

УСХХ  
USHH

АД 2.1  
AD 2.1

ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.  
AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УСХХ ХАНТЫ-МАНСКИЙСК  
USHH KHANTY-MANSIYSK

УСХХ  
USHH

АД 2.2  
AD 2.2

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.  
AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	610143с 0690510в. В центре ВПП 610143N 0690510E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	3.5 км СВ г. Ханты-Мансийска 3.5 KM NE of Khanty-Mansiysk
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	141 фт/43 м/17.9°С 141 FT/43 M/17.9°С
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	-18 м -18 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	17°В (2016)/ -- 17°Е (2016)/ --
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	АО «Югравиа» Россия, 628012, г. Ханты-Мансийск, Аэропорт JSC "Yugraavia", Airport, Khanty-Mansiysk, 628012, Russia Тел./Tel: (3467) 354-216, 354-209 Факс/Fax: (3467) 354-138 E-mail: ugraavia@ugracom.ru AFTN: УСХХАПДУ/USHHAPDU
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УСХХ  
USHH

АД 2.3  
AD 2.3

ЧАСЫ РАБОТЫ.  
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	ПН-ЧТ: 0400-1300, ПТ 0400-1200 СБ, ВС, празд.: не работает MON-THU: 0400-1300, FRI 0400-1200 SAT, SUN, HOL: U/S
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. Часы работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм = UTC + 5 часов LT = UTC + 5 HR

**УСХХ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.**  
**USHH AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.**

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеются AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ TS-1 (equivalent to Jet A-1), RT
3.	Средства заправки топливом/емкость Fuelling facilities/capacity	Имеются AVBL
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

**УСХХ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.**  
**USHH AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.**

1.	Гостиницы Hotels	Имеется AVBL
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Имеется AVBL
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Имеется AVBL
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	нет NIL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

**УСХХ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.**  
**USHH 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	<ul style="list-style-type: none"><li>- Аэродромный пожарный автомобиль АА-8-60 (43118) – 2 ед.;</li><li>- Аэродромный пожарный автомобиль АА-12/60 (63501) – 1 ед.;</li><li>- Установка для покрытия ВПП пенной полосой – 3 ед.;</li><li>- Пожарно-техническое вооружение – 3 комплекта;</li><li>- Радиостанция внутриаэропортовой связи – 6 шт.;</li><li>- Теплоотражательный костюм – 6 шт.;</li><li>- Резчик металлоконструкций «Партнер - 600» – 2 шт.;</li><li>- Резчик металлоконструкций «Партнер - 1200» – 1 шт.;</li><li>- Бензопила «Джонсон» – 1 шт.;</li><li>- Гидравлические ножницы-разжим «Мерлан» – 1 шт.;</li><li>- Газодымозащитные аппараты «ПТС-Авиа» – 12 шт. (6 выдается, 6 – резерв);</li><li>- Передвижная осветительная установка – 1 ед.;</li><li>- Передвижная техническая аптечка ИАС – 1 ед.;</li><li>- Передвижная медицинская аптечка – 1 ед.</li><li>- Aerodrome fire-fighting vehicle AA-8-60 (43118) – 2 units;</li><li>- Aerodrome fire-fighting vehicle AA-12/60 (63501) – 1 unit;</li><li>- Equipment for foaming the RWY – 3 units;</li><li>- Fire-fighting equipment – 3 sets;</li><li>- Radio station for intra-airport communication – 6 units;</li><li>- Fire proximity suit – 6 pcs;</li><li>- Metal cutter "Partner – 600" – 2 pcs;</li><li>- Metal cutter "Partner – 1200" – 1 pcs;</li><li>- Chainsaw "Johnson" – 1 pc;</li><li>- Hydraulic cutter-spreader "Merlan" – 1 pc;</li><li>- Gas-tight breathing equipment "PTS-Avia" – 12 units (6 units are provided, 6 – reserve);</li><li>- Portable lighting system – 1 unit;</li><li>- Portable maintenance kit of the aerodrome engineering service – 1 unit;</li><li>- Portable first aid kit – 1 unit.</li></ul>

3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Комплект эвакуационного оборудования для аварийного ВС (АПТП, передвижной компрессор, гибкий настил, подъемная траверса, троса). Наибольший тип ВС – B747. Recovery equipment set for emergency removal of ACFT (APTP, mobile compressor, flexible floor mat, lifting beam, tow cables). The largest ACFT type – B747.
4.	Примечания Remarks	См. NOTAM See NOTAM

**УСХХ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.****USHH AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.**

