 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 03 DME 03	ИЙХ IJH	CH 42X	к/с H24	605632.0N 0762754.3E	45 M/150 FT	Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 03 LOM 03	ЙХ JH	450	к/с H24	605444.8N 0762447.3E		206°MAG/4.0 KM RWY 03 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 03 LMM 03	Й J	915	к/с H24	605554.9N 0762658.2E		206°MAG/1.1 KM RWY 03 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 21 ILS кат. I (16°В/–) LOC 21 ILS CAT I (16°Е/–)	ИНЗ INZ	111.9	к/с H24	605611.9N 0762730.2E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 21 GP 21		331.1	к/с H24	605733.3N 0762945.9E		3.00°, RDH 15.6 M / 51 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 21 DME 21	ИНЗ INZ	CH 56X	к/с H24	605733.3N 0762946.0E	54 M/180 FT	Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 21 LOM 21	НЗ NZ	450	к/с H24	605911.5N 0763307.5E		026°MAG/3.9 KM RWY 21 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 21 LMM 21	Н N	915	к/с H24	605804.6N 0763100.8E		026°MAG/1.1 KM RWY 21 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УСНН USNN	113.500 CH 22275	к/с H24			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 03 GLS кат. I GBAS (H) 03 GLS CAT I	G03A	CH 20631	к/с H24	605645.4N 0762817.9E		2°40', TCH 16.5 M / 54 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 21 GLS кат. I GBAS (H) 21 GLS CAT I	G21B	CH 21453	к/с H24			3.00°, TCH 15.6 M / 51 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Диспетчер Вышки осуществляет аэродромное диспетчерское обслуживание на предпосадочной прямой и площади маневрирования. Буксировка ВС производится под руководством ответственного лица ИАС.

Движение осуществляется по маркированной разметке при наличии непрерывной двухсторонней связи с диспетчером Вышки.

Автомобиль сопровождения, оборудованный светосигнальными устройствами и радиостанцией, применяется по требованию экипажа воздушного судна.

2. Руление на места стоянки и с них**2.1 Прибытие**

Руление ВС типа Ил-96, А-330, В767-400, MD-11F (индекс 6) производится по РД А, маршруту руления М на МС 1, 2 с МК=116° (установка на МС 2 при условии свободной МС 1).

Руление ВС типа Ан-124 (индекс 7) производится по РД Д за машиной сопровождения по маршруту руления N между МС 18 и 19 при свободных МС 18-22. Установка ВС производится на маршруте руления К, восточнее МС 19-21 со стояночным курсом МК=026°.

При занятых МС 1, 2 руление и установка на стоянку ВС типа Ил-96, А-330, В767-400, MD-11F выполняется по схеме Ан-124 по указанию ПДСП (Производственно-диспетчерская служба предприятия), при условии свободных МС 18-22.

Руление ВС типа Ил-86, Ил-76, Ил-62, А-310, В767-200/300, DC-10-30 на МС 3, 4 производится по маршруту руления М, установка с МК=116°.

Выруливание производится вправо по маршруту руления N или через МС 1, 2.

Руление Ту-204, Ту-214 на МС 5, 6 производится по маршруту руления М, установка с МК=116° (установка с МК=296° по согласованию с ПДСП (Производственно-диспетчерская служба предприятия)).

Установка ВС типа Ан-124, А-310, А-319, А-320, А-321, А-330, АTR-42, АTR-72, В737, В757, В767, DC-10-30, MD-11F, MD-82, Ил-62, Ил-86, Ил-96, Ту-134, Ту-154, Ту-204, Ту-214 на МС 23 разрешается только с МК= 206°.

Заруливание ВС А-330 и его модификаций производится с РД Д за машиной сопровождения по маршруту руления N (между МС 18 и 19) при условии свободных МС 18-22.

Постановка ВС на МС 22 со стояночным курсом МКст=296°.

Выруливание ВС с МС 22 производится за машиной сопровождения на РД Д при условии свободных МС 19-21.

2.2 Отправление

Выруливание ВС типа Ил-96, А-330, В767-400, MD-11F (индекс 6) с МС 1, 2 производится вправо по маршруту руления N на РД А.

Выруливание ВС типа Ан-124 (индекс 7) производится через МС 22 на РД Е или РД Д при условии свободных МС 19-22.

Разрешается руление ВС типа Ил-86, Ил-76, Ил-62, А-310, В767-200/300, В757, DC-10-30 на МС 22 с МК=296° по маршруту руления N (между МС 18 и МС 19) и далее по маршруту руления К.

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

TWR controller provides the aerodrome control service on final and manoeuvring area. Towing of ACFT is carried out by marshaller's instruction.

Movement of aircraft shall be carried out along the marking under continuous two-way radio communication with TWR controller.

"Follow-me" vehicle equipped with light-signal devices and radio station shall be used on crew's request.

2. Taxiing to and from stands**2.1 Arrival**

Taxiing of Ил-96, А-330, В767-400, MD-11F (index 6) ACFT to stands 1, 2 shall be carried out via TWY A, Route M (taxiing to stand 2 shall be carried out if stand 1 is vacant), parking on heading 116° MAG.

Taxiing of An-124 (index 7) ACFT shall be carried out after "Follow-me" vehicle via TWY D, Route N between stands 18 and 19 if stands 18-22 are vacant. Parking on heading 026° MAG on Route K east of stands 19-21.

When stands 1, 2 are occupied, taxiing and parking of Ил-96, А-330, В767-400, MD-11F ACFT shall be carried out as for An-124 ACFT pattern by instruction of Operation and Control Service of the enterprise, provided that stands 18-22 are vacant.