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	<ul style="list-style-type: none"><li>- Самоходная щеточно-продувочная машина Р-17С – 3 ед.</li><li>- Самоходная щеточно-продувочная машина СJS-914S 11 – 2 ед.</li><li>- Фрезерно-роторная снегоуборочная машина R-1000 – 1 ед.</li><li>- Фрезерно-роторная снегоуборочная машина R-3000 – 1 ед.</li><li>- Шнеко-роторная снегоуборочная машина ДЭ-226 – 1 ед.</li><li>- Вакуумно-подметальная машина ТА2-W – 1 ед.</li><li>- Машина для распределения жидкого химреагента CL8045ABU – 1 ед.</li><li>- Специальный автомобиль КАМАЗ-43105ТВМ – 1 ед.</li><li>- Специальный автомобиль Урал-4320 ВМ – 1 ед.</li><li>- Специальный автомобиль Урал- 4320ТВМ – 1 ед.</li><li>- ТО-18Б2 – 1 ед.</li><li>- КАМАЗ-самосвал – 3 ед.</li><li>- Снегоуборочная машина ДЭ-224 – 1 ед.</li><li>- Универсальная дорожная машина К-702УДМ2 – 1 ед.</li><li>- Грейдер – 3 ед.</li><li>- УАЗ-23632 – 2 ед.</li><li>- КАМАЗ - машина комбинированная (пескоразбрасыватель) – 2 ед.</li><li>- МТЗ-82.1 – 1 ед.</li><li>- ПК-40 – 1 ед.</li><li>- КУМ-1.01 – 2 ед.</li><li>- Self-propelled brush-blowing machine P-17C – 3 units</li><li>- Self-propelled brush-blowing machine CJS-914S 11 – 2 units</li><li>- Rotary snow blower R-1000 – 1 unit</li><li>- Rotary snow blower R-3000 – 1 unit</li><li>- Rotary snow blower DE-226 – 1 unit</li><li>- Vacuum sweeper TA-2W – 1 unit</li><li>- Chemical agent spreader CL8045ABU – 1 unit</li><li>- Special purpose vehicle KAMAZ-43105TBM – 1 unit</li><li>- Special purpose vehicle Ural-4320 BM – 1 unit</li><li>- Special purpose vehicle Ural-4320TBM – 1 unit</li><li>- TO-18B2 loader – 1 unit</li><li>- Dump truck KAMAZ – 3 units</li><li>- Snow blower DE-244 – 1 unit</li><li>- Multi-purpose vehicle K-702UDM2 – 1 unit</li><li>- Grader – 3 units</li><li>- UAZ-23632 – 2 units</li><li>- KAMAZ (sand spreader) – 2 units</li><li>- MTZ-82.1 tractor – 1 unit</li><li>- PK-40 loader – 1 unit</li><li>- KUM-1.01 utility sweeper – 2 units</li></ul>
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	<ul style="list-style-type: none"><li>1. Очистка ВПП, РД В;</li><li>2. Очистка перрона - МС, РД А, обочин ВПП, РД на ширину 10 м;</li><li>3. Очистка огней, обочин перронов, путей движения спецтранспорта, ЛП на ширину 25 м от боковых границ ВПП на всей длине ЛП, очистка патрульной дороги, внутриаэропортовых дорог и т. д.</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>1. Clearance of RWY, TWY B;</li><li>2. Clearance of apron – stands, TWY A, RWY shoulders, TWY to a width of 10 M;</li><li>3. Clearance of lighting equipment, apron shoulders, routes for special vehicles, runway strip to a width of 25 M from RWY edge over full length of runway strip; patrol road; inner airport roads, etc.</li></ul>
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон пассажирский / Passenger apron: MC / Stands 1-7, 14, 15 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 34/F/B/X/T 8-13 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 20/R/C/X/T(mixed) 21, 22 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 55/F/B/X/T Перрон грузовой / Cargo apron MC / Stands 16, 17 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 38/F/B/X/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: А, В – 22.5 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 38/F/B/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомеров Altimeter checkpoint location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	MC 4/Stand 4 610135.57N 0690531.62E
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

**УСХХ АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ**  
**МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.**  
**USHH 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	нет NIL
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, мест ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY side stripes, landing magnetic track value, taxi-holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

**УСХХ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.**  
**USHH AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.**

Смотри раздел GEN 3.1.6 АИП России  
See GEN 3.1.6 of AIP Russia

УСХХ

АД 2.11

ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

USHH

AD 2.11

METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Ханты-Мансийск АМЦ Khanty-Mansiysk Aeronautical Meteorological Centre	
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service, MET Office outside hours	к/с H24	
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	Ханты-Мансийск АМЦ Khanty-Mansiysk Aeronautical Meteorological Centre	24 часа 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND TREND	
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация Personal consultation	
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	METAR, SPECI, TAF, SIGMET, AIRMET, SIGWX, прогнозы GAMET по РПИ / FIR GAMET forecasts Рус / RUS	
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	$S_3, U_{85}-U_{20}, P_{85}-P_{20}, P_{SW}$	
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	Вышка, ДПК TWR	
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL	

УСХХ

АД 2.12

ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.

USHH

AD 2.12

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначения 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 THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	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 elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
06	075°20'00" 058°	2800x45	PCN 38F/B/X/T Asphalt-Concrete	610131.13N 0690339.57E 610153.99N 0690639.93E -18 M	THR 133 FT / 40.4 M
24	255°22'38" 238°	2800x45	PCN 38F/B/X/T Asphalt-Concrete	610153.99N 0690639.93E 610131.13N 0690339.57E -18 M	THR 139 FT / 42.3 M
Уклон ВПП и концевой полосы торможения Slope of RWY - SWY	Размеры концевой полосы торможения (м) SWY dimensions (M)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimensions (M)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (M)	Свободная от препятствий зона OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	150x150	3100x300	150 M	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	150x150	3100x300	150 M	

УСХХАД 2.13ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.

USHHAD 2.13DECLARED 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
06	2800	2950	2800	2800	нет/NIL
←					
24	2800	2950	2800	2800	нет/NIL
←					

УСХХАД 2.14ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.

USHHAD 2.14APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП	Тип, протя- женность и сила света огней при- ближе- ния	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны при- земления	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line	Протяжен- ность, интер- валы уста- новки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет огра- ничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протя- женность и цвет огней концевой полосы торможения	Приме- чания
RWY designator	APCH LGT type, LEN, INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	TDZ LGT LEN	LGT length, spacing, colour, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M), colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
06	CAT I 871 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2800 M, 60 M 2200 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
24	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2800 M, 60 M 2200 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УСХХАД 2.15ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.

USHHAD 2.15OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположе- ние 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: 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

УСХХ  
USHH

АД 2.16  
AD 2.16

ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.  
HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO Волна геоида Geoid undulation	нет NIL
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	TLOF - 23х23 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 38/F/B/X/T, дневная маркировка / day marking
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

УСХХ  
USHH

АД 2.17  
AD 2.17

ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.  
AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Ханты-Мансийск Диспетчерская зона / Khanty-Mansiysk CTR 603703N 0692842E – 603624N 0685112E – 604512N 0682448E – 605239N 0681544E далее по часовой стрелке по дуге радиусом 50 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 50 KM centred at 610157N 0690742E до/to 603703N 0692842E		
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Ханты-Мансийск диспетчерская зона: от земли до FL070 Khanty-Mansiysk CTR: GND – FL070		
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C		
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign, language(s)	Хантым-Вышка, Хантым-Круг Khantym-Tower, Khantym-Radar	рус, англ RUS, ENG	
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	3000 фт/ -- 3000 FT/ --		
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system		

УСХХ  
USHH

АД 2.18  
AD 2.18

СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.  
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		121.500 129.000	к/с H24	Emergency FREQ Reserve FREQ
Вышка TWR	Хантым-Вышка Khantym-Tower	118.100	к/с H24	←
ДПК TWR	Хантым-Круг Khantym-Radar	120.400	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Хантым-АТИС Khantym-ATIS	126.400	к/с H24	RUS, ENG
	Хантым-Земля Khantym-Ground	119.000	к/с H24	Связь с инженерно-техническим составом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up

УСХХ    АД 2.19    РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.  
USHH    AD 2.19    RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR Type of Supported OPS	Обозна- чения  ID	Частота  Frequency	Часы работы  Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME  Elevation of DME transmitting antenna	Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км) Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Примечания  Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
DVORDME (17°E/-)	ХМН HMN	113.8	к/с H24	610158.8N 0690737.4E	60 M / 200 FT		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 06 ILS кат. I (17°B/-) LOC 06 ILS CAT I (17°E/-)	ИБД IBD	111.9	к/с H24	610159.7N 0690724.9E			Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 06 GP 06		331.1	к/с H24	610139.2N 0690357.1E			3°00', RDH 55 FT Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 06 LOM 06	БД BD	707	к/с H24	610059.7N 0685920.4E			238°MAG/4.0 KM RWY 06 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 06 LMM 06	Б B	345	к/с H24	610123.8N 0690241.6E			238°MAG/0.9 KM RWY 06 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 24 ILS кат. I (17°B/-) LOC 24 ILS CAT I (17°E/-)	ИЗЙ IZJ	110.1	к/с H24	610125.4N 0690254.3E			Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 24 GP 24		334.4	к/с H24	610156.6N 0690616.7E			3°00', RDH 55 FT Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 24 LOM 24	ЗЙ ZJ	707	к/с H24	610227.6N 0691110.7E			058°MAG/4.2KM RWY 24 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 24 LMM 24	З Z	345	к/с H24	610202.0N 0690743.3E			058°MAG/1.0 KM RWY 24 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 06 GLS кат. I GBAS (H) 06 GLS CAT I	G06A	CH 20751	к/с H24			37	3°00', TCH 55 FT Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 24 GLS кат. I GBAS (H) 24 GLS CAT I	G24A	CH 21162	к/с H24	610201.22N 0690744.03E		37	3°00', TCH 55 FT Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УСХХ USHH	116.500 CH 22395	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system



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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей или методом буксировки спецавтомашинами. Руление и буксировка производятся по установленным маршрутам.

**Пассажирский перрон:**

- руление ВС на(с) МС 1-4 выполняется на тяге собственных двигателей согласно разметке перрона: – на МС 1, 2 – носом на восток, на МС 3, 4 – носом на запад;

- руление на МС 14, 15 выполняется на тяге собственных двигателей с помощью лидирующего автомобиля к телескопическим трапам у аэровокзального комплекса;

- выруливание для запуска с МС 14 производится буксировкой на ось руления ВС между рядами МС 5-10 и МС 11-13 хвостом на восток, до знака «конец выталикивания», отмаркированного на оси руления ВС в районе МС 7;

- выруливание для запуска с МС 15 – производится буксировкой на ось руления ВС вдоль МС 1, 3 до знака «конец выталикивания», отмаркированного на оси руления ВС в районе МС 1.

- установка ВС на МС 5-10, 21, 22 производится на тяге собственных двигателей носом к ВПП, выруливание на тяге собственных двигателей;

- установка на МС 11-13 – на тяге собственных двигателей носом к аэровокзалу, выруливание только методом буксировки.

Для установки пассажирских ВС заграничного следования предназначены МС 2-4, 14, 15. Карантинная стоянка – МС 2.

**Грузовой перрон:**

- установка ВС на МС 16-17 осуществляется методом буксировки, выруливание – на тяге собственных двигателей. МС 16, 17 предназначены также для размещения грузовых и грузопассажирских ВС заграничного следования.

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

Руление (буксировка) производится с разрешения диспетчера «Вышки». Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от массы ВС, состояния перрона, РД, ВПП, наличия препятствий, ветрового режима и условий видимости. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ ВС. Ответственность за соблюдение схем и правил руления несет командир ВС, а диспетчер «Вышки» при выруливании за правильность указаний, информацию об ограничениях и взаимном расположении воздушных судов.

Выруливание с МС производится по сигналам ответственного лица инженерно-авиационной службы, обеспечивающего выпуск воздушного судна. Заруливание на место стоянки производится по сигналам встречающего лица инженерно-авиационной службы..

Указанные лица при соблюдении правил руления экипажем несут ответственность за безопасное выруливание (заруливание) воздушного судна.

Лидирование ВС при рулении на аэродроме предусмотрено при видимости 400 м и менее, в ночное время для ВС 1, 2 класса, в любое время при установке ВС на МС 14, 15 и других ВС по требованию экипажа.

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

ACFT movement about the aerodrome shall be executed under own engines power or by towing using tow tractors. Taxiing and towing shall be executed along the established routes.

**Passenger apron:**

- ACFT taxiing into(out of) stands 1-4 shall be executed under own engines power according to the apron marking: – into stands 1, 2 – facing east, into stands 3, 4 – facing west;

- taxiing into stands 14, 15 shall be executed under own engines power after “Follow-me” vehicle to the aerobridges at the terminal;

- taxiing out of stand 14 for engines start-up shall be executed by towing to taxi guide line between rows of stands 5-10 and stands 11-13 with a tail towards east, to the “End of Push” sign marked on taxi guide line in the vicinity of stand 7;

- taxiing out of stand 15 for engines start-up shall be executed by towing to taxi guide line along stands 1, 3 to the “End of Push” sign marked on taxi guide line in the vicinity of stand 1;

- ACFT parking onto stands 5-10, 21, 22 shall be executed under own engines power facing RWY, taxiing out of the stands – under own engines power;

- parking onto stands 11-13 shall be executed under own engines power facing the terminal, taxiing out of the stands – by towing only.

Stands 2-4, 14, 15 are designated for parking of passenger ACFT executing international flights. Stand 2 is a quarantine stand.

**Cargo apron:**

- ACFT parking onto stands 16, 17 shall be executed by towing, taxiing out of the stands – under own engines power. Stands 16, 17 are designated also for parking of cargo and passenger-and-freight ACFT executing international flights.