Taxiing of Ил-86, Ил-76, Ил-62, А-310, В767-200/300, DC-10-30 ACFT to stands 3, 4 shall be carried out via Route M, parking on heading 116° MAG.

Taxiing out shall be conducted to the right via Route N or through stands 1, 2.

Taxiing of Tu-204 and Tu-214 ACFT to stands 5, 6 shall be carried out via Route M, parking on heading 116° MAG (parking on heading 296° MAG in coordination with Operation and Control Service of the enterprise).

Parking of An-124, А-310, А-319, А-320, А-321, А-330, АTR-42, АTR-72, В737, В757, В767, DC-10-30, MD-11F, MD-82, Ил-62, Ил-86, Ил-96, Ту-134, Ту-154, Ту-204, Ту-214 ACFT on stand 23 is permitted only on heading 206° MAG.

А-330 ACFT and its modifications shall taxi into stands after "Follow-me" vehicle from TWY D via Route N (between stand 18 and stand 19) provided that stands 18-22 are vacant.

ACFT parking on stand 22 shall be carried out on stand heading 296° MAG.

ACFT taxiing out of stand 22 shall be carried out after "Follow-me" vehicle to TWY D provided that stands 19-21 are vacant.

2.2 Departure

Taxiing of Ил-96, А-330, В767-400, MD-11F ACFT (index 6) out of stands 1, 2 shall be carried out to the right via Route N to TWY A.

Taxiing of An-124 ACFT (index 7) shall be carried out through stand 22 to TWY E or TWY D provided that stands 19-22 are vacant.

Taxiing of Ил-86, Ил-76, Ил-62, А-310, В767-200/300, В757, DC-10-30 ACFT to stand 22 is permitted via Route N (between stands 18 and 19) and then via Route K, parking on heading 296° MAG.

Запуск двигателей ВС типа Ту-154, Як-42 на МС 7-12, 14 и ВС типа Ту-134 на МС 13, 15-21 с МК=296° ЗАПРЕЩЕН.

Выруливание ВС Ил-86, Ил-76, Ту-204 с МС 1, 2 (Ил-62 с МС 2) с МК=116° только вправо по маршруту руления N на РД А, по маршруту руления М (на РД С или D) или маршруту руления N (на РД Е).

Выруливание Ту-204 с МС 3-4 с МК=116° только вправо по маршруту руления N или через МС 1, 2 далее по маршруту руления М, N.

Выруливание с МС с МК=296° данных типов ВС осуществляется методом буксировки. Ответственность за безопасность буксировки несет лицо ИАС, руководящее буксировкой.

2.3 Ограничения при рулении

Руление ВС с размахом крыла более 50.5 м по маршруту руления М при занятых МС 1-18 и по маршруту руления N (между МС 18 и 19 и далее вдоль МС 19 - 22) при занятых МС 18-22 - ЗАПРЕЩЕНО.

Установка ВС типа B757 на МС 9-12, 14 с МК=296° ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Руление ВС с размахом крыла более 42 м по маршруту руления N (вдоль МС 6-14) - ЗАПРЕЩЕНО.

Руление ВС типа Ту-154, Як-42, Ту-134 (перед МС 9-21) по маршрутам руления N и K на тяге собственных двигателей ЗАПРЕЩЕНО.

Выруливание с (завуливание на) МС через смежные стоянки РАЗРЕШЕНО:

- МС 1, 2: ВС с размахом крыла (диаметром несущего винта) не более 60.1 м и радиусом разворота не более 33 м;

- МС 3, 4: ВС с размахом крыла (диаметром несущего винта) не более 50.5 м и радиусом разворота не более 33 м;

- МС 5, 6: ВС с размахом крыла (диаметром несущего винта) не более 42 м и радиусом разворота не более 33 м;

- МС 7-12, 14: ВС с размахом крыла (диаметром несущего винта) не более 38.6 м и радиусом разворота не более 33 м;

- МС 13, 15-21: ВС с размахом крыла (диаметром несущего винта) не более 29.2 м и радиусом разворота не более 24 м.

Выруливание с места стоянки (завуливание на стоянку) выполняется по сигналам ответственного лица ИАС, обеспечивающего выпуск (встречу) ВС.

При рулении ВС по маршрутам руления на перроне движение спецавтотранспорта во встречном рулящему ВС направлении – ЗАПРЕЩЕНО.

3. Зона стоянки для небольших воздушных судов (авиация общего назначения)

Для размещения легких и сверхлегких воздушных судов определены следующие места стоянок:

- комплекс 2: МС 23, 25, 26, 27, 29, 30.

4. Зона стоянки для вертолетов

Для размещения вертолетов и самолетов четвертого класса определены следующие места стоянок:

- комплекс 1: МС 1-15 для Ми-8, Ка-32 и классом ниже;

- комплекс 2: МС 16-22, 24, 26, 28 для Ми-8, Ка-32 и классом ниже; МС 23, 25, 27, 29, 30 – для самолетов 4-го класса;

- комплекс 3: МС 31-37 для Ми-10, Ми-26.

Start-up of Tu-154, Yak-42 ACFT on stands 7-12, 14 and Tu-134 ACFT on stands 13, 15-21 parked on heading 296° MAG is PROHIBITED.

Taxiing of Il-86, Il-76, Tu-204 ACFT parked on heading 116° MAG from stands 1, 2 (Il-62 ACFT from stand 2) shall be carried out strictly to the right via Route N to TWY A, Route M (to TWY C or D) or Route N (to TWY E).