**2. Taxiing to and from stands**

Taxiing (towing) shall be executed by the clearance of TWR controller. The speed of taxiing shall be chosen by the pilot-in-command depending on ACFT mass, condition of apron, TWY, RWY, obstacles presence, wind and visibility conditions. In all cases the speed of taxiing must not exceed the one established by the Aeroplane Flight Manual. The pilot-in-command is responsible for observing taxi patterns and procedures, and during taxiing out of stand TWR controller is responsible for instructions accuracy, information on restrictions and position of ACFT relative each other.

Taxiing out of stand shall be executed by the signals of the aerodrome engineering service person in charge of ACFT departure. Taxiing into stand shall be executed by the signals of the aerodrome engineering service person in charge of ACFT arrival.

When the flight crew observes taxi procedures, the persons mentioned above are responsible for ACFT safe taxiing out of / into stand.

Escorting of ACFT during taxiing at the aerodrome is provided when visibility is 400 m or less, at night – for class 1, 2 ACFT, at any time – for parking of ACFT onto stands 14, 15 and of other ACFT by flight crew's request.

### 3. Зона стоянки для вертолетов

Для взлета и посадки вертолетов используется ВПП 06/24, а также организованная на РД А посадочная площадка «Н».

Посадка вертолетов на ползковом шасси производится на посадочную площадку «Н» или на ВПП 06/24 с последующим перемещением (рулением) по воздуху строго по оси РД А и РД В. Далее только по северной стороне грузового перрона до МС 16, 17 и только по северной стороне пассажирского перрона до МС 21, 22.

Выруливание вертолетов на ползковом шасси производится методом руления по воздуху по северной стороне грузового и пассажирского перронов, далее по осевой линии РД А на посадочную площадку «Н» и ВПП 06/24 и по осевой линии РД В на ВПП 06/24.

Взлеты и посадка с/на посадочную площадку «Н» производятся при значениях видимости более 2000 м в период: восход солнца – 15 минут до захода солнца.

Взлеты вертолетов с посадочной площадки «Н» в секторе со значениями МПУ от 050° до 250° («Южный сектор») – запрещены.

Посадки вертолетов на посадочную площадку «Н» из сектора со значениями МПУ от 050° до 250° («Южный сектор») – запрещены.

Если направление ветра не позволяет произвести взлет или посадку на посадочную площадку «Н» в разрешенном (северном) секторе, то они производятся на ВПП 06/24.

Во всех случаях руление (перемещение) вертолетов по аэродрому, как на тяге собственных двигателей, так и методом буксировки, необходимо производить с соблюдением максимальной осторожности и осмотрительности.

Для посадки вертолетов типа Ми-26 с подцепленными канатами внешней подвески и его наземного обслуживания (дозаправки и т.д.) используется посадочная площадка «Н».

В случае необходимости допустима установка вертолетов на МС 1–4, руление на/с МС 1–4 производится на тяге собственных двигателей.

### УСХХ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

В целях уменьшения шума на аэродроме Ханты-Мансийск следует выполнять процедуры в соответствии с требованиями РЛЭ. При этом рекомендуется выполнение следующих мероприятий:

- при наличии условий по попутной составляющей (согласно РЛЭ) для взлета преимущество отдавать МК взл. 58°;
- при взлете с МК взл. 238° первый разворот выполнять строго на высоте, указанной на картах выхода;
- в период с 2200 до 0700 часов местного времени запрещается гонка двигателей и опробование на оборотах выше 0.7 номинала;
- строгое выполнение установленных схем прилета и вылета.

### 3. Parking area for helicopters

RWY 06/24 and helipad H on TWY A are used for take-off and landing of HEL.

Landing of HEL with skid landing gear shall be executed on helipad H or on RWY 06/24 with further air taxiing strictly along the centre lines of TWY A and TWY B. Further air taxiing shall be executed only along the northern side of cargo apron to stands 16, 17 and only along the northern side of passenger apron to stands 21, 22.

Taxiing of HEL with skid landing gear out of stand shall be executed by air taxiing along the northern side of cargo and passenger aprons, then along the centre line of TWY A to helipad H and RWY 06/24 and along the centre line of TWY B to RWY 06/24.

Take-off and landing from/on helipad H shall be executed when visibility is more than 2000 m in the following period: sunrise – 15 minutes before sunset.

Take-off of HEL from helipad H in sector from 050° to 250° MAG (Southern sector) is prohibited.

Landing of HEL on helipad H from sector from 050° to 250° MAG (Southern sector) is prohibited.

If wind direction does not allow to execute take-off or landing from/on helipad H in the permitted sector (Northern), then they shall be executed from/on RWY 06/24.

In all cases taxiing (moving) of HEL about the aerodrome under own engines power as well as by towing shall be executed exercising maximum caution and circumspection.

Helipad H is used for landing of Mi-26 helicopters with attached external sling ropes and their ground handling (refuelling, etc.).

In case of necessity parking of HEL is allowed on stands 1-4 with taxiing to/from the stands under own engines power.

### USHH AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

For the purpose of noise abatement at Khanty-Mansiysk aerodrome the procedures should be carried out in accordance with the Aeroplane Flight Manual. The execution of the following measures to be recommended:

- if conditions on tail wind component are available (according to the Aeroplane Flight Manual), a preferential take-off heading shall be 58° MAG;
- during take-off on heading 238° MAG the initial turn shall be carried out strictly at height indicated on departure charts;
- engines run-up and run-up at a speed of 0.7 above the nominal value are prohibited between 2200/0700 local time;
- strict adherence to the established arrival and departure procedures.

**УСХХ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ  
И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ****Общие положения**

При полетах в диспетчерской зоне аэродрома Ханты-Мансийск (CTR) 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.

**Выполнение полетов**

Назначение органом ОВД и выдерживание экипажем ВС высот ниже эшелона перехода осуществляется в футах по давлению аэродрома, приведенного к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (QNH). Значение давления QNH в ГПа передается в сводке АТИС, в мм.рт.ст. передается органом ОВД по запросу экипажа ВС.

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

При заходе на посадку по ППП, ниже эшелона перехода органом ОВД назначается, как правило, высота 2100 футов, при необходимости может быть назначена любая высота, кратная 100 футам, в диапазоне 1400 - 3000 футов.

По ПВП ниже эшелона перехода полеты ВС выполняются на абсолютных высотах по давлению QNH, кратных 100 футам, в диапазоне от минимальной безопасной высоты до 3000 футов. Вход ВС в CTR осуществляется, как правило, на высоте 800 футов, выход из CTR на высоте 600 футов.

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 футов - 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 безопасности полета.

**Разрешение на запуск, руление, буксировку (выталикивание)**

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

Экипаж ВС получает от диспетчера Вышки диспетчерское разрешение на выполнение полета, условия выхода, код ответчика ВРЛ (при необходимости). Условия выхода должны содержать:

- наименование SID или порядок маневрирования после взлета;

**USHH AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES****General**

The following is necessary for the flight operations in Khanty-Mansiysk CTR:

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

**Execution of flight operations**

Assignment of altitudes below the transition level by ATS unit and maintaining them by the flight crew are executed in feet based upon the aerodrome pressure set to mean sea level upon the standard atmosphere (QNH). The value of QNH in hPa is broadcasted in ATIS information, the value of QNH in mm of Hg column is transmitted by ATS unit on request of the flight crew.

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

During IFR approach, below transition level, ATS unit assigns, as a rule, altitude of 2100 feet, if necessary any altitude divisible by 100 feet in the range of 1400-3000 feet can be assigned.

VFR flights below transition level shall be executed at altitudes based upon QNH and divisible by 100 feet, in the range from minimum safe altitude up to 3000 feet. ACFT entry into CTR shall be executed at altitude of 800 feet, as a rule, and exit out of CTR shall be executed at altitude of 600 feet.

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

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

ATS unit assigns RWY for take-off or landing, it is included into ATIS information. If execution of take-off or landing with a current wind does not provide flight operation safety, the pilot-in-command must request another direction for take-off or landing.

**Clearance for engines start-up, taxiing, towing (push)**

During preparing for departure the flight crew shall monitor ATIS information, report code letter of the acknowledged ATIS information and stand number to TWR controller (call sign "Khanty-Tower", frequency 118.100 MHz) and inform about readiness to obtain the controller's clearance for flight operation execution.

The flight crew shall obtain the controller's clearance for flight operation execution, departure instructions, SSR transponder code (if necessary) from TWR controller.

Departure instructions must contain the following:

- SID name or procedure of manoeuvring after take-off;

- высоту первоначального набора (может выдаваться в процессе руления);

- позывной диспетчерского пункта, с которым необходимо установить радиосвязь после взлета, и частоту, на которой он работает. Если не указано иного, экипаж ВС после взлета набирает высоту 3000 футов и на высоте 800 футов осуществляет выход на связь с диспетчером ДПК (позывной «Хантым-Круг», частота 120.400 МГц). При выходе на связь после взлета экипаж обязан доложить о выполнении взлета, назначенном SID и занимаемой высоте.

После получения диспетчерского разрешения на выполнение полета, экипаж ВС запрашивает разрешение на запуск двигателей.

Запуск двигателей (включая опробование, прокрутку) осуществляется по разрешению диспетчера Вышки.

**Примечание:** экипажу поисково-спасательного воздушного судна, при получении сигнала «Тревога» для проведения поисково-спасательной операции разрешается запуск двигателей без запроса органа ОВД с последующим уведомлением диспетчера Вышки.

Запуск двигателей в процессе буксировки **ЗАПРЕЩЕН.**

#### Буксировка и руление

Руление (буксировка, выталкивание) по летному полю осуществляется только по разрешению диспетчера Вышки (позывной «Хантым-Вышка», частота 118.100 МГц) на руление (буксировку, выталкивание), по осевым линиям РД и маршрутам руления.

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

Ответственность за соблюдение схем и правил руления несет командир ВС.

Лидирование ВС при прилете на аэродроме предусмотрено:

- при видимости 400 метров и менее;
- в ночное время для ВС 1, 2 класса;
- при установке ВС на MC 14 или MC 15;
- по требованию экипажа.

Указание главного оператора аэропорта является приоритетным в случае необходимости отклонения от схем расстановки и организации движения ВС.

#### Меры предосторожности при рулении ВС

В зимних условиях перроны и РД могут быть покрыты укатанным снегом, льдом, маркировочные знаки могут не просматриваться. Экипажам ВС в этих условиях следует соблюдать особую осторожность при рулении.

Экипажам ВС следует соблюдать особую осторожность при рулении на опасных участках - в местах, возможного несанкционированного выезда на ВПП.

#### Противообледенительная обработка ВС

Если во время ожидания очереди на взлет заканчивается время действия противообледенительной обработки, экипаж ВС не менее, чем за 10 минут до истечения этого времени информирует диспетчера Вышки фразой: «Действие ПОЖ заканчивается через 10 минут». После получения этого доклада орган ОВД принимает меры для выпуска данного ВС до истечения указанного времени.

- altitude of initial climb (can be issued in the process of taxiing);

- the call sign of control unit with which it is necessary to establish radio communication after take-off and its operating frequency. Unless otherwise instructed, after take-off the flight crew shall climb to 3000 feet and establishes communication with TWR controller (call sign "Khantym-Radar", frequency 120.400 MHz) at 800 feet. The flight crew must report take-off, the assigned SID and altitude to be reached after establishing radio communication after take-off.

After obtaining the controller's clearance for flight operation execution the flight crew shall request clearance for engines start-up.

Engines start-up (including run-up, idling of engine) shall be executed by clearance of TWR controller

**Note:** the flight crew of search and rescue ACFT having obtained "Alert" signal for execution of search and rescue operation is permitted to start engines up without requesting ATS unit with further notification of TWR controller.

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

#### Towing and taxiing

Taxiing (towing, push) about the airfield shall be executed only by clearance of TWR controller (call sign "Khantym-Tower", frequency 118.100 MHz) for taxiing (towing, push) along centre lines of TWY and along taxi routes.

Taxiing out of stand and taxiing into stand shall be executed by the signals of the specialist of the aerodrome engineering service who is responsible for safe taxiing out of/into stand, when the flight crew observes taxi patterns.

The pilot-in-command is responsible for observing taxi patterns and procedures.

After landing ACFT escorting at the aerodrome is envisaged as follows:

- when visibility is 400 m or less;
- at night time for class 1, 2 ACFT;
- for ACFT parking onto stand 14 or stand 15;
- on request of flight crew.