Taxiing of Tu-204 ACFT parked on heading 116° MAG from stands 3-4 shall be carried out strictly to the right, via Route N or through stands 1, 2 and then via Route M, N.

Taxiing of the above types ACFT parked on heading 296° MAG out of stands shall be executed by towing. Representative of the aerodrome engineering service in charge of towing bears responsibility for safety of ACFT towing.

2.3 Taxiing – limitations

Taxiing of ACFT with wingspan of more than 50.5 m via Route M when stands 1-18 are occupied and via Route N (between stands 18 and 19 and then along stands 19-22) when stands 18-22 are occupied is PROHIBITED.

Parking of B757 ACFT on stands 9-12, 14 on heading 296° MAG IS PROHIBITED.

Taxiing of ACFT with wingspan of more than 42 m via Route N (along stands 6-14) is PROHIBITED.

Taxiing of Tu-154, Yak-42, Tu-134 ACFT under own engines power via Route N and Route K (abeam stands 9-21) is PROHIBITED.

Taxiing out of (taxiing into) stands through adjacent stands is PERMITTED as follows:

- stands 1, 2: for ACFT with a wingspan (diameter of main rotor) not exceeding 60.1 m and radius of turn not exceeding 33 m;

- stands 3, 4: for ACFT with a wingspan (diameter of main rotor) not exceeding 50.5 m and radius of turn not exceeding 33 m;

- stands 5, 6: for ACFT with a wingspan (diameter of main rotor) not exceeding 42 m and radius of turn not exceeding 33 m;

- stands 7-12, 14: for ACFT with a wingspan (diameter of main rotor) not exceeding 38.6 m and radius of turn not exceeding 33 m;

- stands 13, 15-21: for ACFT with a wingspan (diameter of main rotor) not exceeding 29.2 m and radius of turn not exceeding 24 m.

Taxiing out of/into stand shall be carried out in accordance with Marshalls's instructions.

When ACFT taxi via taxi routes on the apron, movement of special vehicles is PROHIBITED in the direction opposite to taxiing ACFT.

3. Parking area for small aircraft (General Aviation)

The following stands are designated for parking of light and ultralight aircraft:

- Complex 2: stands 23, 25, 26, 27, 29, 30.

4. Parking area for helicopters

The following stands are designated for parking of helicopters and class 4 aircraft:

- Complex 1: stands 1-15 – for Mi-8, Ka-32 and class below;

- Complex 2: stands 16-22, 24, 26, 28 – for Mi-8, Ka-32 and class below; stands 23, 25, 27, 29, 30 – for class 4 aircraft;

- Complex 3: stands 31-37 – for Mi-10, Mi-26.

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

На аэродроме выполняются учебные и тренировочные полеты. Указанные полеты производятся по заявкам «эксплуатантов» и обеспечиваются органом ОВД и соответствующими службами в установленном порядке.

6. Перрон. Руление в зимних условиях

Ось руления может быть невидима из-за снега. Помощь со стороны спецмашины сопровождения может быть запрошена через диспетчера Вышки.

7. Ограничения полетов вертолетов

Взлет и посадка вертолетов на ВПП производятся в любую точку ВПП.

Взлет и посадка вертолетов на площадки А1, С1, D1, E1, M1 обозначенные на РД А, С, D, E (за линией предварительного старта) и маршруте руления М, на сопряжении с РД А, производятся при выполнении полетов по ПВП днем.

Примечания:

1. В случае, если ветровой режим на аэродроме не позволяет производить руление на ВПП, на комплексах № 1, 2, 3 стоянок вертолетов (боковые или попутные составляющие скорости ветра превышают допустимые значения) разрешается, по предварительному согласованию с органом ОВД, буксировка на ВПП и площадки А1, С1, D1, E1, M1 с последующим запуском и взлетом.

2. Разрешается посадка на ВПП и указанные площадки с последующим перемещением (при наличии возможности) за линию предварительного старта в сторону перрона, с целью освобождения лётной полосы и критических зон РМС, с дальнейшим выключением и буксировкой на стоянки.

3. В случае необходимости, разрешается производить взлет и посадку непосредственно на площадки №31, №33 и №34 комплекса № 3. При этом смежные площадки должны быть свободны.

Полеты вертолетов по ПВП с ВПП, с площадок А1, С1, D1, E1, M1, со стоянок комплекса № 3 при ветровом режиме на аэродроме, не позволяющем производить взлет и посадку с основными рабочими курсами (026° и 206°), разрешается выполнять против ветра при соблюдении следующих условий:

- перед вылетом, в запросе на выруливание с МС, согласовать с органом ОВД место, курс взлета и порядок выхода после выполнения взлёта;

- при прилете согласование (траектории захода на посадку, курса и места посадки) с органом ОВД производить при запросе входа в круг полетов;

- соблюдение запаса высоты над ВС, в случае прохождения над ними траектории полета, не менее двух диаметров несущего винта.

Взлет (посадка) с грузом на внешней подвеске производятся в соответствии с РЛЭ вертолетов с площадок № 31 и № 33 комплекса № 3 (при этом смежные площадки должны быть свободны).

При необходимости и по согласованию с органом ОВД разрешаются организация и выполнение разовых полетов вертолетов с подцепкой и отцепкой грузов на внешней подвеске в любой точке аэродрома при обязательном соблюдении экипажем правил полетов, мер безопасности и допустимых ограничений, согласно РЛЭ вертолетов данного типа.

5. Training and practice flights, technical test flights, use of runway

Training and practice flights are carried out at the aerodrome. The mentioned flights are carried out on requests of the operators and provided by ATS unit and relevant services according to the established procedure.

6. Apron – taxiing during winter conditions

Taxi guide line may be unseen because of snow. Assistance from “Follow me” vehicle can be requested via “Nizhnevartovsk-Tower” controller.

7. Helicopter traffic - limitation

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

Take-off and landing of helicopters from/on helipads А1, С1, D1, E1, M1 designated on TWYs А, С, D, E (behind the runway-holding position) and on Route M at junction with TWY А shall be carried out during VFR flights in the day-time.

Notes:

1. In case when wind conditions (cross-wind or tail wind components exceed the allowed values) at the aerodrome do not allow to execute taxiing to the runway, then towing is permitted on helicopter stands of Complexes 1, 2, 3, by prior coordination with ATS unit, to the runway and helipads А1, С1, D1, E1, M1 with further engines start-up and take-off.

2. It is permitted to land on the runway and mentioned helipads with further movement (where practicable) across the runway-holding position towards the apron in order to vacate the runway strip and ILS critical areas with subsequent shutdown and towing to the stands.

3. If necessary, it is permitted to carry out take-off and landing directly on helipads 31, 33 and 34 of Complex 3. In this case adjacent helipads must be vacant.

It is permitted to carry out VFR flights of helicopters upwind from the runway, helipads А1, С1, D1, E1, M1, helicopter stands of Complex 3, when wind conditions at the aerodrome do not allow to carry out take-off and landing on the main active headings (026° and 206°), subject to the following conditions:

- before departure, flight crew shall coordinate position, take-off heading and departure procedure after take-off with ATS unit in the request to taxi from the stand;

- after arrival, flight crew shall coordinate approach path, heading and landing position with ATS unit in the request to enter the aerodrome traffic circuit;

- to ensure clearance of not less than two diameters of the main rotor over ACFT if flight path passes over them.

Take-off (landing) with external load shall be carried out from (on) helipads 31, 33 of Complex 3 (in this case adjacent stands must be vacant) in accordance with Helicopter Flight Manual.

If necessary and by coordination with ATS unit, organization and execution of single helicopter flights are permitted with pickup and detaching of external load at any point of the aerodrome while observing flight rules, safety measures and feasible constraints by the flight crew in accordance with Helicopter Flight Manual for specific helicopter type.

Выполнение полетов на посадочные площадки, расположенные в районе аэродрома, производится в соответствии с инструкцией по производству полетов на данных посадочных площадках.

Для обеспечения возможностей регулирования очередности захода на посадку ВС используются зоны ожидания.

Зоны ожидания при выполнении полетов по ППП расположены над VORDME, ДПРМ 206°/026°. Полёты в зонах ожидания по ППП выполняются на эшелонах 1200 м - 3050 м в соответствии с правилами эшелонирования.

УСНН АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

Специальные процедуры и ограничения с целью уменьшения шума на местности и прилегающих к аэродрому населенных пунктах не применяются.

УСНН АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1.1 Общие положения

При полетах в диспетчерской зоне (CTR) аэродрома Нижневартовск необходимо:

- иметь разрешение органа ОВД, полученное до входа в CTR;
- по запросу органа ОВД сообщать местонахождение;
- выполнять указания соответствующих органов ОВД;
- иметь и постоянно поддерживать двустороннюю радиосвязь в ОВЧ - диапазоне.

1.2 Выполнение полетов

Назначение органом ОВД и выдерживание экипажем ВС высот ниже эшелона перехода осуществляются в футах по давлению аэродрома. Значение давления QNH в ГПа передается в сводке АТИС и органом ОВД по запросу экипажа ВС в мм.рт.ст.

Давление QFE выдается органом ОВД только по запросу экипажа ВС, при этом орган ОВД назначает высоты полета в футовой системе по давлению QNH.

При заходе на посадку по ППП ниже эшелона перехода органом ОВД назначается, как правило, высота 2800 фт, при необходимости может быть назначена любая высота, кратная 100 фт, в диапазоне 1800 - 5000 фт.

Экипажи ВС, не оборудованных для выдерживания высоты в футах по давлению QNH, должны располагать переводными таблицами, позволяющими трактовать полученное указание органа ОВД применительно к имеющемуся оборудованию (например, переводная таблица футы - метры).

ВС государственной авиации по запросу экипажа ВС может быть назначена высота в метрах по давлению QFE.

Назначение ВПП для взлета или посадки производится органом ОВД и включается в сообщение АТИС. Командир ВС обязан запросить другое направление для взлета или посадки, если выполнение взлета или посадки с текущим ветром не обеспечивает безопасность его полета.

В диспетчерской зоне (CTR) аэродрома Нижневартовск могут выполняться полёты беспилотных воздушных судов, как правило на высотах до 800 фт и удалении не ближе 15 км от КТА.

Operation of flights to landing sites located in the vicinity of the aerodrome shall be carried out in accordance with guidelines on helicopter flights for these landing sites.

Holding areas are AVBL to provide regulation of approach sequence.

Holding areas for IFR flights are located over VORDME, LOM 206°/026°. IFR flights in the holding areas shall be carried out at flight levels 1200 m - 3050 m in accordance with separation rules.

USNN AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Special procedures and restrictions for the purpose of noise abatement in the area and settlements adjoining the aerodrome are not applicable.