If it is necessary to deviate from the patterns of ACFT positioning and movement organization, the instruction of AD administration has priority.

#### Precautionary measures during ACFT taxiing

In winter conditions aprons and TWY may be covered with compacted snow, ice, marking signs may be invisible. During taxiing in these conditions the flight crews must observe increased caution.

During taxiing along hot spots – the places of possible RWY incursion the flight crews must observe increased caution.

#### ACFT de-icing treatment

If the holdover time of de-icing fluid terminates during ACFT waiting in line for take-off, the flight crew shall inform TWR controller not less than 10 minutes prior to the holdover time termination by the following phrase: "De-icing fluid holdover time terminates in 10 minutes". After obtaining this report ATS unit takes measures to provide this ACFT departure prior to termination of the indicated time.

**Взлет, набор высоты**

Окончательное решение о производстве взлета принимает командир ВС. Диспетчерское разрешение на взлет не является принуждением экипажа ВС к его совершению.

При неготовности к взлету без остановки на исполнительном старте, экипаж ВС при выходе на связь с диспетчером Вышки должен сообщить 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.

Решение на взлет при попутном ветре на ВПП принимает командир ВС после согласования с диспетчером Вышки. При этом попутная составляющая скорости ветра должна соответствовать нормам, установленным для каждого типа ВС. Ответственность за принятое решение о производстве взлета при попутном ветре, возлагается на командира ВС.

**Прилетающие ВС**

Окончательное решение о производстве посадки принимает командир ВС. Диспетчерское разрешение на посадку не является принуждением к ее совершению.

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

Командир ВС после посадки обязан без промедления освободить ВПП и доложить об этом диспетчеру Вышки.

Для обеспечения установленных интервалов эшелонирования, упорядочения потока ВС, регулирования очередности захода на посадку, оказания навигационной помощи экипажу (выхода на посадочную прямую) может применяться векторение.

**Визуальный заход на посадку**

Визуальный заход на посадку выполняется по разрешению органа ОВД, после доклада экипажа 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.

**Предупреждение:** органу ОВД запрещается приносить 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, если органом ОВД не были заданы ограничения на выполнение визуального захода. В любом случае ответственность за выдерживание безопасной траектории полета и безопасного профиля снижения полностью возлагается на экипаж ВС.

В целях оптимизации потока ВС орган ОВД может задать экипажу ВС ограничения на выполнение визуального захода на посадку (выход на предпосадочную прямую на заданном удалении или заданной высоте).

**Take-off, climb**

The pilot-in-command shall take the final decision on take-off execution. The controller's clearance for take-off does not force the flight crew to execute take-off.

If the flight crew is not ready for take-off without stop at line-up position, the flight crew must report the time necessary to prepare for take-off when establishing radio communication with TWR controller. During execution of take-off without stop at line-up position, take-off must be executed not later than 1 minute after obtaining the clearance. If more than 1 minute passed after issuance of clearance for take-off, the flight crew must request a new clearance for take-off.

If available RWY characteristics from the position of take-off run commencement conform to the ones required for actual ACFT take-off mass and take-off conditions, the pilot-in-command shall take the decision to take off not from RWY beginning after coordination with TWR controller. The responsibility for taking the decision to execute take-off not from RWY beginning is rested on the pilot-in-command.

When there is tail wind on RWY, the pilot-in-command shall take the decision to execute downwind take-off after coordination with TWR controller. At that tail wind component must conform to the norms established for each type of ACFT. The responsibility for taking the decision to execute downwind take-off is rested on the pilot-in-command.

**Arriving ACFT**

The pilot-in-command shall take the final decision to execute landing. The controller's clearance for landing does not force the flight crew to execute landing.

The flight crew must monitor the current ATIS information and report its code letter during initial radio communication with TWR controller (call sign "Khatym-Radar", frequency 120.400 MHz).

After landing the pilot-in-command must vacate RWY immediately and report it to TWR controller.

Vectoring can be applied to provide the established separation intervals, air traffic flow management, regulation of landing sequence, navigation assistance to the flight crew (establishing on final).

**Visual approach**

Visual approach shall be executed by clearance of ATS unit after the flight crew reports establishing visual contact with RWY or its references.

Visual approach clearance for ACFT executing IFR flight is requested by the flight crew or initiated by ATS unit.

**Warning:** it is prohibited for ATS unit to force the flight crew to execute visual approach

Having obtained visual approach clearance from ATS unit, the flight crew shall maintain the path and profile of descent at its own discretion, unless ATS unit assigns visual approach restrictions. In any case the responsibility for maintaining a safe flight path and a safe descent profile is completely rested on the flight crew.

ATS unit can assign visual approach restrictions (establishing on final at the assigned distance or at the assigned altitude) to the flight crew to optimize ACFT flow.

Если выдержать заданные ограничения не представляется возможным, экипаж ВС должен немедленно сообщить об этом органу ОВД.

Находясь на минимальной абсолютной высоте снижения (MDA) полета по кругу, экипажу ВС следует непрерывно держать в поле зрения порог ВПП или светосигнальные средства захода на посадку или иную маркировку опознавания ВПП.

**Предупреждение:** В случае потери визуальной ориентировки при выполнении визуального маневрирования, экипаж обязан немедленно доложить об этом органу ОВД.

Визуальное маневрирование над жилыми массивами с северной стороны ВПП и над городом в секторе Ам 175°-225° на высотах от 0 до 5000 футов **ЗАПРЕЩЕНО**.

#### **Использование воздушного пространства для полетов по ПВП**

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

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

Взлет и посадка ВС на площадки подобранные с воздуха в радиусе 10 км от КТА Ханты-Мансийск запрещены, кроме случаев проведения аварийно-спасательных и поисково-спасательных работ.

При прилете экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС и доложить его индекс при первой радиосвязи с органом ОВД.

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

#### **Выполнение полетов в условиях ограниченной видимости (LVP)**

Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости применяются при метеорологических условиях, которые не позволяют диспетчеру Вышки применять визуальное управление ВС и/или транспортных средств на площади маневрирования аэродрома, и в любом случае при фактической дальности видимости на ВПП менее 550 м по указанию органа ОВД.