USNN AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1.1 General

During flight operations in Nizhnevartovsk AD CTR it is necessary to:

- have ATS unit clearance obtained prior to entry to CTR;
- report position on the request of the ATS unit;
- comply with the instructions of the appropriate ATS units;
- have and permanently maintain a two-way VHF-range radio communication.

1.2 Flight Operation

Altitudes below the transition level are assigned by the ATS unit and maintained by the flight crew in feet based upon aerodrome QNH. QNH value in hPa is broadcast in ATIS information and by ATS unit in mm mercury column on request of the flight crew.

QFE pressure is transmitted by the ATS unit only on request of the flight crew, at that the ATS unit assigns altitudes in feet based upon QNH.

For IFR approach below the transition level, the ATS unit assigns the altitude of 2800 ft, as a rule, and if necessary, any altitude divisible by 100 ft, in the range of 1800 - 5000 ft can be assigned.

The flight crews of ACFT not equipped for maintaining altitude in feet based upon QNH must have conversion tables which interpret the obtained ATS unit instruction in respect of the AVBL equipment (for example, conversion table feet-metres).

Height in metres based upon QFE pressure can be assigned to state aviation ACFT on the request of the flight crew.

Assignment of RWY for take-off or landing is carried out by the ATS unit and is included into ATIS broadcast. If take-off or landing execution with the present wind does not ensure flight safety, the pilot-in-command must request another direction for take-off or landing.

Flights of unmanned aerial vehicles can be carried out in CTR of Nizhnevartovsk AD, as a rule, at altitudes up to 800 ft and distance not closer than 15 km from ARP.

Зона слива топлива и сброса грузов расположена на удалении 40 км с Аи=222° от аэродрома (координаты центра зоны: 604055с 0755920в). Высота полета в зоне по согласованию с органом ОВД в диапазоне 6000-9000 фт.

Разрешение на запуск, руление, буксировку (выталкивание)

При подготовке к вылету экипаж ВС прослушивает информацию АТИС, докладывает диспетчеру Вышки (позывной «Нижневартовск-Вышка», частота 118.100 МГц) индекс прослушанной информации АТИС, номер МС и сообщает о готовности к получению диспетчерского разрешения на выполнение полета.

Экипажу поисково-спасательного судна при получении сигнала «Тревога» для проведения поисково-спасательной операции разрешается запуск двигателей без запроса разрешения у органа ОВД с последующим уведомлением диспетчера Вышки.

Запуск двигателей в процессе буксировки ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Руление и буксировка

Руление (буксировка, выталкивание) на рабочей площади аэродрома осуществляется только с разрешения диспетчера Вышки (позывной «Нижневартовск-Вышка», частота 118.100 МГц) на руление (буксировку, выталкивание) по осевым линиям маршрутов руления и РД.

Выруливание со стоянки и заруливание на стоянку осуществляется по сигналам специалиста авиационно-инженерной службы, который несет ответственность за безопасное выруливание (заруливание) ВС при соблюдении схем руления экипажем ВС.

Ответственность за соблюдение схем и правил руления несет экипаж ВС.

Лидирование ВС предоставляется по требованию экипажа ВС.

Указания главного оператора аэропорта являются приоритетными в случае необходимости отклонения от схем расстановки и организации движения ВС.

Меры предосторожности при рулении ВС

Руление в зонах, которые не могут контролироваться диспетчером Вышки (Комплекс 1, Комплекс 2, Комплекс 3, часть маршрута руления на перроне (юго-восточная часть) перед МС 1-5) следует осуществлять по установленным маршрутам на пониженной скорости при повышенном внимании экипажа ВС с обеспечением, в случае необходимости, безопасной остановки воздушного судна.

Взлет, набор высоты

При неготовности к взлету без остановки на исполнительном старте, экипаж ВС на предварительном старте должен сообщить диспетчеру Вышки о времени, необходимом для подготовки к взлету. При выполнении взлета без остановки на исполнительном старте, взлет должен быть произведен не позже, чем через 1 мин. после получения разрешения. Если после выдачи разрешения на взлет прошло более 1 минуты, то экипаж ВС обязан запросить повторное разрешение на взлет.

Решение на взлет не от начала ВПП принимает командир ВС после согласования с диспетчером Вышки, если располагаемые характеристики ВПП от места начала разбега соответствуют потребным для фактической взлетной массы ВС и условий взлета. Ответственность за принятое решение о производстве взлета не от начала ВПП возлагается на командира ВС.

Area of fuel dumping and load jettisoning is located at a distance of 40 km, true AZM 222° from AD (coordinates of area centre: 604055N 0755920E). Altitude of flight in the area in coordination with the ATS unit is in the range of 6000-9000 ft.

Clearance for Start-up, Taxiing, Towing (Pushback)

While preparing for departure, the flight crew shall monitor ATIS information, report its code letter, stand number and report being ready to obtain ATC clearance to carry out a flight to "Nizhnevartovsk-Tower" controller (frequency 118.100 MHz).

After getting "Alert" signal to execute search and rescue operation, the flight crew of search and rescue aircraft is permitted to start up engines without request for clearance from the ATS unit with further notifying "Nizhnevartovsk-Tower" controller.

Engines start-up in the process of towing is PROHIBITED.

Taxiing and Towing

Taxiing (towing, pushback) on the movement area of the AD is carried out only by the clearance of TWR controller (call sign "Nizhnevartovsk-Tower", frequency 118.100 MHz) for taxiing (towing, pushback) via the centre lines of taxi routes and TWY.

Taxiing out of stand and taxiing into stand is carried out by the signals of the specialist of aerodrome engineering service who bears responsibility for safe taxiing-out (taxiing-in) of ACFT when taxi patterns are observed by the flight crew.

The flight crew is responsible for the observance of patterns and rules of taxiing.

ACFT escorting is provided on the request of the flight crew.

Instructions of AD administration have priority in case of necessity to deviate from ACFT parking and movement patterns.

Safety Measures for ACFT Taxiing

Taxiing in the areas unable to be controlled by "Nizhnevartovsk-Tower" controller (Complex 1, Complex 2, Complex 3, a part of taxi route on the apron (south-eastern part) in front of stands 1-5) should be carried out via the established routes at reduced speed, under the increased caution of the flight crew, providing ACFT safe stop, if necessary.

Take-off, Climb

If unable to execute take-off without stop at line-up position, the flight crew being at runway-holding position, shall report the time necessary to prepare for take-off to "Nizhnevartovsk-Tower" controller. When take-off is executed without stop at line-up position, take-off must be executed not later than in 1 minute after obtaining the clearance. If more than 1 minute has passed after issuance of take-off clearance, the flight crew must request reclearance for take-off.

The decision to execute take-off not from the RWY beginning shall be taken by the pilot-in-command after coordination with "Nizhnevartovsk-Tower" controller, if RWY declared distances from the point of take-off run commencement conform to the ones required for actual ACFT take-off mass and take-off instructions. The responsibility for the decision taken to execute take-off not from RWY beginning is rested on the pilot-in-command.

После взлёта, если не указано иного, экипаж ВС набирает высоту 1800 фт и на высоте 800 фт осуществляет выход на связь с диспетчером ДПК (позывной Нижневартовск-Круг, частота 120.400 МГц). При выходе на связь экипаж обязан доложить о выполнении взлёта, назначенной схемы SID и занимаемой высоте.

Набор высоты по ППП выполняется по установленным стандартным схемам вылета (SID) и траекториям, задаваемым органом ОВД.

Прилетающие ВС

Экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС и доложить его индекс при первой радиосвязи с диспетчером ДПК (позывной Нижневартовск-Круг, частота 120.400 МГц).

Прилетающие по ППП ВС выполняют полёт по установленным стандартным схемам прибытия (STAR). Для обеспечения установленных интервалов эшелонирования, упорядочения потока ВС, регулирования очередности захода на посадку, оказания навигационной помощи экипажу (выхода на посадочную прямую) может применяться векторение.

Для обеспечения возможностей регулирования очередности захода на посадку ВС используются зоны ожидания. Для полётов по ППП зоны ожидания расположены над VORDME и ДПРМ 206°/026°. Полёты в зонах ожидания по ППП выполняются в диапазоне высот 6000 фт - 9000 фт.

Визуальный заход на посадку

На аэродроме возможно выполнение визуального захода на посадку на ВПП 03/21 при высоте нижней границы облачности не ниже 2800 фт (1800 фт для STAR ASBUK 1T, GIRNI 1T, DERUR 1T).

Визуальный заход на посадку выполняется по разрешению диспетчера ДПК после доклада экипажа ВС об установлении визуального контакта с ВПП или ее ориентирами.

Разрешение ВС, выполняющему полет по ППП, на выполнение визуального захода на посадку запрашивается экипажем ВС или инициируется органом ОВД. Органу ОВД запрещается принуждать экипаж ВС к выполнению визуального захода.

После получения от органа ОВД разрешения на выполнение визуального захода на посадку экипаж ВС выдерживает траекторию и профиль снижения по своему усмотрению, с учетом предупреждений (запретов), опубликованных в документах АНИ, если органом ОВД не были заданы ограничения на выполнение визуального захода на посадку.

В целях оптимизации потока ВС орган ОВД может задать экипажу ограничения на выполнение визуального захода на посадку (выход на предпосадочную прямую на заданном удалении или заданной высоте). Если выдержать заданные ограничения не представляется возможным, экипаж ВС должен немедленно сообщить об этом органу ОВД.

Орган ОВД должен обеспечивать эшелонирование между ВС, получившими разрешение на выполнение визуального захода на посадку и другими прибывающими и вылетающими ВС.

Экипаж ВС должен непрерывно держать в поле зрения порог ВПП или светосигнальные средства захода на посадку или иную маркировку обозначения ВПП.

При потере визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами экипаж ВС выполняет процедуру ухода на второй круг по ППП и немедленно информирует об этом орган ОВД.

After take-off, unless otherwise instructed, the flight crew shall climb to altitude 1800 ft, and at altitude 800 ft shall contact TWR controller (call sign "Nizhnevartovsk-Radar", frequency 120.400 MHz). During radio contact the flight crew must report the execution of take-off, the assigned SID procedure and altitude to be reached.

Climb under IFR shall be carried out according to the established SID procedures and the tracks assigned by the ATS unit.

Arriving ACFT

The flight crew must monitor the present ATIS broadcast and report its code letter during the first radio contact with TWR controller (call sign "Nizhnevartovsk-Radar", frequency 120.400 MHz).

ACFT arriving under IFR shall execute flight according to the established STAR. Vectoring can be applied to provide the established separation intervals, air traffic flow regulation, approach sequence regulation, provision of navigation assistance to the flight crew (establishing on final).

Holding areas are used to provide the approach sequence regulation. Holding areas for IFR flights are located over VORDME and LOM 206°/026°. IFR flights in the holding areas shall be executed in the altitude range of 6000 ft - 9000 ft.