Экипажи прибывающих ВС должны докладывать диспетчеру Вышки о производстве посадки и освобождении ВПП. Экипаж ВС докладывает об освобождении ВПП только после того, как ВС будет находиться за пределами критической зоны ILS.

Экипажам вылетающих ВС, без дополнительных указаний не разрешается ожидать в месте, находящемся ближе к ВПП, чем граница места ожиданий у ВПП, являющейся границей критической зоны ILS.

Разрешение на взлет выдается диспетчером Вышки только после доклада экипажа ВС о занятии исполнительного старта от начала ВПП. Запрещается взлет ВС без остановки на исполнительном старте.

If unable to maintain the assigned restrictions, the flight crew must immediately report it to ATS unit.

The flight crew must continuously keep in sight RWY threshold or approach lighting or other RWY identification marking, being at the minimum descent altitude (MDA) of circling.

**Warning:** in case of visual reference loss during visual manoeuvring, the flight crew must immediately report it to ATS unit.

Visual manoeuvring over residential areas on the northern side of RWY and over the town on AZM from 175° MAG to 225° MAG and at altitude from 0 to 5000 feet is **PROHIBITED**.

#### **Use of airspace for VFR flights**

VFR flights in CTR shall be executed under visual meteorological conditions with extreme caution of the entire flight crew, in accordance with valid rules of flights in the airspace of the Russian Federation, provided there is ATS unit clearance.

The pilot-in-command must observe VFR and timely report the necessity of changing to IFR to ATS unit.

ACFT take-off and landing from/on the sites selected from air within a 10 km radius of Khanty-Mansiysk ARP are prohibited, except emergency rescue and search and rescue operations.

During arrival the flight crew must monitor the current ATIS information and report its code letter during initial radio communication with ATS unit.

When entering CTR a changeover of barometric altimeter scale from area QNH to aerodrome QNH shall be done ( a changeover of barometric altimeter scale to area QNH shall be done when exit CTR).

#### **Low visibility procedures**

Low visibility procedures (LVP) are applied under the meteorological conditions which do not allow TWR controller to execute visual control of ACFT and/or vehicles on the manoeuvring area of the aerodrome, and in any case when actual RVR is less than 550 m by the instruction of ATS unit.

Flight crews of arriving ACFT must report landing and RWY vacated to TWR controller. The flight crew shall report RWY vacated only when ACFT leaves ILS critical area.

Flight crews of departing ACFT are not permitted without additional instructions to hold at the position located closer to RWY than the boundary of holding position at RWY which is the boundary of ILS critical area.

Take-off clearance is issued by TWR controller only after the flight crew reports line-up position occupation from RWY beginning. Take-off without stop at line-up position is prohibited.

Руление по перрону и по РД осуществляется за машиной сопровождения по запросу. При видимости 400 м и менее, использование машины сопровождения обязательно.

Ответственность за несанкционированное занятие воздушным судном ВПП и не выдерживание назначенных маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на экипаж ВС.

На площади маневрирования одновременно должно находиться не более одного рулящего ВС.

Движение по ВПП, РД и перронам спецтранспорта, не принимающего участия в обслуживании ВС – **ЗАПРЕЩЕНО**.

Орган ОВД обеспечивает включение сообщения в передаваемую информацию АТИС или сообщает экипажу ВС: *«Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум»*.

Решением органа ОВД может быть приостановлено, ограничено или прекращено действие процедур LVP.

#### Потеря (отказ) радиосвязи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе GEN 3.4.5 настоящего AIP.

В случае принятия решения командиром ВС о производстве посадки на аэродром Ханты-Мансийск экипажу ВС необходимо:

- включить сигнал бедствия;
- при наличии ответчика вторичной радиолокации установить код 7600;
- принять меры к восстановлению радиосвязи, используя аварийную частоту 121.500 МГц;
- предпринять попытки установить радиосвязь с другими ВС и пунктами УВД при возможности использовать сотовый телефон;
- прослушивать команды диспетчера на частоте ДПРМ;
- войти в зону ожидания и выполнять полет в ней на нижнем безопасном эшелоне до выработки топлива (при необходимости достижения допустимой посадочной массы ВС);
- снижение для захода на посадку начинать после пролета ДПРМ;
- при заходе на посадку на посадочной прямой обозначать себя (по возможности) периодическим включением посадочных фар или миганием бортовых огней;
- произвести посадку на аэродроме.

Taxiing along the apron and TWY after the "Follow-me" vehicle shall be executed on request. When visibility is 400 m or less, using the "Follow-me" vehicle is mandatory.

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

Not more than one taxiing ACFT must be present simultaneously on the manoeuvring area.

The movement of special vehicles along RWY, TWY and aprons not taking part in ACFT servicing is **PROHIBITED**.

ATS unit includes the following message into the ATIS information being transmitted or informs the flight crew: "Low Visibility Procedures in progress, check your minimum".

LVP validity can be suspended, limited or terminated by the decision of ATS unit.

#### Communication failure

In case of communication failure the flight crew (pilot) shall comply with the communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and GEN 3.4.5 section of the present AIP.

In case if the pilot-in-command takes the decision to land at Khanty-Mansiysk aerodrome, the flight crew must do the following:

- switch on distress signal;
- if SSR transponder is AVBL, set code 7600;
- take measures to restore communication, using emergency frequency 121.500 MHz;
- try establishing communication with other ACFT and ATS units, use cell phone, if possible;
- monitor the instructions of the controller on LOM frequency;
- enter the holding area and hold at the lower safe flight level till fuel burning-out (if necessary to reach ACFT allowable landing mass);
- commence descending for approach-to-land after passing LOM;
- during approach-to-land on final identify itself (if possible) by periodical switching landing lights on or by ACFT lights flashing;
- land at the aerodrome.