Visual approach

Visual approach to RWY 03/21 is AVBL at the aerodrome when ceiling is not below 2800 ft (1800 ft for STAR ASBUK 1T, GIRNI 1T, DERUR 1T).

Visual approach shall be carried out by the clearance of "Nizhnevartovsk-Radar" controller after the report of the flight crew about establishing visual contact with RWY or its references.

The clearance to ACFT executing IFR flight for visual approach is requested by the flight crew or initiated by the ATS unit. ATS unit is prohibited to force the flight crew to execute visual approach.

After obtaining clearance to execute visual approach from ATS unit, the flight crew shall maintain descent path and profile at own discretion taking into account warnings (prohibitions) published in aeronautical information documents unless ATS unit assigned restrictions for execution of visual approach.

In order to improve traffic flow, ATS unit can assign restrictions for execution of visual approach to the flight crew (to establish on final at assigned distance or assigned altitude). If unable to maintain the assigned restrictions, the flight crew must immediately report this to ATS unit.

ATS unit must provide separation between ACFT which were cleared to execute visual approach and other arriving and departing ACFT.

Flight crew must continuously maintain visual contact with runway threshold or approach lighting facilities or other marking of RWY designation.

When visual contact with the runway and/or its references is lost, flight crew shall carry out IFR missed approach and immediately inform ATS unit about this.

Использование воздушного пространства для полетов по ПВП

Полеты по ПВП в СТР выполняются в визуальных метеоусловиях с максимальной осмотрительностью всего экипажа ВС, в соответствии с действующими правилами полетов в воздушном пространстве РФ, при наличии разрешения органа ОВД.

При входе в СТР производится перевод шкалы барометрического высотомера с давления QNH района на давление QNH аэродрома (перевод шкалы барометрического высотомера на давление QNH района производится при выходе за пределы СТР).

Полёты ВС по ПВП ниже эшелона перехода выполняются на абсолютных высотах по давлению QNH, кратных 100 фт, в диапазоне от минимальной безопасной высоты до 5000 фт. Вход ВС, выполняющих полёт по ПВП, в СТР осуществляется, как правило, на высоте 800 фт, выход из СТР на высоте 600 фт.

ВС, выполняющие полёты по ПВП транзитом, через диспетчерскую зону (СТР), обходят аэродром на удалении, согласованном с диспетчером ДПК.

Для обеспечения возможностей регулирования очередности захода на посадку ВС используются зоны ожидания

3. Процедуры наблюдения ОВД в границах диспетчерской зоны Нижневартовск

3.1 Радиолокационный контроль и ОВД с использованием обзорного радиолокатора.

Радиолокационный контроль и ОВД осуществляется с использованием первичного и вторичного обзорного радиолокатора ОРЛ-А (АОРЛ-85).

Вторичный обзорный радиолокатор является основным способом наблюдения.

По запросу органа ОВД в качестве резервного средства используется ВРЛ.

Необходимость радиолокационного наведения определяется органом ОВД, исходя из анализа воздушной обстановки или осуществляется по запросу экипажа.

3.2 Потеря радиосвязи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж ВС действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе ENR 1.6 настоящего AIP.

В случае принятия решения командиром ВС о производстве посадки на аэродроме Нижневартовск экипажу ВС необходимо:

- включить сигнал бедствия;
- при наличии ответчика вторичной радиолокации установить код 7600;
- принять меры к восстановлению радиосвязи непосредственно или через другие ВС и пункты УВД (при необходимости может использоваться аварийная частота 121.500 МГц);
- при возможности использовать мобильную связь;
- прослушивать команды диспетчера на частоте ДПРМ;
- войти в зону ожидания и выполнить полет в ней на нижнем безопасном эшелоне;
- снижение для захода на посадку начинать после пролета ДПРМ;
- при нахождении на предпосадочной прямой обозначить себя (по возможности) периодическим включением посадочных фар или миганием бортовых огней;
- произвести посадку на аэродроме.

Use of airspace for VFR flights

VFR flights in CTR are carried out under visual meteorological conditions with maximum caution of the entire flight crew, in accordance with the effective rules of flights in the airspace of the Russian Federation, in the presence of the ATS unit clearance.

When entering CTR, the change of pressure scale of barometric altimeter from the area QNH to the aerodrome QNH shall be carried out (the change of pressure scale of barometric altimeter to the area QNH shall be carried out when proceeding out of CTR).

VFR flights below the transition level are carried out at altitudes based upon QNH, divisible by 100 ft, in the range from the minimum safe altitude up to 5000 ft. Entry of ACFT, carrying out VFR flight, into CTR is executed, as a rule, at 800 ft, leaving CTR is executed at 600 ft.

ACFT carrying out VFR transit flights via CTR, shall go round the AD at the distance coordinated with "Nizhnevartovsk-Radar" controller.

Holding areas are used to provide the approach sequence regulation.

3. ATC surveillance procedures within Nizhnevartovsk CTR

3.1 Radar control and ATS using surveillance radar

Radar control and ATS are provided using primary and secondary surveillance radar TAR (TAR-85).

Secondary surveillance radar is the main type of surveillance.

On request of ATS unit, secondary surveillance radar is AVBL as an alternative facility.

The necessity for radar guidance is determined by ATS unit on the basis of analysis of the air situation or is carried out on flight crew's request.

3.2 Communication failure

In case of radio communication failure the flight crew shall follow radio communication failure procedures set forth in ICAO Annex 2 and ENR 1.6 section of the present AIP.

If the pilot-in-command takes the decision to carry out landing at Nizhnevartovsk AD, the flight crew shall:

- switch on distress signal;
- set code 7600, if SSR transponder is AVBL;
- take measures to re-establish radio communication directly or via other ACFT and ATC units (if necessary, emergency frequency 121.500 MHz can be used);
- use cell phone, if possible;
- monitor controller's instructions on LOM frequency;
- enter a holding area and fly in it at lower safe FL;
- initiate descent for approach after passing LOM;
- identify itself (if possible) being on final by periodic switching landing lights on or flashing ACFT lights;
- land at AD.

4. Процедуры в условиях ограниченной видимости LVP

Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости применяются при дальности видимости на ВПП (RVR) менее 550 м.

Процедуры вводятся в действие фразой: «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости» («Low Visibility Procedures in progress»). Экипажи ВС извещаются по АТИС или диспетчером.

Процедуры применяются в целях предотвращения столкновений ВС и столкновений ВС с транспортными средствами в условиях ограниченной видимости.

При дальности видимости на ВПП (RVR) менее 550 м, взлёт ВС только от начала ВПП.

Руление ВС, осуществляется из расчёта одно ВС на одном маршруте руления (РД).

Другие транспортные средства с маршрута руления (РД) удаляются.

Вылетающее ВС ожидает разрешение на занятие исполнительного старта ВПП 03/21 не ближе границы места ожидания у ВПП (линия предварительного старта, являющаяся границей критической зоны РМС).

Автомобиль сопровождения, оборудованный светосигнальными устройствами и радиостанцией, применяется по требованию экипажа воздушного судна.

Отменяются процедуры выполнения вылетов в условиях ограниченной видимости при выпуске регулярной метеосводки со значением дальности видимости на ВПП (RVR) 550 м и более, при наличии тенденции к улучшению видимости на ВПП.

УСНН АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома Нижневартовск обусловлена сезонной миграцией и суточным перелетом птиц.

Наличие в районе аэродрома озера, заболоченных участков, широкая пойма р. Обь, богатый растительный покров и климатические особенности создают благоприятные условия для гнездования и остановок при перелетах в переходные периоды весеннего и осеннего сезона многих видов водоплавающих и других птиц.

Севернее аэродрома на удалении 4 км находится городская свалка мусора, что способствует наибольшему сосредоточению в этом районе различных видов птиц в течение всего года. Наибольшую опасность по времени суток для воздушных судов представляют: утренние часы с 0500 до 0800 летом и с 0600 до 0900 зимой (время местное); вечерние часы с 1900 до 2200 летом и с 1500 до 1800 зимой (время местное). Это обусловлено перелетом птиц в утренние часы от мест гнездования к местам кормления, а в вечерние – в обратном направлении.

Большинство птиц совершают полеты на высотах от 300 фт до 1650 фт над уровнем земли, тем самым создавая опасность для воздушных судов при заходе на посадку и при взлете.

Основные направления миграции: весной – с юга на север, осенью – с севера на юг.

Визуальный контроль за орнитологической обстановкой осуществляется только в светлое время суток.

Органы ОВД доводят информацию об орнитологической обстановке посредством радиовещательной передачи АТИС (или непосредственно органом ОВД).

При чрезвычайно высокой концентрации птиц на аэродроме, представляющих серьезную опасность для полетов ВС, может быть принято решение о временном прекращении (ограничении) полетов.

4. Low visibility procedures

Low visibility procedures are applied when RVR is less than 550 m.

LVP are implemented by the phrase: "Low Visibility Procedures in progress". Flight crews are notified via ATIS or by a controller.

Procedures are applied to avoid collisions between ACFT and ACFT and vehicles in low visibility conditions.

When RVR is less than 550 m, take-off shall be executed from RWY beginning only.

ACFT taxiing shall be executed as one ACFT on one taxi route (TWY).

Other vehicles must be removed from taxi route (TWY).

Departing ACFT shall hold for obtaining clearance to reach RWY 03/21 line-up position not closer than the runway-holding position (the runway-holding position line is ILS critical area boundary).

"Follow-me" vehicle equipped with lighting and radio facilities is AVBL on the flight crew's request.

Low visibility procedures for departure are cancelled after issuance of routine report where RVR value is 550 m or above and if tendency for RVR improvement is available.

USNN AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

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

Presence of lakes, marshy areas in the vicinity of the aerodrome, wide flood plain of the Ob river, rich plant cover and climate factors create favourable conditions for nesting and stops of many species of waterfowl and other birds during migrations within transition periods of spring and autumn seasons.

A city refuse dump is located at 4 km north of the aerodrome that favours a large concentration of different bird species in this area throughout the year. With regard to time of day, the most dangerous periods for ACFT are in the morning from 0500 till 0800 in summer and from 0600 till 0900 in winter (local time), in the evening from 1900 till 2200 in summer and from 1500 till 1800 in winter (local time). This is conditioned by bird migration in the morning from breeding grounds to feeding areas and in the evening – in opposite direction.

The majority of birds migrate at heights from 300 ft to 1650 ft AGL, thus creating danger for aircraft during approach and take-off.

Main directions of bird migration are from south to north in spring and from north to south in autumn.

Visual control of the ornithological situation is conducted only in daylight hours.

ATS units provide information on the ornithological situation via ATIS broadcast (or directly by ATS unit).

In case of extremely high concentration of birds at the aerodrome that can present hazard to flight safety, a decision can be made to temporarily suspend (restrict) flights.