УСХХ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

USHH AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

Временные и линейные интервалы ВС при полетах на ИВПП

Time and linear intervals during operations on the runway

Взлет Take-off		Взлет Take-off		Посадка Landing		Посадка Landing		Между взлетом и посад- кой Between take-off and landing	Зона взлета и посадки Take-off and landing area	
легкие BC light ACFT	средние BC medium ACFT	легкие BC light ACFT	средние BC medium ACFT	легкие BC light ACFT	средние BC medium ACFT	легкие BC light ACFT	средние BC medium ACFT	все кат. BC all ACFT CAT (сек)  (SEC)	при РЛК under radar control	без РЛК without radar control
за легк. BC мин. after light ACFT MIN	за сред. BC мин. after medium ACFT MIN	за сред. BC мин. after medium ACFT MIN	за легк. BC мин. after light ACFT MIN	за легк. BC мин. after light ACFT MIN	за сред. BC мин. after medium ACFT MIN	за сред. BC мин. after medium ACFT MIN	за легк. BC мин. after light ACFT MIN		все кат. BC (км) all ACFT CAT (KM)	все кат. BC (мин.) all ACFT CAT (MIN)
1	1	3	1	1	3	3	2	90	5	3

При взлете легких воздушных судов со средней части ВПП за средними воздушными судами, взлетающими от начала ВПП, минимальный временной интервал устанавливается 3 минуты.

Минимальный временной интервал между взлетами и посадками при одновременных полетах с ВПП и вертолетных площадок не менее 1 минуты.

**Орнитологическая обстановка**

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома Ханты-Мансийск обусловлена сезонной и суточной миграцией птиц. Наличие богатого растительного покрова, многочисленных речек, мелких озер, рек Иртыша и Оби, близость населенного пункта способствуют перемещениям и сосредоточениям в районе аэродрома птиц (уток, чаек, гусей, ворон и др.).

Основные направления весенне-осенних миграций птиц с юга на север, северо-запад и обратно, дневных перелетов чаек, ворон на отдых и кормления в направлении города Ханты-Мансийск и обратно.

During take-off of light aircraft from the middle part of the runway after the medium aircraft taking off from the beginning of the runway, the minimum time interval is 3 minutes.

The minimum time interval between take-off and landing during simultaneous operations on the runway and helipads is not less than 1 minute.

**Ornithological situation**

The ornithological situation in the vicinity of Khanty-Mansiysk AD is conditioned by seasonal and daily bird migration. The existence of rich plant cover, numerous rivers, small lakes, the Irtysh and Ob rivers, the proximity of settlement favour the migrations and concentrations of birds in the vicinity of the aerodrome (such as ducks, gulls, geese, crows and others).

The main directions of spring-autumn bird migrations are from south to north, north-west and back, the main directions of day migrations of gulls, crows for rest and feeding are towards Khanty-Mansiysk town and back.

Вид птиц Kinds of birds	Сроки миграций Migration periods		Высота миграций Migration height	Скорость миграций Migration speed	Время миграций Migration time
	весна spring	осень autumn			
1. Водоплавающие (утки, гуси, лебеди и др.) Waterfowl birds (ducks, geese, swans and other)	Апрель, май  April, May	Сентябрь, октябрь  September, October	до 3000 м  up to 3000 M	до 100 км/ч  up to 100 KM/H	днем и ночью  day and night
2. Вороны, чайки  Crows, gulls	С апреля по октябрь  From April to October		до 350 м  up to 350 M	до 70 км/ч  up to 70 KM/H	утром, вечером, днем morning, evening, day

Пролетные пути птиц проходят вдоль рек Иртыш, Обь.

Радиолокационный контроль за перемещением птиц отсутствует. Передача (вещание) информации производится на частоте 126.400 МГц.

В районе летной полосы проводятся мероприятия по сокращению скоплений и отпугиванию птиц, скашиванию окружающего ВПП травяного покрова.

Migration routes of birds lie along the Irtysh and Ob rivers.

Radar control of bird migration is not AVBL. Information is transmitted on frequency 126.400 MHz.

Measures are taken in the vicinity of the runway strip on reducing the concentrations and freighting the birds away, cutting the grass around the runway.



**УСХХ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ**  
**USHH AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME**

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 USHH-31 AD 2.1 USHH-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO Type A - RWY 06	AD 2.1 USHH-33
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO Type A - RWY 24	AD 2.1 USHH-34
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 USHH-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 USHH-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO	AD 2.1 USHH-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO RWY 06	AD 2.1 USHH-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO RWY 24	AD 2.1 USHH-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO RWY 06	AD 2.1 USHH-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO RWY 24	AD 2.1 USHH-72
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO RWY 06	AD 2.1 USHH-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO RWY 24	AD 2.1 USHH-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO RWY 06	AD 2.1 USHH-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO RWY 24	AD 2.1 USHH-90
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO RWY 06/24	AD 2.1 USHH-91
Instrument Approach Chart – ICAO ILS Z CAT I RWY 06	AD 2.1 USHH-97
Instrument Approach Chart – ICAO ILS Z CAT I RWY 24	AD 2.1 USHH-98
Instrument Approach Chart – ICAO ILS Y CAT I RWY 06	AD 2.1 USHH-99
Instrument Approach Chart – ICAO ILS Y CAT I RWY 24	AD 2.1 USHH-100
Instrument Approach Chart – ICAO VOR Z RWY 06	AD 2.1 USHH-103
Instrument Approach Chart – ICAO VOR Z RWY 24	AD 2.1 USHH-104
Instrument Approach Chart – ICAO VOR Y RWY 06	AD 2.1 USHH-105
Instrument Approach Chart – ICAO VOR Y RWY 24	AD 2.1 USHH-106
Instrument Approach Chart – ICAO NDB Z RWY 06	AD 2.1 USHH-107
Instrument Approach Chart – ICAO NDB Z RWY 24	AD 2.1 USHH-108
Instrument Approach Chart – ICAO NDB Y RWY 06	AD 2.1 USHH-109
Instrument Approach Chart – ICAO NDB Y RWY 24	AD 2.1 USHH-110
Visual Approach Chart – ICAO RWY 06/24	AD 2.1 USHH-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO RNAV RWY 06	AD 2.1 USHH-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO RNAV RWY 24	AD 2.1 USHH-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO RNAV RWY 06	AD 2.1 USHH-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO RNAV RWY 24	AD 2.1 USHH-148
Instrument Approach Chart – ICAO GLS CAT I RWY 06	AD 2.1 USHH-155
Instrument Approach Chart – ICAO GLS CAT I RWY 24	AD 2.1 USHH-156
Instrument Approach Chart – ICAO RNAV RWY 06	AD 2.1 USHH-157
Instrument Approach Chart – ICAO RNAV RWY 24	AD 2.1 USHH-158